



WOJEWODA  
ZACHODNIOPOMORSKI

Szczecin, dnia 13 grudnia 2022 r.

K-1.431.1.3.2022.08.JJ

### WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

<b>Przedmiot kontroli</b>	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.
<b>Nazwa i adres organu kontrolującego</b>	Wojewoda Zachodniopomorski ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin
<b>Nazwa i adres jednostki kontrolowanej</b>	Gmina Ustronie Morskie ul. Rolna 2, 78-111 Ustronie Morskie
<b>Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą oraz w okresie prowadzenia kontroli</b>	Pani Bernadeta Borkowska Wójt Gminy Ustronie Morskie
<b>Okres objęty kontrolą</b>	2021 r.
<b>Kontrolujący</b>	– Aleksandra Komincz – starszy inspektor wojewódzki (kierownik zespołu kontrolnego), – Małgorzata Konarska – starszy inspektor wojewódzki, z Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.
<b>Nr upoważnienia</b>	Upoważnienie nr 12/22 z dnia 11 lutego 2022 r.
<b>Podstawy prawne do przeprowadzenia kontroli</b>	– 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.).
<b>Kryteria prowadzenia kontroli</b>	legalność, gospodarność, rzetelność, celowość
<b>Termin kontroli</b>	21 lutego – 4 marca 2022 r.

Rodzaj kontroli	Planowa, tryb zwykły <sup>1</sup>
<b>Podstawa prawna</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869 ze zm., Dz.U. z 2021 r. poz. 305 ze zm.), zwana dalej ustawą o finansach publicznych.</li> <li>– Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2019 r. poz. 351 ze zm., Dz.U. z 2021 r. poz. 217 ze zm.), zwana dalej ustawą o rachunkowości.</li> <li>– Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1123 ze zm., Dz.U. z 2021 r. poz. 717 ze zm.), zwana dalej ustawą o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</li> <li>– Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U z 2020 r. poz. 1944 ze zm., Dz.U. z 2021 r. poz. 1371), zwana dalej ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.</li> <li>– 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, Dz.U. z 2021 r. poz. 582) zwane dalej rozporządzeniem w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</li> <li>– 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.</li> <li>– Rozporządzenie (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, zwane dalej rozporządzeniem</li> </ul>

<sup>1</sup>Mając na względzie obowiązujący na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stan epidemii (rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r., Dz. U. z 2022 r. poz. 340) i brak możliwości bezpośredniego przeprowadzenia kontroli, przedmiotowe czynności, na podstawie art. 21 ustawy o kontroli w administracji rządowej, przeprowadzone zostały poza siedzibą podmiotu kontrolowanego, o czym Wójt Gminy Ustronie Morskie został poinformowany w zawiadomieniu o kontroli z dnia 11 lutego 2022 r. (znak: K-1.431.1.3.2022.1.MK).

	Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.
<b>Osoba udzielająca wyjaśnień w trakcie kontroli</b>	1. Pani Bernadeta Borkowska – Wójt Gminy Ustronie Morskie, 2. Pani Sylwia Halama – Zastępca Wójta Gminy Ustronie Morskie

### USTALENIA KONTROLI

*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.*

#### **1. Wniosek o objęcie dopłatą**

Zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, 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.

Gmina Ustronie Morskie złożyła do Wojewody Zachodniopomorskiego dwa wnioski o objęcie dopłatą w ramach ustawy o funduszu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w 2021 r.

#### I nabór

Wniosek o objęcie dopłatą do linii komunikacyjnej Bagicz-Rusowo-Bagicz (dot. kursu o godz. 15:56) złożono w dniu 24 listopada 2020 r., zgodnie z wymaganym terminem, tj. w okresie od 4 do 24 listopada 2020 r. Jak wynika z wyjaśnień oraz oświadczenia Wójta Gminy „(...) Linia zawierająca kurs na trasie Bagicz-Rusowo-Bagicz została utworzona jako nowa linia. (...) (...) linia komunikacyjna Bagicz-Rusowo-Bagicz nie funkcjonowała od co najmniej 3 miesięcy przed wejściem w życie Ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”.

(dowód: akta kontroli od str. 258 do str. 261 oraz od str. 40 do str. 54)

Po przeprowadzeniu weryfikacji wniosku Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego ZUW w dniu 30 listopada 2020 r. zwrócił się do Jednostki o dokonanie jego korekty oraz o uzupełnienie o wymagane załączniki. Termin na uzupełnienie wniosku wyznaczono do dnia 2 grudnia 2020 r. do godz. 12:00.

(dowód: akta kontroli od str. 262 do str. 264)

Gmina Ustronie Morskie przekazała korektę ww. wniosku w dniu 2 grudnia 2020 r. o godz. 14:00, a Wójt Gminy wyjaśniła, że „Zwracam się z prośbą o możliwość rozpatrzenia wniosku przesłanego po terminie uzupełnienia. Z uwagi na panującą sytuację epidemiologiczną, referat zajmujący się transportem i min. Funduszem autobusowym pracuje w zmniejszonym składzie co nie pomaga w wypełnieniu terminowym zobowiąz. (...)”. Do wniosku Jednostka załączyła rozkład jazdy, mapę poglądową linii komunikacyjnej oraz uchwałę nr XVI/126/2019 Rady Gminy Ustronie Morskie z dnia 30 grudnia 2019 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy z operatorem transportu publicznego.

(dowód: akta kontroli od str. 265 do str. 273)

W powyższym zakresie stwierdzono, że:

- w korekcie wniosku błędnie wskazano liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych,
- załączony przez Jednostkę rozkład jazdy nie zawiera kursu, na który złożono wniosek o objęcie dopłatą – prawidłowy dokument przedstawiono dopiero w czasie prowadzonych czynności kontrolnych. Ustalono również, że oba rozkłady błędnie określają długość linii komunikacyjnej, a także są niespójne pod względem przebiegu trasy linii,
- na mapie poglądowej nie wskazano, gdzie znajdują się przystanki oraz nie określono miejscowości początkowej i końcowej.

Ponadto Gmina nie uzupełniła wniosku o kalkulacje/wyliczenia planowanej kwoty deficytu dla linii komunikacyjnej, planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej oraz planowanej kwoty dopłaty. Przedmiotowy dokument przedłożono dopiero w trakcie trwania czynności kontrolnych. **Szczegółowy opis nieprawidłowości/uchybień zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości/uchybień.**

(dowód: akta kontroli od str. 265 do str. 277)

Wnioskiem objęto 1 linię komunikacyjną o łącznej długości 38 km (tam i z powrotem). We wniosku wykazano m.in., że planowana liczba dni pracy dla linii wyniesie 252 dni, planowana łączna wielkość pracy eksploatacyjnej wyniesie 9 576 wkm, planowany deficyt linii wyniesie 32 897,28 zł, natomiast kwotę dopłaty określono w wysokości 28 728,00 zł. Szczegółowe dane w tym zakresie zawarto w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Długość linii dziennie (w wkm)	Liczba dni pracy dla linii	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej (w wkm)	Planowana kwota deficytu linii	Wnioskowana kwota dopłaty
Bagicz-Rusowo-Bagicz	38	252	9 576	32 897,28 zł	28 728,00 zł
<b>RAZEM</b>	<b>38</b>	<b>252</b>	<b>9 576</b>	<b>32 897,28 zł</b>	<b>28 728,00 zł</b>

(dowód: akta kontroli od str. 265 do str. 269)

Planowaną kwotę deficytu linii komunikacyjnej stanowiła różnica pomiędzy planowanym kosztem funkcjonowania linii komunikacyjnej, a prognozowaną kwotą sprzedaży biletów.

Koszt funkcjonowania linii oszacowano na kwotę 36 197,28 zł (tj. iloczyn dziennej pracy przewozowej [38 wkm], stawki za kilometr [3,50 zł netto + 8% VAT = 3,78 zł brutto] oraz łącznej liczby dni pracy dla linii [252 dni]). W zakresie przyjętej stawki za 1 wozokilometr Jednostka wyjaśniła, że „(...) 3,5 zł (...) był to koszt przedstawiony przez operatora dla tej linii i kursu objętego dopłatą, na który składają się koszty jakie proporcjonalnie ponosi przewoźnik związane z ich funkcjonowaniem tj. np.

*Koszty bezpośrednie:*

*Wynagrodzenia kierowców, podatki i opłaty, koszty eksploatacyjne pojazdów, koszty ubezpieczenia pojazdów*

*Pozostałe koszty bezpośrednie:*

*opłaty, ubezpieczenia parkingu, koszty rachunków m.in. za wodę i energię*

*Koszty wydziałowe:*

*Koszty eksploatacji biura, koszty mediów, koszty zatrudnienia pracownika biura,*

*Koszty zarządzania:*

*koszty księgowości*

*Pozostałe koszty:*

*Tablice, wyświetlacze”.*

(dowód: akta kontroli od str. 277 do str. 279)

Planowaną kwotę sprzedaży biletów określono na kwotę 3 300,00 zł. Do obliczeń przyjęto, że dziennie przez okres 206 dni zostaną sprzedane 2 bilety w cenie 6,00 zł/szt. (206 dni x 2 bilety x 6,00 zł = 2 472,00 zł) oraz że dziennie przez okres 46 dni zostaną sprzedane 3 bilety w cenie 6,00 zł/szt. (46 dni x 3 bilety x 6,00 zł = 828,00 zł). Planowana liczba sprzedaży biletów została określona na podstawie danych przekazanych przez przewoźnika w dniu 6 grudnia 2019 r. Jak poinformowała Wójt Gminy „Jednostka dokonując planowanej kalkulacji kwoty sprzedaży biletów przyjęła do obliczeń na rok 2021 kalkulację wykonaną przez przewoźnika w dniu 6.12.2019, gdyż na dzień składania wniosku tj. 24.11.2020 nie dysponowano danymi za zamknięty rok 2020, stąd posłużono się najbardziej adekwatnymi danymi z roku 2019”.

(dowód: akta kontroli str. 277, od str. 280 do str. 281 oraz od str. 40 do str. 54)

W powyższym zakresie ustalono, że do obliczenia planowanego deficytu nie wzięto pod uwagę wszystkich kursów realizowanych na linii komunikacyjnej, a w planowanej kalkulacji kwoty sprzedaży biletów nie uwzględniono biletów miesięcznych. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. od 274 do str. 275 oraz str. 277)

#### V nabór

Wniosek o objęcie dopłatą do linii komunikacyjnej Bagicz-Rusowo-Bagicz (dot. kursu o godz. 05:41) złożono w dniu 10 września 2021 r., zgodnie z wymaganym terminem, tj. w okresie

od 3 do 10 września 2021 r. Jak wynika z wyjaśnień Wójt Gminy „(...) Kurs na trasie Bagicz-Rusowo o godz. 5.41 jest realizowany 01.01.2021 r.”.

(dowód: akta kontroli od str. 315 do str. 324 oraz od str. 94 do str. 257)

Do wniosku Jednostka dołączyła wymagane załączniki, tj. projekt uchwały organu stanowiącego w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, mapę poglądową linii komunikacyjnej, rozkłady jazdy oraz kalkulacje/wyliczenia planowanej kwoty deficytu dla linii komunikacyjnej, planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej oraz planowanej kwoty dopłaty. W powyższym zakresie stwierdzono, że:

- we wniosku błędnie wskazano liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych,
- jeden z dwóch załączonych do wniosku rozkładów jazdy błędnie określa długość linii komunikacyjnej, natomiast oba rozkłady są niespójne pod względem przebiegu trasy linii,
- na mapie poglądowej nie wskazano, gdzie znajdują się przystanki oraz nie określono miejscowości początkowej i końcowej.

**Szczegółowy opis uchybień zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

(dowód: akta kontroli od str. 315 do str. 324)

Wnioskiem objęto 1 linię komunikacyjną o łącznej długości 38 km (tam i z powrotem). We wniosku wykazano m.in., że planowana liczba dni pracy dla linii wyniesie 75 dni, planowana łączna wielkość pracy eksploatacyjnej wyniesie 2 850 wkm, planowany deficyt linii wyniesie 10 500,00 zł, natomiast kwotę dopłaty określono w wysokości 8 550,00 zł. Szczegółowe dane w tym zakresie zawarto w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Długość linii dziennie (w wkm)	Liczba dni pracy dla linii	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej (w wkm)	Planowana kwota deficytu linii	Wnioskowana kwota dopłaty
Bagicz-Rusowo-Bagicz	38	75	2 850	10 500,00 zł	8 550,00 zł
<b>RAZEM</b>	<b>38</b>	<b>75</b>	<b>2 850</b>	<b>10 500,00 zł</b>	<b>8 550,00 zł</b>

(dowód: akta kontroli od str. 315 do str. 324)

Planowaną kwotę deficytu linii komunikacyjnej stanowiła różnica pomiędzy planowanym kosztem funkcjonowania linii komunikacyjnej, a prognozowaną kwotą sprzedaży biletów.

Koszt funkcjonowania linii oszacowano na kwotę 11 400,00 zł (tj. iloczyn dziennej pracy przewozowej [38 wkm], stawki za kilometr [3,70 zł netto + 8% VAT = 4,00 zł brutto] oraz łącznej liczby dni pracy dla linii [75 dni]). Kontrolujący zadali pytanie o przyczynę przyjęcia w dokonanej kalkulacji kosztu 1 wkm w wysokości 4,00 zł. Z wyjaśnienia Wójt Gminy wynika, że „Przyjęcia planowanej kosztu 1 wkm w kwocie 4 zł dokonano w oparciu o informacje przedstawione przez Operatora na podstawie oświadczenia, które w toku trwającej kontroli już dostarczono. Ww. koszt

wynika z kosztów jakie operator ponosi na tej linii i których kalkulacji dokonał samodzielnie”. Odnosząc się do udzielonej odpowiedzi należy zwrócić uwagę, że Jednostka w trakcie trwania czynności kontrolnych, tj. w dniu 2 marca 2021 r., przedłożyła jedynie wyjaśnienie w zakresie kosztu 1 wkm w wysokości 3,50 zł netto (tj. 3,78 zł brutto), który został przyjęty na etapie kalkulacji kosztów w odniesieniu do I naboru wniosków o objęcie dopłatą. Jednostka nie przedłożyła natomiast oświadczenia, o którym mowa w powyżej udzielonych wyjaśnieniach i z którego wynikałby sposób ustalenia kosztu 1 wkm w wysokości 4,00 zł.

(dowód: akta kontroli od str. 324 oraz od str. 97 do str. 257)

Planowaną kwotę sprzedaży biletów określono na kwotę 900,00 zł. Do obliczeń przyjęto, że dziennie przez okres 75 dni zostaną sprzedane 2 bilety w cenie 6,00 zł/szt. (75 dni x 2 bilety x 6,00 zł = 900,00 zł). Planowana wysokość sprzedaży biletów została określona na podstawie danych przekazanych przez przewoźnika w dniu 6 grudnia 2019 r. (tj. tak jak we wniosku o objęcie dopłatą w ramach I naboru). Ponadto wyjaśniono, że „Założenia do kalkulacji do V naboru przyjęto w oparciu o informacje dostarczone przez przewoźnika dot. sprzedaży biletów z etapu przygotowywania wniosku w I naborze. (...) Stawka biletu za 6 zł została zastosowana na wyrost dla bezpieczeństwa uwzględniając w ten sposób prognozowany większy dochód przewoźnika, który w rzeczywistości mógł być niższy (...)”. „(...) liczba 75 dni wynikała z planowanego na podstawie kalendarza okresu planowanego do dofinansowania kursu tj. obejmującego 11 dni miesiąca września oraz cały okres X-XII.2021 (bez wyłączeń kursowych dni wynikających z rozkładu). Powyższa kalkulacja wynikała z chęci jak najszybszego uruchomienia drugiego dotowanego kursu, stąd przyjęty okres był kalkulowany tak, by objął jak najwięcej dni licząc zaraz po momencie złożenia wniosku o objęcie dopłatą”.

(dowód: akta kontroli str. 324, od str. 280 do str. 281 oraz od str. 94 do str. 257)

W powyższym zakresie ustalono, że do obliczenia planowanego deficytu nie wzięto pod uwagę wszystkich kursów realizowanych na linii komunikacyjnej, a w planowanej kalkulacji kwoty sprzedaży biletów nie uwzględniono biletów miesięcznych. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli od str. 322 do str. 324)

#### Umowy o dopłatę w 2021 r. ze środków Funduszu

Wojewoda Zachodniopomorski zawarł z Gminą Ustronie Morskie dwie umowy o dopłatę w roku 2021 ze środków Funduszu do finansowania realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W dniu 31 grudnia 2020 r. zawarto umowę nr 13/IR/FRPA/2021 (I nabór), natomiast w dniu 8 października 2021 r. zawarto umowę nr 53/IR/FRPA/2021 (V nabór).

Zgodnie z umowami maksymalna kwota dopłat została określona w wysokości odpowiednio **28 728,00 zł** oraz **8 550,00 zł**. Dopłaty miały zostać wykorzystane na uruchomienie 1 linii komunikacyjnej na trasie Bagicz-Rusowo-Bagicz o łącznej długości 38 km oraz łącznej wielkości

pracy eksploatacyjnej odpowiednio 9 576 wozokilometrów (kurs o godz. 15:56) oraz 2 850 wozokilometrów (kurs o godz. 05:41). W umowach określono także m.in., 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. Ponadto wskazano, że warunkiem uzyskania dopłat jest m.in. zawarcie przez Organizatora umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

(dowód: akta kontroli od str. 282 do str. 294 oraz od str. 325 do str. 336)

#### Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Rada Gminy Ustronie Morskie uchwałą nr XVI/126/2019 z dnia 30 grudnia 2019 r. (I nabór) oraz uchwałą nr XLI/131/2021 z dnia 28 października 2021 r. (V nabór) wyraziła zgodę na zawarcie przez Wójta Gminy Ustronie Morskie umów z operatorem na obsługę linii komunikacyjnej pn. Bagicz-Ustronie Morskie-Rusowo-Ustronie Morskie-Bagicz.

(dowód: akta kontroli od str. 272 do str. 273 oraz od str. 342 do str. 344)

Wyboru Operatora dokonano w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy. Jak poinformowała Wójt Gminy „Przewoźnika wybrano w oparciu o art. 22 ust. 1 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym z uwagi na fakt, że spełnione były przesłanki wskazane w tym ppkt 1) tj. „1. Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) *średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie (...)*”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

W dniu 2 stycznia 2021 r. Gmina Ustronie Morskie zawarła z firmą Usługi Turystyczno-Przewozowe XXX XXX umowę o świadczenie usług przewozu regularnego w ramach publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej w granicach administracyjnych Gminy Ustronie Morskie. Umowę zawarto na okres od 2 stycznia do 31 grudnia 2021 r. Wynagrodzenie dla Operatora ustalono w wysokości 36 197,28 zł. Jak wynika z zapisów §7 ust. 2 ww. umowy kwota ta została ustalona jako „(...) Liczba w km 38 x cena za 1 km 3.50 zł = 133,00 zł + 8%VAT = 143,64 zł x 252 dni = 36 197,28 zł (...)”.

(dowód: akta kontroli od str. 324 oraz od str. 97 do str. 257)

W dniu 2 listopada 2021 r. z ww. Wykonawcą zawarto kolejną umowę na świadczenie usług przewozu regularnego w ramach publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej w granicach administracyjnych Gminy Ustronie Morskie. Okres obowiązywania umowy określono w terminie od 2 listopada do 31 grudnia 2021 r. Wynagrodzenie dla Operatora ustalono w wysokości 6 176,52 zł. Jak wynika z zapisów §7 ust. 2 ww. umowy kwota ta została ustalona



jako „(...) Liczba w km 38 x cena za 1 km 3.50 zł = 133,00 zł + 8% VAT = 143,64 zł x 43 dni = 6 176,52 zł (...)”.

(dowód: akta kontroli od str. 295 do str. 310, od str. 337 do str. 342 oraz od str. 345 do str. 352)

Kontrolujący dokonali analizy umów zawartych przez Gminę z Operatorem pod względem ich zgodności z wymogami określonymi w art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W powyższym zakresie stwierdzono, że przepisy ww. artykułu nie znajdują w pełni odzwierciedlenia w treści przedmiotowych umów. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli od str. 298 do str. 314 oraz od str. 345 do str. 356)

## 2. Realizacja zadania

Zgodnie z §3 ust. 1 umów o dopłatę nr 13/IR/FRPA/2021 oraz 53/IR/FRPA/2021 Gmina Ustronie Morskie (Organizator) zobowiązana została do składania wniosków o dopłatę. Jednostka złożyła do Wojewody Zachodniopomorskiego następujące wnioski w ramach ustawy o Funduszu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej:

### I nabór

- za I kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 29 marca 2021 r.,
- za II kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 2 lipca 2021 r.,
- za III kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 28 września 2021 r.,
- za IV kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 30 listopada 2021 r. (korekty wniosku dokonano w dniu 1 grudnia 2021 r.).

(dowód: akta kontroli od str. 357 do str. 402)

### V nabór

- za IV kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 30 listopada 2021 r.

(dowód: akta kontroli od str. 403 do str. 409)

Stwierdzono, że ww. wnioski zostały złożone terminowo, za wyjątkiem wniosku o dopłatę za II kwartał 2021 r. dot. kursu o godz. 15:56 (I nabór). Zastępca Wójta Gminy Ustronie Morskie, pismem z dnia 2 lipca 2021 r. skierowanym do Wydziału Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego ZUW wyjaśniła, że „(...) *przepraszamy za opóźnienie w przesłaniu wniosku. Zaistniała sytuacja wynika ze zmian kadrowych jakie miały miejsce w tut. urzędzie gminy, tj. zakończeniem stosunku pracy pracownika odpowiedzialnego za złożenie wniosku oraz trwającym okresem wdrażania nowego pracownika w zakres obowiązków jak również ogromnym natłokiem obowiązków realizowanych w sezonie letnim w ramach pracy urzędu. (...)*”.

(dowód: akta kontroli od str. 366 do str. 374)

Wnioskami o dopłatę objęto linię komunikacyjną i kursy pierwotnie wskazane we wnioskach o objęcie dopłatą. Do wniosków każdorazowo załączano miesięczne zestawienia poniesionych kosztów organizatora transportu dokumentujące wykonanie pracy przewozowej za dany okres

rozliczeniowy oraz wysokość poniesionego wkładu własnego Organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%, zgodnie z wymogiem §3 ust. 3 umów o dopłatę.

Na podstawie złożonych wniosków o dopłatę Wojewoda Zachodniopomorski przekazał Gminie Ustronie Morskie środki z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych w łącznej kwocie **33 630,00 zł**. 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	Kwota przekazanej dopłaty
I nabór (umowa nr 13/IR/FRPA/2021)					
I	29-03-2021	7 068,00 zł	20-04-2021	20-04-2021	7 068,00 zł
II	02-07-2021	7 296,00 zł	19-07-2021	19-07-2021	7 296,00 zł
III	28-09-2021	7 524,00 zł	18-10-2021	18-10-2021	7 524,00 zł
IV	30-11-2021	6 840,00 zł	20-12-2021	20-12-2021	6 840,00 zł
<b>RAZEM</b>		<b>28 728,00 zł</b>	<b>RAZEM</b>		<b>28 728,00 zł</b>
V nabór (umowa nr 53/IR/FRPA/2021)					
IV	30-11-2021	4 902,00 zł	20-12-2021	20-12-2021	4 902,00 zł
<b>RAZEM</b>		<b>4 902,00 zł</b>	<b>RAZEM</b>		<b>4 902,00 zł</b>
<b>ŁĄCZNIE</b>		<b>33 630,00 zł</b>	<b>ŁĄCZNIE</b>		<b>33 630,00 zł</b>

(dowód: akta kontroli od str. 357 do str. 409, str. 417 oraz str. 419)

W wyniku analizy wniosków o dopłatę stwierdzono, że we wniosku za okres rozliczeniowy I kwartał 2021 r. (I nabór) błędnie wykazano wysokość wkładu własnego Organizatora. **Szczegółowy opis uchybienia zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

(dowód: akta kontroli od str. 357 do str. 365)

Na podstawie przedłożonej dokumentacji merytorycznej kontrolujący zweryfikowali sposób realizacji przedmiotowego zadania.

#### Praca eksploatacyjna

W wyniku analizy sporządzonych przez Gminę zestawień dotyczących wykonania pracy przewozowej, stanowiących załączniki do wniosków o dopłatę, zestawień dotyczących wykonania pracy przewozowej przedłożonych przez Operatora oraz złożonych wyjaśnień kontrolujący stwierdzili rozbieżność pomiędzy faktycznie wykonaną pracą eksploatacyjną, a tą wykazaną we wnioskach o dopłatę złożonych do Wojewody w odniesieniu do kursu realizowanego o godz. 15:56 (I nabór). Powyższe miało wpływ na wysokość pobranej dopłaty oraz na wysokość deficytu linii komunikacyjnej. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

Kontrolujący stwierdzili, że maksymalna łączna wielkość pracy eksploatacyjnej określona w umowach o dopłatę nie została przekroczona, a dofinansowanie dotyczy przewozów wykonanych w 2021 r. Ustalono także, że dopłata została wykorzystana na uruchomienie linii komunikacyjnych o długości i dziennej pracy eksploatacyjnej określonej w załącznikach nr 1 do umów nr 13/IR/FRPA/2021 oraz 53/IR/FRPA/2021, zawartych pomiędzy Wojewodą a Gminą Ustronie Morskie, niesfunkcjonujących co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

(dowód: akta kontroli od str. 282 do str. 294 oraz od str. 325 do str. 336 oraz od str. 410 do str. 411)

### Deficyt linii komunikacyjnej

Mając na uwadze fakt, że w §3 ust. 10 umów o dopłatę określono, iż: „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 (...)” dokonano analizy faktycznej wysokości deficytu dla poszczególnych linii komunikacyjnych.

Zgodnie z zawartymi z przewoźnikiem umowami o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego kwotę rekompensaty (wynagrodzenia) ustalono jako iloczyn dziennej pracy przewozowej [38 wkm], stawki za kilometr [3,50 zł netto + 8% VAT = 3,78 zł brutto] oraz liczby dni pracy dla linii. W oparciu o te zapisy Operator comiesięcznie wystawiał faktury. W umowie określono ponadto, że wpływy z biletów za przewóz osób i rzeczy stanowią przychód Operatora.

(dowód: akta kontroli od str. 298 do str. 310 oraz od str. 345 do str. 352)

Kontrolujący ustalili, że we wnioskach o dopłatę wykazywano planowaną kwotę deficytu, która, w odniesieniu do I naboru, nie odzwierciedla kwoty deficytu (ceny usługi) wynikającej z zapisów umowy zawartej z przewoźnikiem. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli od str. 298 do str. 310, od str. 345 do str. 352 oraz od str. 357 do str. 409)

Jednocześnie z uwagi powyższe, dokonano analizy pozostałej dokumentacji zadania i stwierdzono, że:

- kwot deficytu linii komunikacyjnej nie pomniejszono o przychody uzyskane ze sprzedaży biletów oraz o pozostałe przychody uzyskane przez przewoźnika,
- do obliczenia deficytu linii komunikacyjnej wykazanego w załącznikach do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę przyjęto błędną stawkę za wozokilometr,

**Szczegółowy opis nieprawidłowości/uchybień zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości/uchybień.**

Podsumowanie dokonanej przez kontrolujących analizy faktycznie wykonanej pracy eksploatacyjnej i rzeczywistego deficytu linii komunikacyjnej zawarto poniższej w tabeli.

Okres rozliczeniowy	Długość linii komunikacyjnej (w wkm)	Liczba dni pracy eksploatacyjnej	Wielkość pracy eksploatacyjnej (w wkm)	Kwota deficytu	Należna kwota dopłaty	Wkład własny Organizatora
I nabór (umowa nr 13/IR/FRPA/2021)						
I kwartał	38	62	2 356	-8 905,68 zł	7 068,00 zł	1 837,68 zł
I kwartał		63	2 394	-9 049,32 zł	7 182,00 zł	1 896,96 zł
III kwartał		66	2 508	-9 480,24 zł	7 524,00 zł	1 956,24 zł
IV kwartał		59	2 242	-8 474,76 zł	6 726,00 zł	1 748,76 zł
<b>RAZEM</b>		<b>250</b>	<b>9 500</b>	<b>-35 910,00 zł</b>	<b>28 500,00 zł</b>	<b>7 439,64 zł</b>
V nabór (umowa nr 53/IR/FRPA/2021)						
IV kwartał	38	43	1 634	-6 176,52 zł	4 902,00 zł	1 274,52 zł
<b>RAZEM</b>		<b>43</b>	<b>1 634</b>	<b>-6 176,52 zł</b>	<b>4 902,00 zł</b>	<b>1 274,52 zł</b>
<b>ŁĄCZNIE</b>		<b>293</b>	<b>11 134</b>	<b>-42 086,52 zł</b>	<b>33 402,00 zł</b>	<b>8 714,16 zł</b>

Kontrolujący ustalili, że łączna wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej dla linii komunikacyjnej wyniosła 11 134 wkm, w tym 9 500 wkm (I nabór) oraz 1 634 wkm (V nabór). Natomiast rzeczywisty deficyt linii komunikacyjnej stanowił kwotę 42 086,52 zł, w tym 35 910,00 zł (I nabór) oraz 6 176,52 zł (V nabór).

#### Nadzór organizatora nad realizacją zadania

W trakcie czynności kontrolnych Gmina przedłożyła notatki służbowe dotyczące wykonywanych przez nią działań nadzorczych w ramach realizowanych przewozów autobusowych. Z ww. dokumentów wynika, że pracownicy Referatu Inwestycji i Gospodarki Komunalnej Gminy poddawali weryfikacji (1 – 2 razy w miesiącu przez okres całego roku) m.in. wykonywanie kursów zgodnie z planowanym rozkładem jazdy i ustalonym przebiegiem trasy. Okazjonalnie prowadzono też rozmowy z klientami korzystającymi z przewozów na dofinansowanej linii. W toku prowadzonego nadzoru nie stwierdzono żadnych uchybień. Od użytkowników linii nie wpłynęły też żadne skargi i reklamacje.

(dowód: akta kontroli od str. 412 do str. 416)

Ponadto kontrolujący zwrócili się do Jednostki z pytaniem o to czy i jaki sposób weryfikowała ona wielkość faktycznie zrealizowanej pracy przewozowej przez przewoźnika w danym okresie rozliczeniowym. Wójt Gminy wyjaśniła, że „Gmina weryfikowała wielkość faktycznie wykonanej pracy w danym okresie rozliczeniowym na podstawie zestawień miesięcznych dot. przejechanych kilometrów oraz informacji przekazywanych telefonicznie przez Operatora. Informuję, że na kursach do 50 km prowadzenie kart drogowych nie jest wymagane przepisami, w związku z czym nie mogliśmy dokonywać ich weryfikacji. Ponadto w FRPA brak jakichkolwiek wytycznych w zakresie wymaganych od beneficjenta dokumentów, których z kolei on powinien wymagać względem Operatora, w związku z powyższym stosowane rozwiązania uznano za wystarczające”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Poproszono także o wyjaśnienie czy Gmina w ramach prowadzonego nadzoru dokonywała weryfikacji prawidłowości wykazanego deficytu na linii komunikacyjnej w składanych wnioskach o dopłatę. Z informacji Wójta Gminy wynika, że „(...) Gmina dokonywała weryfikacji prawidłowości wykazanego deficytu na linii komunikacyjnej za poszczególne okresy rozliczeniowe na podstawie informacji dostarczanych od Operatora dot. rzeczywiście poniesionych kosztów oraz sprzedanych biletów jednorazowych i miesięcznych”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Mając na uwadze stwierdzone przez kontrolujących nieprawidłowości w odniesieniu do zrealizowanej pracy przewozowej i wykazanych kwot deficytu, które opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości – Ad. Realizacja zadania należy stwierdzić, że nadzór prowadzony przez Gminę w tym zakresie był niewystarczający.

### **3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania**

Zgodnie z §7 ust. 1 umów nr 13/IR/FRPA/2021 z dnia 31 grudnia 2020 r. oraz nr 53/IR/FRPA/2021 z dnia 8 października 2021 r. Gmina została zobowiązana do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą, zgodnie z zasadami wynikającymi z ustawy o rachunkowości, w sposób umożliwiający identyfikację poszczególnych operacji księgowych.

Jednostka wyodrębniła wpływ środków z dopłaty na koncie 901, w tym w ramach umowy nr:

- 13/IR/FRPA/2021 z dnia 31 grudnia 2020 r. w kwocie 28 728,00 zł,
- 53/IR/FRPA/2021 z dnia 8 października 2021 r. w kwocie 4 902,00 zł.

(dowód: akta kontroli str. 417)

Natomiast wydatki z dopłaty wyodrębniono na koncie 130, w tym w ramach umowy nr:

- 13/IR/FRPA/2021 z dnia 31 grudnia 2020 r. w kwocie 36 053,64 zł,
- 53/IR/FRPA/2021 z dnia 8 października 2021 r. w kwocie 6 176,52 zł.

(dowód: akta kontroli od str. 421 do str. 423)

W załącznikach do faktur dokumentujących wydatki dotyczące realizowanych przewozów autobusowych Gmina zawarła opisy stwierdzające, że zostały one sprawdzone pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym oraz że są zatwierdzone do wypłaty przez osoby upoważnione, co było zgodne z art. 21 ustawy o rachunkowości. Na załącznikach znajdują się ponadto adnotacje, że wydatek sfinansowano ze środków Funduszu Rozwojów Przewozów Autobusowych. W związku z tym, że ww. informacje nie zostały umieszczone bezpośrednio na fakturach, lecz stanowiły załącznik do dokumentów, Zastępca Wójta Gminy wyjaśniła, że „Informuję, że z uwagi na różnorodność jakości papieru i rozmiaru wystawionych faktur (np. na papierowych rolkach jak paragony – specyfika marketów) przyjęto uniwersalny system dokonywania opisu faktur w formie załącznika do faktury, co dopuszcza Ustawa o rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. art. 4 ust.1 oraz Zarządzenie nr 86/2011 Wójta Gminy Ustronie Morskie

z dn. 31.05.2011 r. ws. zasad wprowadzenia (polityki) rachunkowości w Urzędzie Gminy Ustronie Morskie ppkt. 2 Ogólne zasady działalności urzędu – s. 5. ppkt. 2 „Dowody księgowo” cyt.: „(...) Opis merytoryczny oraz wszelkie opisy do dowodu księgowego mogą być zamieszczone na odrębnej kartce, trwale związanej z dowodem księgowym np. za pomocą zszywacza wg wzoru stanowiącego zał. nr 1/1. Załącznik taki stanowi integralną część dowodu księgowego.” W załączeniu przesyłam wymagane dokumenty (polityka rachunkowości i instrukcja obiegu dokumentów finansowo-księgowych)”. Wyjaśnienie zostało przyjęte.

(dowód: akta kontroli od str. 424 do str. 479, od str. 67 do str. 69 oraz od str. 79 do str. 93)

#### 4. Sprawozdawczość

Kontrolujący dokonali weryfikacji terminowości złożenia kwartalnych i rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę (I i V nabór). W powyższym zakresie stwierdzono, że:

- sprawozdanie za III kwartał 2021 r. (I nabór) złożono w dniu 14 października 2021 r. (termin do dnia 14 października 2021 r.),
- sprawozdanie za IV kwartał 2021 r. (I i V nabór) złożono w dniu 14 stycznia 2022 r. (termin do dnia 14 stycznia 2022 r.). Ponadto w dniu 11 lutego 2022 r. dokonano korekty sprawozdania dotyczącego I naboru.

Ustalono natomiast, że Jednostka nie dochowała terminu złożenia kwartalnych sprawozdań za I i II kwartał 2021 r. (I nabór). **Szczegółowy opis uchybienia zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

(dowód: akta kontroli od str. 480 do str. 516)

W wyniku analizy kwartalnych sprawozdań (I i V nabór) stwierdzono, że w przypadku sprawozdania za II kwartał 2021 r. (I nabór) nieprawidłowo wykazano w nim wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej, tj. zawyżono ją o 38 wozokilometrów. Szczegóły stwierdzonej nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości Ad. 2 Realizacja zadania – Praca eksploatacyjna.

(dowód: akta kontroli od str. 487 do str. 495)

Ponadto w sprawozdaniu za I kwartał 2021 r. (I nabór) Gmina nieprawidłowo wykazała kwotę niewykorzystanych środków w tym kwartale. **Szczegółowy opis uchybienia zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

(dowód: akta kontroli od str. 480 do str. 486)

W odniesieniu do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę za 2021 r. (I i V nabór) ustalono, że zostały one przesłane do ZUW w dniu 18 lutego 2022 r., co było zgodne z terminem określonym w umowach o dopłatę nr 13/IR/FRPA/2021 oraz nr 53/IR/FRPA/2021 (tj. do dnia 21 lutego 2022 r.).

(dowód: akta kontroli od str. 523 do str. 536)

W dniach 24 lutego 2022 r. oraz 22 marca 2022 r. Gmina przekazała korekty rocznego sprawozdania rozliczającego dopłatę na podstawie umowy nr 13/IR/FRPA/2021. W wyjaśnieniu do korekty z dnia 22 marca 2022 r. Jednostka wskazała, że „Poprawa sprawozdania dot. liczby pracy eksploatacyjnej w wkm wynikająca z finalnie zrealizowanych z 251 zamiast 252 dofinansowanych dni pracy Operatora (...)”.

(dowód: akta kontroli od str. 536 do str. 542)

W trakcie czynności kontrolnych ustalono, że faktyczna liczba dni pracy eksploatacyjnej wyniosła 250. Szczegóły stwierdzonej nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości Ad. 2 Realizacja zadania – Praca eksploatacyjna.

Przedłożona przez Jednostkę w dniu 22 marca 2022 r. korekta sprawozdania rocznego do umowy nr 13/IR/FRPA/2021 nie odzwierciedla zatem stanu faktycznego w zakresie wysokości zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w ramach I naboru, ustalonej w trakcie kontroli. W odniesieniu do sprawozdania rocznego dotyczącego umowy 53/IR/FRPA/2021 stwierdzono, że dane w zakresie wielkości pracy eksploatacyjnej w nim wykazane znajdują odzwierciedlenie w przedłożonej dokumentacji.

(dowód: akta kontroli od str. 539 do str. 542, od str. 523 do str. 525 oraz str. 527)

Ponadto stwierdzono, że przedłożone przez Gminę załączniki do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę (I i V nabór) nie zawierają prawidłowych danych w zakresie rzeczywistych kwot deficytu. Powyższe nieprawidłowości zostały opisane w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości Ad. 2 Realizacja zadania – Deficyt linii komunikacyjnej.

Ustalono również, że dane ujęte w rocznych sprawozdaniach rozliczających dopłatę za 2021 r. w zakresie otrzymanej kwoty dopłaty oraz środków dopłaty zwróconych przez Gminę są zgodne przedłożoną dokumentacją finansowo-księgową.

(dowód: akta kontroli od str. 523 do str. 525 oraz str. 527, od str. 539 do str. 542 oraz od str. 417 do str. 418)

W sprawozdaniu budżetowym Rb-27S z wykonania planu dochodów budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2021 r., Gmina wykazała dopłatę z funduszu w łącznej wysokości 33 630,00 zł (rozdział 60004, §2170), co znajduje odzwierciedlenie w ewidencji księgowej konta 901.

(dowód: akta kontroli od str. 543 do str. 556 oraz str. 417)

Ponadto w sprawozdaniu Rb-28S z wykonania planu wydatków budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za 2021 r. zaewidencjonowano w rozdziale 60004, §4300 wydatki wykonane w kwocie 36 176,76 zł (w tym wydatki dotyczące przewozów autobusowych realizowanych w 2021 r. w kwocie 36 053,64 zł) oraz zobowiązania na koniec okresu sprawozdawczego dot. przewozów autobusowych realizowanych w 2021 r. (zobowiązania do uregulowania w 2022 r.) w kwocie 8 762,04 zł. Powyższe znajduje odzwierciedlenie w ewidencji księgowej konta 130.

(dowód: akta kontroli od str. 557 do str. 585 oraz od str. 421 do str. 423)

## 5. Rozliczenie zadania

W umowach o dopłatę określono m.in. łączną wielkość pracy eksploatacyjnej w liczbie 12 426 wkm, w tym:

- w ramach umowy nr 13/IR/FRPA/2021 (I nabór): 9 576 wozokilometrów,
- w ramach umowy nr 53/IR/FRPA/2021 (V nabór): 2 850 wozokilometrów.

(dowód: akta kontroli od str. 282 do str. 294 oraz od str. 325 do str. 336)

Kontrolujący ustalili, że we wnioskach o dopłatę Gmina wykazała wielkość pracy przewozowej w łącznej wysokości 11 362 wkm [tj. 9 728 wkm (I nabór) oraz 1 634 wkm (V nabór)]. Szczegółowe dane w tym zakresie wraz z faktyczną wielkością pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach w podziale na poszczególne linie komunikacyjne przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Wielkość pracy eksploatacyjnej wykazana we wnioskach o dopłatę (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>
I nabór (umowa nr 13/IR/FRPA/2021)			
Bagicz-Rusowo-Bagicz (kurs o godz. 15:56)	9 728	9 500	228
V nabór (umowa nr 53/IR/FRPA/2021)			
Bagicz-Rusowo-Bagicz (kurs o godz. 05:41)	1 634	1 634	0
<b>RAZEM</b>	<b>11 362</b>	<b>11 134</b>	<b>228</b>

Stwierdzono, że rzeczywista wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej jest niezgodna z danymi wykazanymi we wnioskach o dopłatę, co szczegółowo opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości w części Ad 2. Realizacja zadania – Praca eksploatacyjna.

(dowód: akta kontroli od str. 357 do str. 383, od str. 395 do str. 402, od str. 424 do str. 473 oraz od str. 410 do str. 411)

Na podstawie dokumentacji przedłożonej przez Jednostkę ustalono wykorzystanie środków dopłaty i środków własnych na realizację zadania.

Linia komunikacyjna	Dopłata	Środki własne	Razem
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4 (2 + 3)</i>
I nabór (umowa nr 13/IR/FRPA/2021)			
Bagicz-Rusowo-Bagicz (kurs o godz. 15:56)	28 614,00 zł	7 439,64 zł	36 053,64 zł
V nabór (umowa nr 53/IR/FRPA/2021)			
Bagicz-Rusowo-Bagicz (kurs o godz. 05:41)	4 902,00 zł	1 274,52 zł	6 176,52 zł
<b>RAZEM</b>	<b>33 516,00 zł</b>	<b>8 714,16 zł</b>	<b>42 230,16 zł</b>



Łączny koszt zadania wyniósł 42 230,16 zł, w tym ze środków dopłaty poniesiono wydatki w kwocie 33 516,00 zł, natomiast środki własne stanowiły kwotę 8 714,16 zł.

(dowód: akta kontroli od str. 421 do str. 424 oraz str. 474)

Kontrolujący dokonali szczegółowej weryfikacji prawidłowości i wysokości wykorzystanych środków z dopłaty na liniach komunikacyjnych. Dane w tym zakresie zawarto w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty						Łączna kwota dopłaty do zwrotu
	Otrzymana	Należna	Różnica (2 - 3)	Wykorzystana	Niewykorzystana	Pobrana w nadmiernej wysokości	
I	2	3	4 (2 - 3)	5	6	7	8
Bagicz-Rusowo-Bagicz (kurs o godz. 15:56)	I nabór (umowa nr 13/IR/FRPA/2021)						
	28 728,00 zł	28 500,00 zł	228,00 zł	28 614,00 zł	114,00 zł	114,00 zł	114,00 zł
Bagicz-Rusowo-Bagicz (kurs o godz. 05:41)	V nabór (umowa nr 53/IR/FRPA/2021)						
	4 902,00 zł	4 902,00 zł	0,00 zł	4 902,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
<b>RAZEM</b>	<b>33 630,00 zł</b>	<b>33 402,00 zł</b>	<b>228,00 zł</b>	<b>33 516,00 zł</b>	<b>114,00 zł</b>	<b>114,00 zł</b>	<b>114,00 zł</b>

(dowód: akta kontroli od str. 417 do str. 418, od str. 421 do str. 424 oraz str. 474)

Gmina na realizację zadania w 2021 r. otrzymała dopłatę w łącznej wysokości 33 630,00 zł, natomiast w dniu 1 lutego 2022 r. dokonała zwrotu środków z dopłaty w wysokości 114,00 zł. Kontrolujący ustalili, że przedmiotowego zwrotu dokonano po terminie określonym w umowie o dopłatę. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.** Stwierdzono ponadto, że Gmina zawyżyła wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej w II kwartale 2021 r., co miało wpływ na pobranie dopłaty w kwocie 114,00 zł w nadmiernej wysokości. **Podsumowanie zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

Kontrolujący zweryfikowali także, czy Gmina zrealizowała zapis §2 ust. 2 pkt 1 umów zawartych 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%.

Linia komunikacyjna	Deficyt linii komunikacyjnej	10% kwoty deficytu	Wydatkowane środki własne		
			kwota	udział % do deficytu	
<b>Bagicz-Rusowo-Bagicz (kurs o godz. 15:56)</b>	I nabór (umowa nr 13/IR/FRPA/2021)				
	<b>35 910,00 zł</b>	<b>3 591,00 zł</b>	<b>7 439,64 zł</b>	<b>20,72%</b>	
	I kwartał	8 905,68 zł	890,57 zł	1 837,68 zł	20,63%
	II kwartał	9 049,32 zł	904,93 zł	1 896,96 zł	20,96%
	III kwartał	9 480,24 zł	948,02 zł	1 956,24 zł	20,63%
	IV kwartał	8 474,76 zł	847,48 zł	1 748,76 zł	20,63%
<b>Bagicz-Rusowo-Bagicz (kurs o godz. 05:41)</b>	V nabór (umowa nr 53/IR/FRPA/2021)				
	<b>6 176,52 zł</b>	<b>617,65 zł</b>	<b>1 274,52 zł</b>	<b>20,63%</b>	
	IV kwartał	6 176,52 zł	617,65 zł	1 274,52 zł	20,63%
<b>RAZEM</b>	<b>42 086,52 zł</b>	<b>4 208,65 zł</b>	<b>8 714,16 zł</b>	<b>20,71%</b>	

Stwierdzono, że środki własne wydatkowano w wysokości wyższej niż wymagane 10% części ceny usługi, natomiast kwota dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych nie przekroczyła maksymalnej dopuszczalnej kwoty wynoszącej do 90% ceny usługi.

(dowód: akta kontroli od str. 424 do str. 479)

#### Dochody uzyskane przy realizacji zadania

W związku zapisem § 4 ust. 1 zawartych umów z wojewodą, kontrolujący zwrócili się o wyjaśnienie czy Gmina przy realizacji umów uzyskała dochody, których nie można było przewidzieć, w szczególności z kar umownych i odsetek od środków Funduszu zgromadzonych na rachunku organizatora. Wójt Gminy wyjaśniła, że „*Gmina nie uzyskała żadnych dochodów przy realizacji umów, w tym wynikających z kar umownych oraz odsetek*”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

#### **Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości**

##### **Ad 1. Wniosek o objęcie dopłatą**

#### Załączenie do wniosku o objęcie dopłatą rozkładu jazdy, który nie zawiera kursu, na który wnioskowano o objęcie dopłatą oraz brak wymaganych załączników do tego wniosku (I nabór)

Kontrolujący dokonali analizy przedłożonej przez Gminę korekty wniosku o objęcie dopłatą wraz z załącznikami. Stwierdzono, że załączony rozkład jazdy nie zawiera kursu, na który Jednostka faktycznie wnioskowała o dopłatę.

(dowód: akta kontroli od str. 265 do str. 273)

Prawidłowy dokument przedstawiono dopiero w czasie prowadzonych czynności kontrolnych. Z informacji Wójt Gminy Ustronie Morskie wynika, że „*W uzupełnieniach do wniosku omyłkowo załączono zły rozkład jazdy nie zawierający projektowanego kursu do objęcia dopłatą. Prawidłowy rozkład jazdy do wniosku o objęcie dopłatą został uzupełniony w toku prowadzonej kontroli o dotyczy kursu o godz. 15.56*”.

(dowód: akta kontroli 274 do str. 275 oraz od str. 40 do str. 54)

Ponadto ustalono, że Gmina nie uzupełniła ww. wniosku o wymagane załączniki, tj. kalkulacje/wyliczenia planowanej kwoty deficytu dla linii komunikacyjnej, planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej oraz planowanej kwoty dopłaty. Dokument przedłożono dopiero w trakcie prowadzonych czynności kontrolnych.

(dowód: akta kontroli od str. 265 do str. 273 oraz str. 277)

W związku z powyższym zwrócono się o wyjaśnienie przyczyny braku dołączenia tych dokumentów do wniosku oraz poinformowanie czy zostały one przekazane do Wydziału Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego ZUW w innym terminie. Z odpowiedzi Wójt Gminy wynika, że „*Prawdopodobnie uzupełnienia wniosku o wymagane załączniki nie dokonano*

*w pełni uzupełniając z uwagi dość krótki termin wskazany na dokonanie uzupełnień, ograniczenia zasobów kadrowych spowodowane pandemią COVID - 19 i związane z nimi nagromadzenie obowiązków służbowych okrojonego zespołu, a także brakiem w Urzędzie osób do reprezentacji wnioskodawcy koniecznych do złożenia podpisu. Niestety z uwagi na fakt, że pracownik zajmujący się w Urzędzie Gminy Ustronie Morskie już nie pracuje nie możemy zweryfikować informacji, dlaczego doszło do takiego przeoczenia. Istnieje jednak prawdopodobieństwo, że uzupełnienie załączników (...) nastąpiło np. drogą mailową, gdyż ostatecznie ZUW zawarł z JST umowę o dofinansowanie. Niestety z uwagi na brak dostępu do skrzynki mailowej ówczesnego pracownika odpowiedzialnego za to zadanie nie mamy możliwości weryfikacji ww. informacji. Jednocześnie informuję, że ww. załączniki znajdują się w zasobach Urzędu Gminy Ustronie Morskie. Niestety z uwagi na fakt, że pracownik zajmujący się w Urzędzie Gminy Ustronie Morskie już nie pracuje nie możemy zweryfikować informacji czy załączniki do wniosku o objęcie dopłatą zostały uzupełnione w innym terminie (...)"*

(dowód: akta kontroli od str. 40 do str. 54)

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia należy zauważyć, że Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego ZUW nie dysponuje ww. dokumentami, zatem nie zostały one przekazane przez Jednostkę. Podkreślenia wymaga fakt, że zgodnie z art. 24 ust. 7 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą organizator zobowiązany był dołączyć dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.

Powyższy zapis wskazuje, że to Gmina jako organizator powinna była zweryfikować czy przedstawiony rozkład jazdy jest właściwy i potwierdza dane wykazane we wniosku o objęcie dopłatą. Gmina miała również obowiązek uzupełnić złożony wniosek w taki sposób, aby zawierał on dokumenty pozwalające na potwierdzenie danych w nim wykazanych, tj. dotyczących kalkulacji oraz wyliczeń planowanej kwoty deficytu dla linii komunikacyjnej, planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej czy też planowanej kwoty dopłaty.

Jak wynika z udzielonych wyjaśnień stwierdzona nieprawidłowość spowodowana była m.in. omyłką, a także krótkim terminem wskazanym na dokonanie uzupełnień, ograniczeniem zasobów kadrowych spowodowanym pandemią COVID-19, nagromadzeniem obowiązków służbowych okrojonego zespołu oraz brakiem w Gminie osób uprawnionych do reprezentacji wnioskodawcy, koniecznych do złożenia podpisu. Działanie to skutkowało przedłożeniem do wniosku rozkładu jazdy, który nie dotyczył kursu, na który Gmina faktycznie wnioskowała o objęcie dopłatą jak również brakiem udokumentowania danych wykazanych w tym wniosku w zakresie kalkulacji/wyliczeń planowanej kwoty deficytu dla linii komunikacyjnej, planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej oraz planowanej kwoty dopłaty.

#### Wyliczenie planowanego deficytu linii komunikacyjnej bez uwzględnienia wszystkich kursów realizowanych na linii

Kontrolujący ustalili, że Gmina Ustronie Morskie wyliczając planowany deficyt linii komunikacyjnej nie wzięła pod uwagę wszystkich kursów realizowanych na tej linii.

W odniesieniu do I naboru wniosków o objęcie dopłatą stwierdzono, że z przedłożonego w czasie prowadzonych czynności kontrolnych rozkładu jazdy wynika, że na linii komunikacyjnej realizowane były 4 kursy, tj. o godz. 08:11, 12:26, 15:56, 18:11. Jednostka obliczyła deficyt jedynie w odniesieniu do kursu, na który wnioskowała o objęcie dopłatą, tj. realizowanego od godz. 15:56.

(dowód: akta kontroli od str. 268 do str. 269, od str. 274 do str. 275 oraz str. 277)

W powyższym zakresie Wójt Gminy wyjaśniła, że „Do obliczenia deficytu linii komunikacyjnej uwzględniono tylko jeden kurs, gdyż tylko jeden kurs był przedmiotem wnioskowania o dopłatę. Zarówno Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ani zamieszczone na stronie ZUW pytania i odpowiedzi dot. Funduszu nie precyzują założeń ani metodologii jaką należy przyjąć przy obliczaniu deficytu. Dokonanie kalkulacji deficytu dla całej linii przy ubieganiu się o dopłatę dla jednego kursu na tej linii byłoby nieadekwatne i przedstawiło nieprawdziwy obraz danych wyjściowych. Po konsultacji telefonicznej w pracownikiem ZUW dokonano najbardziej adekwatnych do wniosku obliczeń”.

(dowód: akta kontroli od str. 40 do str. 54)

Natomiast w odniesieniu do V naboru wniosków o objęcie dopłatą stwierdzono, że z załączonego do wniosku rozkładu jazdy wynika, że na linii komunikacyjnej realizowano 5 kursów, tj. o godz. 05:41, 08:11, 12:26, 15:56, 18:11. Jednostka obliczyła deficyt jedynie w odniesieniu do kursu, na który wnioskowała o objęcie dopłatą, tj. realizowanego od godz. 05:41.

(dowód: akta kontroli od str. 317 do str. 318 oraz od str. 322 do str. 324)

W powyższym zakresie Wójt Gminy wyjaśniła, że „Do obliczenia deficytu na linii komunikacyjnej do wniosku o objęcie dopłatą w ramach naboru V uwzględniono tylko 1 kurs realizowany na tej linii, z uwagi na fakt, że tylko wobec tego kursu zgłaszana była potrzeba lokalna od mieszkańców (kurs poranny do szkoły i miejsc pracy). Ponadto nie weryfikowano deficytów pozostałych kursów tej linii z uwagi na fakt, że samorząd w roku 2021 nie posiadał zabezpieczonych środków na finansowanie wkładów własnych do większej ilości kursów. Wg wnioskodawcy nieadekwatnym byłoby posłużenie się do kalkulacji deficytu danymi ze wszystkich kursów danej linii, skoro chciał się on starać o objęcie dopłatą tylko jednego z nich. W FRPA brak jakichkolwiek wskazówek i wytycznych dotyczących kalkulacji jakie mają zostać wykonane w celu obliczenia deficytu linii komunikacyjnej. W związku z powyższym przyjęto, że skoro przedstawiona kalkulacja nie wzbudzała wątpliwości i dodatkowych pytań z ZUW (w wyniku czego zawarto umowę o dofinansowanie) to uznać należy ją za wykonaną poprawnie.”

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Odnosząc się do udzielonych wyjaśnień należy zauważyć, że ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w art. 2 pkt 2 określa definicję deficytu linii komunikacyjnej. Zgodnie z ww. przepisem kwota deficytu pojedynczej linii

komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest to ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii nieuwzględniający rozsądnego zysku, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego<sup>2</sup>.

Ponadto zgodnie z definicją „linii komunikacyjnej” zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, linia komunikacyjna to połączenie komunikacyjne na sieci dróg (...) wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy. Natomiast jak wynika z art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie drogowym, linia komunikacyjna to połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób.

Ww. przepisy jednoznacznie wskazują, że dofinansowanie dotyczy linii i jej deficytu, a nie pojedynczego kursu, jak wskazuje w swoich wyjaśnieniach Gmina.

(dowód: akta kontroli od str. 64 do str. 71, od str. 160 do str. 168)

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że obliczenie deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej powinno obejmować wszystkie kursy na tej linii, gdyż jak wynika z ww. definicji jest to połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób. Zatem wszystkie kursy wykazane w rozkładzie jazdy stanowią daną linię komunikacyjną.

Należy uznać, że nieuwzględnienie w obliczeniach deficytu linii pozostałych kursów realizowanych na trasie było nieprawidłowe, gdyż zgodnie z art. 2 pkt 2 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych kwota deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej to ujemny wynik finansowy netto nieuwzględniający rozsądnego zysku wyliczony dla całej linii, a nie wybranych kursów.

Jak wynika z udzielonych wyjaśnień przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości było m.in. przekonanie Jednostki, że do obliczenia planowanego deficytu linii komunikacyjnej należy uwzględnić tylko jeden kurs, gdyż tylko jeden kurs był przedmiotem wniosku o dopłatę. Ponadto Gmina nie posiadała zabezpieczonych środków na finansowanie wkładów własnych do większej ilości kursów. Skutkowało to nieprawidłowym ustaleniem planowanej kwoty deficytu linii komunikacyjnej. Ponadto w przypadku, gdyby nieuwzględnione do obliczenia deficytu kursy okazały się rentowne, mogłoby dojść do sytuacji, w której cała linia komunikacyjna byłaby dochodowa. Zatem dopłata z Funduszu nie byłaby należna, gdyż zysk z ww. linii, przy uwzględnieniu wszystkich kursów, pokryłby cały jej deficyt.

<sup>2</sup> art. 3 ust. 2, art. 4 ust. 1 lit. B (ii), załącznik do rozporządzenia ust. 2

### Nieuwzględnienie przychodów z biletów miesięcznych przy obliczaniu planowanego deficytu linii komunikacyjnych (I i V nabór)

Jednostka dokonując kalkulacji planowanego deficytu (I i V nabór) nie uwzględniła przychodów ze sprzedaży biletów miesięcznych. Gmina ujęła jedynie przychody ze sprzedaży biletów jednorazowych.

(dowód: akta kontroli str. 277 oraz str. 324)

W związku z powyższym zwrócono się z prośbą o podanie przyczyny nieuwjęcia tych przychodów w obliczeniach planowanego deficytu. W ramach I naboru wyjaśniono, że „*Nie uwzględnienie wskazanych danych do obliczeń kalkulacji dot. planowanej sprzedaży biletów wynikało z braku odpowiednich danych. W przypadku biletów miesięcznych nieadekwatne byłoby uwzględnienie planowanej sprzedaży biletów miesięcznych z uwagi na fakt, że ich cechą charakterystyczną jest dowolność korzystania z kursów i brak przypisania do konkretnego z kursów. Ze względu na to, że brak było cyklicznie występującej stałej danej jaką możnaby przyjąć do proporcjonalnego uwzględnienia w obliczeniach biletów miesięcznych dot. ilości osób, które podróżują poszczególnymi kursami na biletach miesięcznych, dla bezpieczeństwa nie uwzględniono tych danych. Przyjęcie na wyrost danych dot. dochodów mogłoby zaburzyć obraz realnego deficytu, który występuje na tej linii komunikacyjnej. (...)*”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Natomiast w przypadku V naboru Jednostka wyjaśniła, że „*(...) w kalkulacji planowanego deficytu nie uwzględniono kwoty za sprzedaż biletów miesięcznych, z uwagi na brak danych dot. faktycznego korzystania z poszczególnych kursów przez osoby, które zakupiły tego rodzaju bilety. Operator prowadzi ewidencję sprzedanych biletów miesięcznych, jednak kierowca podczas prowadzenia pojazdu nie jest w stanie ewidencjonować którymi kursami i o jakich godzinach z tym rodzajem biletu. Rejestr tego typu danych wg informacji dostarczonych przez operatora wymagałby dodatkowego zatrudnienia, co jest dla przewoźnika nieosiągalne finansowo. (...) Ponadto w FRPA brak jakichkolwiek wytycznych w zakresie zaleceń jakie dane należy przyjąć do kalkulacji, stąd dokonane ww. obliczenia uznano za wystarczające i adekwatne. Powyższa kalkulacja planowanego deficytu nie wzbudziła też wątpliwości ZUW, co potwierdzało słuszność założeń*”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Jak wynika z art. 2 pkt 2 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych kwota deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej to ujemny wynik finansowy netto nieuwzględniający rozsądnego zysku, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Zgodnie z tym rozporządzeniem<sup>3</sup> wynik finansowy netto uzyskiwany jest jako rezultat kosztów i przychodów, które powstały podczas realizacji zobowiązań z tytułu usług publicznych. Powyższe wskazuje, że obliczając planowaną kwotę deficytu Jednostka była zobowiązana ująć w tych

<sup>3</sup> art. 3 ust. 2, art. 4 ust. 1 lit. B (ii), załącznik do rozporządzenia ust. 2

obliczeniach wszystkie kategorie przychodów, tj. również szacowane przychody z biletów miesięcznych.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że Gmina przy obliczaniu planowanych kwot deficytów powinna uwzględnić wszystkie ewentualnie możliwe do osiągnięcia przychody i koszty. Jak wynika z ww. wyjaśnień Operator prowadzi ewidencję sprzedanych biletów miesięcznych, zatem Gmina była w stanie z jego pomocą, przyjmując uśrednione dane w zakresie kwot możliwych do osiągnięcia ze sprzedaży tych biletów.

Należy również zauważyć, że Jednostka wyjaśniając przyczynę nieuwzględnienia w obliczeniach planowanego deficytu przychodów ze sprzedaży biletów, innych niż w cenie 6,00 zł stwierdziła, że „(...) Stawka biletu za 6 zł została zastosowana na wyrost dla bezpieczeństwa uwzględniając w ten sposób prognozowany większy dochód przewoźnika, którzy w rzeczywistości mógł być niższy. (...)”. Natomiast w przypadku przychodów ze biletów miesięcznych, których nie wykazuje w obliczeniach Jednostka stwierdza, że „(...) Ze względu na to, że brak było cyklicznie występującej stałej danej jaką możnaby przyjąć do proporcjonalnego uwzględnienia w obliczeniach biletów miesięcznych dot. ilości osób, które podróżują poszczególnymi kursami na biletach miesięcznych, dla bezpieczeństwa nie uwzględniono tych danych. Przyjęcie na wyrost danych dot. dochodów mogłoby zaburzyć obraz realnego deficytu, który występuje na tej linii komunikacyjnej. (...)”. Powyższe wypowiedzi świadczą o niespójności Gminy w podejściu do obliczania planowanej kwoty deficytu.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Zgodnie z udzielonymi wyjaśnieniami przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości był m.in. brak stałych danych, jakie można byłoby przyjąć do proporcjonalnego obliczeniach ilości osób, które podróżują poszczególnymi kursami na biletach miesięcznych. Powyższe skutkowało obliczeniem w nieprawidłowy sposób kwoty deficytu linii we wnioskach o objęcie dopłatą w ramach I i V naboru.

Niekompletne zapisy w treści umów zawartych z operatorem pod względem zgodności z art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (I i V nabór)

Kontrolujący dokonali analizy umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartych w dniach 2 stycznia 2021 r. oraz 2 listopada 2021 r. pomiędzy Gminą a Operatorem, pod względem ich zgodności z wymogami określonymi w art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

(dowód: akta kontroli od str. 298 do str. 314 oraz od str. 345 do str. 356)

W powyższym zakresie stwierdzono, że przepisy ww. artykułu nie znajdują w pełni odzwierciedlenia w treści przedmiotowych umów, tj.:

1. Nieprawidłowo określono linię komunikacyjną, której dotyczą umowy.

Kontrolujący stwierdzili, że Załącznik nr 2 do umów (tj. rozkład jazdy) dotyczy trasy Kołobrzeg-Rusowo i obejmuje przystanki znajdujące się poza obrębem Gminy Ustronie Morskie.

(dowód: akta kontroli od str. 298 do str. 310 oraz od str. 345 do str. 352)

Wójt Gminy wyjaśniła, że „(...) w zał. nr 2 ujęto dworce i przystanki, które znajdują się poza obrębem Gminy ze względu na to, że jest to całość trasy, którą wykonuje operator w ramach swojej regularnej działalności, a dofinansowany odcinek Bagicz – Ustronie Morskie – Rusowo stanowi jego część. Wyodrębnianie z ww. rozkładu jazdy wskazanego fragmentu na cele przedłożenia go jako załącznik do wniosku o dopłatę byłoby sztucznym tworem i ukryłoby informację o tym jak wygląda pełna trasa przejazdu autokaru (niedofinansowany fragment Kołobrzeg – Podczele). W związku z powyższym zaznaczono na istniejącym autentycznym rozkładzie jazdy od przewoźnika odcinek proponowany do dofinansowania. Założenia FRPA nie precyzują sposobu prezentacji projektowanej linii, więc z powodu braku uwag od ZUW na etapie zawierania umowy o dofinansowanie uznano, że rozkład został przygotowany poprawnie”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Mając na uwadze powyższą odpowiedź należy zauważyć, że art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym normuje podstawowe zapisy jakie powinny znaleźć się w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jednym z takich zapisów jest informacja o konieczności określenia linii komunikacyjnej, której dotyczy umowa (pkt 2 ww. artykułu). Przedmiotem umów zawartych pomiędzy Gminą a Operatorem było świadczenie usług przewozu regularnego w ramach publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej w granicach administracyjnych gminy Ustronie Morskie. Podkreślenia wymaga, że sporządzane do umowy załączniki stanowią jej integralną część, tak więc opis linii komunikacyjnej tam zawarty powinien być tożsamy i spójny z pozostałymi jej zapisami.

Odnosząc się do dalszej części wyjaśnień należy stwierdzić, że na etapie zawierania umowy o dopłatę nr 13/IR/FRPA/2021 ZUW nie dysponował prawidłowym rozkładem jazdy, bowiem dokument ten przedstawiono dopiero w czasie prowadzonych czynności kontrolnych. Do wniosku o objęcie dopłatą Gmina załączyła rozkład jazdy, który nie zawierał kursu, na który Jednostka faktycznie wnioskowała o dopłatę. Dokument ten dotyczył trasy na odcinku Bagicz-Rusowo-Bagicz i nie zawierał informacji o tym, że trasa przejazdu autobusu przebiega przez miejscowości Kołobrzeg-Podczele.

2. Brak jest zapisów dotyczących częstotliwości składania informacji dotyczących liczby pasażerów na linii komunikacyjnej.

Kontrolujący stwierdzili, że zawarte umowy zobowiązują operatora jedynie do składania zestawień wykonanej pracy przewozowej. Zestawienia te nie zawierają natomiast informacji w zakresie liczby pasażerów na linii komunikacyjnej.

(dowód: akta kontroli od str. 298 do str. 310 oraz od str. 345 do str. 352)



Wójt Gminy wyjaśniła, że „*Informuję, że w par. 7 ust. 3 Umowy z dn. 2.01.2021 r. zawarta jest informacja o częstotliwości składanych raportów dot. wykonanej pracy przewozowej przez operatora w cyklach miesięcznych. W tych samych cyklach operator przekazywał informację o ilości pasażerów na podstawie wydruków z programu PPbiletu. W związku z powyższym Organizator określił w umowie częstotliwość dostarczania danych oraz był w ich posiadaniu*”.

„*Podobnie (...) do umowy pierwszej (z dn. 2.01.2021 r.) tak samo w stosunku do umowy drugiej (28/IK/2021 z dn. 2.11.2021), zawarto informacje o częstotliwości składanych raportów dot. wykonanej pracy przewozowej przez operatora w cyklach miesięcznych. W tych samych cyklach operator przekazywał informację o ilości pasażerów na podstawie wydruków z programu PPbiletu. W związku z powyższym Organizator określił w umowie częstotliwość dostarczania danych oraz był w ich posiadaniu*”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Mając na uwadze powyższą odpowiedź należy zauważyć, że zgodnie z art. 25 ust. 3 pkt 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinna znaleźć się jest informacja o częstotliwości składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej.

Przywołany przez Gminę § 7 ust. 3 umowy zawartej z przewoźnikiem stanowi, że „*Rozliczenie wynagrodzenia za świadczone usługi przewozowe następować będzie w cyklach miesięcznych na podstawie faktury oraz zestawienia wykonania pracy przewozowej przez operatora*”.

(dowód: akta kontroli od str. 298 do str. 310 oraz od str. 345 do str. 352)

Przedmiotowy zapis umowy nie wskazuje w jaki sposób i z jaką częstotliwością przekazywana będzie informacja o liczbie pasażerów linii komunikacyjnej. Z wyjaśnień Gminy wynika, że obowiązek ten realizowany był comiesięcznie poprzez wydruki z programu komputerowego PPbiletu. Należy jednakże podkreślić, że obowiązek przekazywania tej informacji przez Operatora, powinien jednoznacznie wynikać z zapisów zawartych umów, gdyż jest to element obligatoryjny na który wskazują zapisy ww. ustawy.

3. Brak jest zapisów w zakresie zasad rozliczeń, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

(dowód: akta kontroli od str. 298 do str. 310 oraz od str. 345 do str. 352)

Wójt Gminy wyjaśniła, że „*W Umowie z dn. 2.01.2021 r. w par. 7 zawarto zapisy odnośnie określenia zasad rozliczeń w tym w szczególności zasad podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora. Zasady te określają ust. 2, 6, 8 i 9 ww. paragrafu i dotyczą m.in. uwzględnienia dopłat do dochodu wynikających ze stosowania ulg ustawowych przez Operatora w wyniku finansowym brutto oraz*

*monitoringu poziomu stosowania rekompensat i ich ewentualnego zwrotu”.*

*„Podobnie (...) do umowy pierwszej (z dn. 2.01.2021 r.) tak samo w stosunku do umowy drugiej (28/IK/2021 z dn. 2.11.2021), w par. 7 zawarto zapisy odnośnie określenia zasad rozliczeń w tym w szczególności zasad podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora. Zasady te określają ust. 2, 6, 8 i 9. ww. paragrafu i dotyczą m.in. uwzględnienia dopłat do dochodu wynikających ze stosowania ulg ustawowych przez Operatora w wyniku finansowym brutto oraz monitoringu poziomu stosowania rekompensat i ich ewentualnego zwrotu”.*

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Mając na uwadze powyższą odpowiedź należy zauważyć, że art. 25 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym normuje podstawowe zapisy jakie powinny znaleźć się w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W pkt 10 ww. przepisu określono wymóg umieszczenia w umowie zasad rozliczeń, w szczególności zasad podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

Przywołany przez Gminę § 7 ust. 2, 6, 8 i 9 umów zawartych z przewoźnikiem stanowi, że „2. Ustalona wynagrodzenie za zrealizowane zadania przewozowe jest wyrażona w wartości brutto i nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu brutto. „Strony ustalają, że planowana rekompensata za okres rozliczeniowy wyniesie:

*Liczba w km 38 x cena za 1 km 3.50 zł = 133,00 zł + 8% VAT = 143,64 zł x (...) dni = (...) zł (...).  
Za okres rozliczeniowy uznaje się okres, na jaki została zawarta umowa.*

*6. Maksymalna rekompensata podlega weryfikacji. Jest korygowana na koniec okresu rozliczeniowego do poziomu rzeczywistego wykonania kosztów i przychodów.*

*8. W przypadku, gdy przekazana rekompensata stanowić będzie nadpłatę w stosunku do przysługującej rekompensaty, kwota nadpłaty będzie podlegała zwrotowi na rachunek Organizatora w terminie 15 dni od stwierdzenia tych okoliczności.*

*9. W przypadku, gdy przekazana rekompensata stanowić będzie niedobór w stosunku do przysługującej rekompensaty, kwota niedoboru będzie podlegała przekazaniu na rachunek Operatora w terminie 15 dni od stwierdzenia tych okoliczności”.*

(dowód: akta kontroli od str. 298 do str. 310 oraz od str. 345 do str. 352)

Przedmiotowe zapisy umów nie wskazują w jaki sposób w zasadach rozliczeń będzie uwzględniane stosowanie przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora. Podkreślenia wymaga, że informacja ta powinna jednoznacznie wynikać z zapisów zawartych umów. Jest to bowiem obligatoryjny element umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego i Gmina była zobowiązana do ujęcia zapisów w tym zakresie w umowach zawieranych z operatorem.

Przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości było przekonanie Gminy co do kompletności zapisów umów zawartych z przewoźnikiem. Należy zaznaczyć, że zawarcie w umowie z operatorem elementów wskazanych w art. 25 wynika z przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Brak części tych zapisów spowodował, że umowy nie spełniały wymogów ww. ustawy.

## Ad 2. Realizacja zadania

### Praca eksploatacyjna

#### Rozbieżność pomiędzy faktycznie wykonaną pracą eksploatacyjną, a tą wykazaną we wnioskach o dopłatę (I nabór)

W wyniku analizy danych zawartych we wnioskach o dopłatę wraz z załączonymi zestawieniami wykonania pracy przewozowej, zestawieniach wykonania pracy przewozowej przedłożonych przez Operatora oraz złożonych wyjaśnień stwierdzono, że Gmina we wnioskach za II i IV kwartał 2021 r. (dot. kursu o godz. 15:56) (I nabór) nieprawidłowo wykazała liczbę dni pracy eksploatacyjnej w tych okresach rozliczeniowych. Dane w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

Wniosek za kwartał	Długość linii komunikacyjnej (w wkm)	Liczba dni pracy wykazana we wnioskach o dopłatę	Wielkość pracy eksploatacyjnej wykazana we wnioskach o dopłatę (w wkm)	Faktyczna liczba dni pracy ustalona w trakcie czynności kontrolnych	Faktyczna wielkość pracy eksploatacyjnej ustalona w trakcie czynności kontrolnych (w wkm)	Różnica pomiędzy wielkością pracy eksploatacyjnej wykazaną we wnioskach o dopłatę a faktyczną wielkością pracy eksploatacyjnej ustaloną w trakcie czynności kontrolnych (w wkm)
1	2	3	4 (2 * 3)	5	6 (2 * 5)	7 (4 - 6)
I	38	62	2 356	62	2 356	0
II		64	2 432	63	2 394	38
III		66	2 508	66	2 508	0
IV		64	2 432	59	2 242	190
<b>RAZEM</b>		<b>256</b>	<b>9 728</b>	<b>250</b>	<b>9 500</b>	<b>228</b>

(dowód: akta kontroli od str. 357 do str. 383, od str. 395 do str. 402, od str. 424 do str. 473 oraz od str. 410 do str. 411)

Mając na uwadze fakt, że w umowie nr 13/IR/FPRA/2021 określono maksymalną wielkość pracy eksploatacyjnej na 9 576 wkm (tj. 252 dni x 38 km = 9 576 wkm) kontrolujący zwrócili się o wyjaśnienie, dlaczego w ww. wnioskach o dopłatę wykazano wielkość pracy przewozowej w wysokości 9 728 wkm (tj. 256 dni x 38 km = 9 728 wkm). Wójt Gminy wyjaśniła, że „Dane dot. ilości dni podawano błędnie we wnioskach o dopłatę prawdopodobnie w wyniku omyłki, a ich

*prawidłowa ilość to 252 na podstawie umowy oraz 251 rzeczywiście wykonanych*". Odnosząc się do ww. odpowiedzi należy zauważyć, że faktyczna liczba dni pracy ustalona w trakcie czynności kontrolnych wyniosła 250.

(dowód: akta kontroli od str. 282 do str. 294 oraz od str. 102 do str. 119)

We wniosku o dopłatę za II kwartał 2021 r. (I nabór) Gmina wykazała, że liczba dni pracy w okresie rozliczeniowym wyniosła 64 dni. Na podstawie załączonych do wniosku zestawień wykonania pracy eksploatacyjnej stwierdzono, że do obliczeń przyjęto:

- w miesiącu kwietniu: 22 dni pracy,
- w miesiącu maju: 20 dni pracy,
- w miesiącu czerwcu: 22 dni pracy.

Kontrolujący stwierdzili, że w zestawieniu dotyczącym wykonania pracy przewozowej za miesiąc kwiecień 2021 r. nieprawidłowo uwzględniono dzień 1 maja 2021 r., tj. sobotę.

(dowód: akta kontroli od str. 366 do str. 374)

W powyższym zakresie Zastępca Wójta Gminy wyjaśniła, że *„Informuję, że wg danych, którymi dysponuje samorząd złożony wniosek o dopłatę dotyczył 64 dni tj. za miesiąc kwiecień 22 dni, za miesiąc maj 20 dni i za miesiąc czerwiec 22 dni. Powyższa pula dni nie obejmowała 1.05.2021 r., który nie tylko wypadł w sobotę, ale był także dniem wolnym od pracy (święto). Pierwszym dniem przejazdu w miesiącu maju był. 4.05.2021 r. Ww. potwierdzają posiadane zestawienia przejazdów dostarczone przez operatora, które przedkładamy w załączeniu*”.

(dowód: akta kontroli od str. 67 do str. 78)

Należy zauważyć, że do wniosku o dopłatę za II kwartał 2021 r. (przesłanym w dniu 2 lipca 2021 r. za pomocą platformy ePUAP) Gmina załączyła zestawienie poniesionych kosztów Organizatora transportu, na którym wykazano, oprócz 21 dni roboczych kwietnia, również dzień 1 maja 2021 r.

(dowód: akta kontroli od str. 366 do str. 374)

Odnosząc się do zestawienia sporządzonego przez Operatora, które Jednostka przedłożyła do ww. odpowiedzi należy zwrócić uwagę, że dwukrotnie ujęto na nim dzień 29 kwietnia 2021 r.

(dowód: akta kontroli od str. 67 do str. 78)

Na podstawie złożonego wniosku o dopłatę za II kwartał 2021 r. Gmina otrzymała dopłatę w wysokości 7 296,00 zł. Dopłata była kalkulowana w oparciu o maksymalną stawkę za wozokilometr (64 dni x 38 wkm x 3,00 zł = 7 296,00 zł). Mając na uwadze fakt, że liczba dni pracy przewozowej wyniosła faktycznie 63 dni, należy stwierdzić, że dopłata za II kwartał 2021 r. powinna wynieść 7 182,00 zł (63 dni x 38 wkm x 3,00 zł = 7 182,00 zł). **W związku z powyższym środki w wysokości 114,00 zł (7 296,00 zł – 7 182,00 zł = 114,00 zł) stanowią dopłatę pobraną w nadmiernej wysokości. Podsumowanie zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości – Ad. 5 Rozliczenie zadania.**

Ponadto we wniosku o dopłatę za IV kwartał 2021 r. (I nabór) Gmina wykazała, że liczba dni pracy w okresie rozliczeniowym wyniosła 64 dni. Na podstawie załączonych do wniosku zestawień wykonania pracy eksploatacyjnej stwierdzono, że do obliczeń przyjęto:

- w miesiącu październiku: 21 dni pracy,
- w miesiącu listopadzie: 20 dni pracy,
- w miesiącu grudniu: 23 dni pracy.

(dowód: akta kontroli od str. 395 do str. 402)

Z zestawienia sporządzonego przez Operatora, dotyczącego przejazdów za miesiąc grudzień 2021 r., wynika natomiast, że liczba dni pracy wyniosła 18 dni.

(dowód: akta kontroli od str. 470 do str. 473)

Wójt Gminy wyjaśniła, że „(...) Dni, które nie zostały objęte dopłatą to 24.12, 27.12, 28.12, 29.12, 30.12, co wynika z zestawienia przejazdów za miesiąc grudzień 2021, które przedłożono w trakcie kontroli”.

(dowód: akta kontroli od str. 40 do str. 54)

Na podstawie złożonego wniosku o dopłatę za IV kwartał 2021 r. Gmina otrzymała dopłatę w wysokości 6 840,00 zł, która była kalkulowana w oparciu o maksymalną stawkę za wozokilometr (tj. 3,00 zł za 1 wkm). Mając na uwadze fakt, że zgodnie z §1 ust. 8 umowy nr 13/IR/FRPA/2021 dopłata do ceny usługi wynosi 3,00 zł do 1 wozokilometra należy stwierdzić, że przekazane środki dopłaty zabezpieczyły 60 dni pracy przewozowej (60 dni x 38 wkm x 3,00 zł = 6 840,00 zł). Kontrolujący ustalili, że Jednostka dokonała zwrotu środków w wysokości 114,00 zł (1 dzień x 38 wkm x 3,00 zł = 114,00 zł). W związku z powyższym wykazanie we wniosku o dopłatę za IV kwartał większej liczby dni pracy nie spowodowało konieczności zwrotu środków dopłaty za ten kwartał.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że łączna liczba dni pracy dla linii komunikacyjnej w odniesieniu do I naboru wyniosła 250 dni, w tym w II kwartale 2021 r. 63 dni, natomiast w IV kwartale 2021 r. 59 dni. Faktyczna wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w 2021 r. to 9 500 wkm (250 dni pracy x 38 wkm = 9 500 wkm).

Przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości było wykazywanie przez Gminę we wnioskach o dopłatę danych niezgodnych ze stanem faktycznym w zakresie liczby dni pracy wykonanych na linii. Skutkowało to zawyżeniem zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w 2021 r. w odniesieniu do I naboru i pobraniem dopłaty w nadmiernej wysokości w kwocie 114,00 zł w II kwartale 2021 r. Ponadto zawyżenie liczby dni pracy miało wpływ na wystawienie przez Operatora faktury VAT nr 0025/21/FVS w kwocie 3 160,08 zł, tj. wyższej o 143,64 zł niż należna. Kontrolujący ustalili również, że powyższa nieprawidłowość spowodowała, iż w załącznikach do kwartalnych sprawozdań rozliczających dopłatę (I nabór) wykazano nieprawidłowe dane w zakresie deficytu linii komunikacyjnej.

## Deficyt linii komunikacyjnej

W wyniku analizy dokumentacji przedłożonej przez Gminę stwierdzono, że:

1. We wnioskach o dopłatę wykazywano planowaną kwotę deficytu, która nie odzwierciedlała kwoty deficytu określonej zapisami umowy zawartej z przewoźnikiem (I nabór)

Kontrolujący ustalili, że dane w zakresie deficytu linii, ujmowane we wnioskach o dopłatę, są wartościami planowanymi, a do obliczenia deficytu przyjęto zawyżoną liczbę dni pracy. Powyższe spowodowało, że kwoty deficytu z wniosków o dopłatę nie odzwierciedlają kwoty deficytu określonej w umowie zawartej z przewoźnikiem. Dane w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

Kwartał	Deficyt linii komunikacyjnej	
	wnioski o dopłatę*	umowa zawarta z przewoźnikiem**
I nabór (umowa nr 13/IR/FRPA/2021)		
I	8 905,68 zł	36 197,28 zł
II	9 192,96 zł	
III	9 480,24 zł	
IV	9 192,96 zł	
<b>RAZEM</b>	<b>36 771,84 zł</b>	<b>36 197,28 zł</b>

\* Kwota deficytu linii wykazana we wnioskach o objęcie dopłatą została obliczona dla 256 dni pracy przewozowej (co szczegółowo opisano w pkt Ad. 2 Realizacja zadania – Praca eksploatacyjna).

\*\* Zgodnie z umową zawartą z przewoźnikiem maksymalna liczba dni pracy przewozowej wynosi 252 dni.

(dowód: akta kontroli od str. 357 do str. 383, od str. 395 do str. 402 oraz od str. 298 do str. 310)

Ustalono, że deficyt linii komunikacyjnej wykazany we wnioskach o dopłatę stanowił iloczyn dziennej pracy przewozowej [38 wkm], stawki za kilometr [3,50 zł netto + 8% VAT = 3,78 zł brutto] oraz liczby dni pracy dla linii. Jednakże do obliczenia deficytu Jednostka przyjęła zawyżone wartości (tj. 256 dni pracy przewozowej oraz 9 728 wkm [256 dni x 38 km x 3,78 zł = 36 771,84 zł]), co nie odzwierciedla planowanej kwoty deficytu (ceny usługi) określonej w umowie zawartej z przewoźnikiem.

Podkreślenia wymaga fakt, że kwotę deficytu linii komunikacyjnej stanowi cena usługi wynikająca z umowy zawartej z przewoźnikiem. W toku kontroli, w odniesieniu do I naboru ustalono, że faktyczna liczba dni pracy linii komunikacyjnej jest niższa niż pierwotnie założono, tak więc faktyczny deficyt linii komunikacyjnej nie może być wyższy.

Przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości było przyjęcie do obliczenia deficytu zawyżonej liczby dni pracy. Skutkowało to wykazaniem we wnioskach o dopłatę deficytu w wysokości wyższej niż wynikający z umowy zawartej z przewoźnikiem.

2. Niepomniejszanie kwot deficytu linii komunikacyjnej o przychody uzyskane ze sprzedaży biletów oraz o pozostałe przychody uzyskane przez przewoźnika

Kontrolujący ustalili, że w zestawieniach poniesionych kosztów organizatora transportu, stanowiących załącznik do kwartalnych sprawozdań rozliczających dopłatę, wykazywano deficyt linii komunikacyjnej w kwocie stanowiącej koszt funkcjonowania linii, której nie pomniejszano o pozostałe przychody (m.in. z dopłat do biletów ulgowych) oraz o przychód uzyskany przez Operatora ze sprzedanych biletów.

(dowód: akta kontroli od str. 480 do str. 522)

W powyższym zakresie Wójt Gminy poinformowała, że *„Informuję, że wg najlepszej wiedzy jaką dysponuje Gmina składając kwartalne sprawozdania nie pomniejszała kwoty rzeczywistych kwot deficytu o przychody uzyskiwane przez przewoźnika uzyskiwane ze sprzedaży biletów miesięcznych z uwagi na fakt, że deficyt ten nie był niższy niż deficyt planowany, co weryfikowano obliczeniami”*.

*„Operator otrzymał rekompensatę na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w kwocie wykazanej w tabelach pn. Szczegółowa kalkulacja rzeczywistej kwoty deficytu”*.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Odnosząc się do przedłożonych wyjaśnień należy zauważyć, że Gmina nie pomniejszała wysokości wykazywanego w kwartalnych sprawozdaniach deficytu o jakikolwiek przychód z biletów, nie tylko o przychód uzyskany z tytułu sprzedaży biletów miesięcznych.

Stwierdzono również, że w załącznikach do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę kwoty deficytu pomniejszano o przychód z biletów w wysokości, która nie znajduje odzwierciedlenia w dokumentacji przedłożonej przez Gminę. Deficyt wykazywany w tych załącznikach, podobnie jak w załącznikach do kwartalnych sprawozdań, nie był pomniejszany o pozostałe przychody (m.in. z dopłat do biletów ulgowych).

(dowód: akta kontroli od str. 528 do str. 533)

W załącznikach do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę wykazano, że w ramach I naboru przewoźnik sprzedał 301 biletów po 6,00 zł, a łączny przychód z tego tytułu wyniósł 1 806,00 zł. W odniesieniu do V naboru wykazano natomiast, że sprzedano 24 bilety po 6,00 zł na łączną kwotę 144,00 zł.

(dowód: akta kontroli od str. 528 do str. 533)

W trakcie kontroli Gmina przedłożyła dodatkowe zestawienia z których wynika m.in., że sprzedaż biletów jednorazowych dla linii z I naboru wyniosła 1 216,29 zł, natomiast przychód z dopłat do biletów ulgowych wyniósł 121,71 zł. W ramach V naboru wykazano odpowiednio kwoty 172,72 zł oraz 11,28 zł. Ponadto Gmina wykazała sprzedaż biletów miesięcznych w kwocie 429,66 zł (I nabór) oraz 1 373,14 zł (V nabór).

Do ww. zestawień załączono wydruki z systemów informatycznych dotyczące przychodów uzyskanych ze sprzedaży biletów miesięcznych i jednorazowych, jednakże kwoty z nich wynikające nie są tożsame ani z danymi przedstawionymi w załącznikach do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę ani z danymi ujętymi w dodatkowych zestawieniach przedstawionych w toku kontroli.

(dowód: akta kontroli od str. 120 do str. 257)

Ponadto kontrolujący stwierdzili, że kwoty faktur dokumentujących wykonane usługi przewozowe również nie były pomniejszane o przychody uzyskane ze sprzedaży biletów oraz pozostałe przychody uzyskane przez przewoźnika.

(dowód: akta kontroli od str. 424 do str. 479)

Należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 2 pkt 2 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej kwota deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest to ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii nieuwzględniający rozsądnego zysku, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego<sup>4</sup>. Zgodnie z tym rozporządzeniem wynik finansowy netto uzyskiwany jest jako rezultat kosztów i **przychodów**, które powstały podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

Wobec powyższego, ustalając kwotę deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej Gmina powinna uwzględniać i odejmować wszystkie uzyskane przychody od poniesionych kosztów.

Jednakże mając na uwadze stwierdzone przez kontrolujących rozbieżności w wysokości kwot uzyskanych przychodów wykazywanych przez Gminę w dokumentacji oraz fakt, że w umowach o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartych z operatorem określono jedynie, że wpływy z biletów za przewóz osób i rzeczy stanowią przychód Operatora, natomiast brak jest odpowiednich zapisów dotyczących zasad rozliczania przychodów z biletów oraz pozostałych przychodów, ww. przychodów nie uwzględniono przy obliczeniu prawidłowych kwot deficytów.

Przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości było niepomniejszanie kwot deficytu linii komunikacyjnej o rzeczywiste przychody uzyskane ze sprzedaży biletów oraz o pozostałe przychody uzyskane przez przewoźnika. Powyższe spowodowało, że deficyt linii komunikacyjnej wykazany w tych dokumentach był nieprawidłowy i nie odzwierciedlał stanu faktycznego w tym zakresie.

<sup>4</sup> art. 3 ust. 2, art. 4 ust. 1 lit. B (ii), załącznik do rozporządzenia ust. 2



## Ad 5. Rozliczenie zadania

### Pobranie dopłaty w nadmiernej wysokości oraz zwrot środków dopłaty po wymaganym terminie

Zgodnie z umową nr 13/IR/FRPA/2021 maksymalna kwota dopłaty w ramach I naboru została określona w wysokości 28 728,00 zł. Środki miały zostać wykorzystane na uruchomienie 1 linii komunikacyjnej na trasie Bagicz-Rusowo-Bagicz o łącznej długości 38 km oraz łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej 9 576 wozokilometrów.

(dowód: akta kontroli od str. 325 do str. 336)

Kontrolujący stwierdzili, że rzeczywista wielkość zrealizowanej pracy przewozowej w I naborze wyniosła 9 500 wkm, tj. była niższa od określonej w umowie o 76 wkm. Mając na uwadze fakt, że zgodnie z §1 ust. 8 ww. umowy dopłata do ceny usługi wynosi 3,00 zł do 1 wozokilometra (tj. była kalkulowana w oparciu o maksymalną stawkę za wozokilometr) należy stwierdzić, że należna kwota dopłaty dla Jednostki powinna wynieść 28 500,00 zł (9 500 wkm x 3,00 zł = 28 500,00 zł) i być niższa od otrzymanej dopłaty o 228,00 zł.

(dowód: akta kontroli str. 410)

W trakcie czynności kontrolnych ustalono, że

- Jednostka dokonała jedynie zwrotu środków dopłaty w kwocie 114,00 zł – zwrotu dokonano w dniu 1 lutego 2022 r., tj. po terminie określonym w umowie o dopłatę (zwrot dotyczy IV kwartału 2021 r.),
- środki w kwocie 114,00 zł stanowią dopłatę pobraną w nadmiernej wysokości (zwrot za dzień 1 maja 2021 r. – nieprawidłowo uwzględniony we wniosku o dopłatę za II kwartał 2021 r.).

Jak wyjaśniła Wójt Gminy „*Zwrotu środków dopłaty dokonano 1.02.2022 r., niezwłocznie, od razu po wykryciu jej nadmiernego pobrania tj. po otrzymaniu faktury (data wpływu w dn. 31.01.2022 r.)*”.

(dowód: akta kontroli str. 418 oraz od str. 94 do str. 257)

**W świetle powyższych ustaleń należy stwierdzić, że kwota 114,00 zł (za dzień 1 maja 2021 r.) stanowi dopłatę pobraną w nadmiernej wysokości i podlega zwrotowi.**

Niezwrócenie niewykorzystanych środków finansowych dopłaty w terminie określonym w umowie z Wojewodą Zachodniopomorskim (§4 ust. 2) oraz pobranie dopłaty w nadmiernej wysokości (§4 ust. 5 pkt 3) stanowi naruszenie zapisów umowy. Ponadto należy stwierdzić, że do kwot niewykorzystanych i zwróconych po terminie oraz dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości należy naliczyć odsetki w wysokości jak dla zaległości podatkowych, w terminach:

- od 16 stycznia 2022 r. – dla niewykorzystanych środków dopłaty. Kwota odsetek z tego tytułu wyniosła 0,38 zł (dotyczy IV kwartału 2021 r.).
- 15 dni od dnia stwierdzenia okoliczności, tj. od dnia odebrania Wystąpienia pokontrolnego przez jednostkę kontrolowaną – dla środków dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości (dotyczy dopłaty pobranej nadmiernie za dzień 1 maja 2021 r.).

**Należy mieć na uwadze, że 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.**

(dowód: akta kontroli str. 586)

## **Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień**

### **Ad 1. Wniosek o objęcie dopłatą**

#### Niezgodne dane w zakresie liczby zatrzymań autobusu na przystankach (I i V nabór)

W wyniku analizy wniosków o objęcie dopłatą stwierdzono, że Gmina wykazała nieprawidłową ilość zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych.

Z danych ujętych w korekcie wniosku o objęcie dopłatą (I nabór) wynika, że liczba zatrzymań wynosi 36. Z rozkładu jazdy załączonego do wniosku wynika 37 zatrzymań, natomiast z rozkładu jazdy, przedstawionego w trakcie kontroli jako prawidłowy załącznik, wynika 35 zatrzymań.

(dowód: akta kontroli od str. 268 do str. 270 oraz od str. 274 do str. 275)

Wójt Gminy w odpowiedzi udzielonej w dniu 28 lutego 2022 r. wyjaśniła, że *„Informuję, że po analizie rozkładu jazdy wraz z przystankami liczba zatrzymań 36 jest prawidłowa”*, natomiast w odpowiedzi z dnia 2 marca 2022 r. poinformowała, że *„Informuję, że po ponownej analizie rozkładu jazdy wraz z przystankami jeśli uwzględnić, że przystanek Rusowo szkoła jest jednocześnie przystankiem początkowym trasy powrotnej to liczba zatrzymań wynosi 35”*.

(dowód: akta kontroli od str. 40 do str. 66)

We wniosku o objęcie dopłatą (V nabór) Gmina również wykazała, że liczba zatrzymań autobusu na przystankach wynosi 36. Z przedstawionych do ww. wniosku dwóch rozkładów jazdy wynika natomiast 35 przystanków.

(dowód: akta kontroli od str. 317 do str. 318 oraz od str. 322 do str. 323)

Wójt Gminy poinformowała *„Jeśli przyjąć, że przystanek Rusowo szkoła, który jest ostatnim przystankiem trasy Bagicz - Rusowo jest jednocześnie przystankiem początkowym trasy powrotnej Rusowo - Bagicz to prawidłowa liczba zatrzymań wynosi 35. Ilość zatrzymań nie miała jednak wpływu na długość trasy, a tym samym wielkość dopłaty. Powyższa omyłka nie zwróciła uwagi ZUW i nie stanowiła przeszkody na etapie zawierania umowy o dofinansowanie”*.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Należy zauważyć, że w dniu 2 listopada 2020 r. Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego ZUW zwrócił się do Jednostki o poprawę wniosku przesłanego w dniu 24 listopada 2020 r., w części dotyczącej ilości zatrzymań autobusu na przystankach, wskazując, że *„(...) powinna zostać przedstawiona ilość zatrzymań na przystankach komunikacyjnych tylko*

w czasie jednego kursu (...)". Mając na uwadze powyższe wytyczne należy stwierdzić, że Gmina we wnioskach o objęcie dopłatą powinna wykazać, że liczba zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych wynosi 35.

(dowód: akta kontroli od str. 262 do str. 264)

Przyczyną stwierdzonego uchybienia był brak pewności Gminy, co do sposobu w jaki należy wykazać liczbę przystanków na linii komunikacyjnej. Powyższe skutkowało wykazaniem we wnioskach o objęcie dopłatą w I i V naborze nieprawidłowej liczby przystanków na linii.

Wykazanie w rozkładach jazdy nieprawidłowej długości linii komunikacyjnej oraz niespójność w przebiegu tras wykazanych w tych rozkładach (I i V nabór)

W wyniku analizy rozkładów jazdy przedłożonych przez Gminę do wniosku o objęcie dopłatą (I nabór) stwierdzono, że zarówno rozkład jazdy załączony do korekty wniosku jak również rozkład jazdy przedstawiony w czasie czynności kontrolnych jako prawidłowy błędnie określają długość linii komunikacyjnej. Z danych ujętych w ww. wniosku wynika, że długość linii komunikacyjnej wynosi 38 km, natomiast z rozkładów jazdy wynika długość odpowiednio 40 km oraz 35 km.

(dowód: akta kontroli od str. 268 do str. 270 oraz od str. 274 do str. 275)

Wójt Gminy wyjaśniła, że „Rozkład jazdy przedstawiony przez przewoźnika zawierał omyłki pisarskie dot. ilości km między przystankami. Faktyczna długość linii komunikacyjnej wynosi 38 km (19 km w każdą stronę), co potwierdza przedłożona uzupełniająco w trakcie kontroli mapa”.

(dowód: akta kontroli od str. 40 do str. 54 oraz str. 276)

W odniesieniu do V naboru wniosków o objęcie dopłatą stwierdzono, że z danych ujętych w ww. wniosku wynika, że długość linii komunikacyjnej wynosi 38 km. Z załączonych do wniosku dwóch rozkładów jazdy wynika, że długość trasy liczy 38 km lub 35 km.

(dowód: akta kontroli od str. 317 do str. 318 oraz od str. 322 do str. 323)

W powyższym zakresie Wójt Gminy poinformowała „Rozkład jazdy przedstawiony przez przewoźnika zawierał omyłki pisarskie dot. ilości km między przystankami. Faktyczna długość linii komunikacyjnej wynosi 38 km (19 km w każdą stronę), co potwierdza przedłożona uzupełniająco w trakcie kontroli mapa, a także druga tabela (poniżej na rozkładzie jazdy) prezentująca powrotną trasę przejazdu z poprawną liczbą km”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Zgodnie z art. 25 ust. 1 pkt 4 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jednym z kryterium, branych pod uwagę przy rozpatrywaniu wniosku o objęcie dopłatą, jest długość linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wnioski, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy. Natomiast

w rozporządzeniu w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej określono szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, w tym w § 3 pkt 2 zdefiniowano zasady i skale punktów za łączną długość tych linii komunikacyjnych.

Ponadto w wyniku analizy rozkładów jazdy (I i V nabór) stwierdzono, że występują w nich nieścisłości w zakresie przebiegu trasy linii komunikacyjnej. Dane w tym zakresie zawarto w poniższej tabeli.

I nabór		V nabór	
Rozkład jazdy załączony do korekty wniosku o objęcie dopłatą	Rozkład jazdy przedstawiony w toku kontroli	Rozkład jazdy załączony do wniosku o objęcie dopłatą (trasa o długości 38 km)	Rozkład jazdy załączony do wniosku o objęcie dopłatą (trasa o długości 35 km)
Przebieg trasy tam:		Przebieg trasy tam:	
Bagicz-Sianożęty (Krzyżówki)-Sianożęty (Łodzianka)-Sianożęty (rondo)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Marysin)- <b>Ustronie Morskie (Wieniatowo)</b> -Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (Kolejowa)-Ustronie Morskie (Malechowska)-Malechowo- <b>Kukinka-Kukinia I-Kukinia II-Rusowo I-Rusowo II-Rusowo (szkoła)</b>	Bagicz-Sianożęty (Krzyżówki)-Sianożęty (Łodzianka)-Sianożęty (rondo)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Marysin)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (Kolejowa)-Ustronie Morskie (Malechowska)- <b>Malechowo-Kukinia II-Kukinia II-Rusowo I-Rusowo II-Rusowo (szkoła)</b>	Bagicz-Sianożęty (Krzyżówki)-Sianożęty (Łodzianka)-Sianożęty (rondo)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Marysin)- <b>Ustronie Morskie (Wieniatowo)</b> -Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (Kolejowa)-Ustronie Morskie (Malechowska)- <b>Kukinka-Kukinia I-Kukinia II-Rusowo I-Rusowo II-Rusowo (szkoła)</b>	Bagicz-Sianożęty (Krzyżówki)-Sianożęty (Łodzianka)-Sianożęty (rondo)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (Marysin)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (Kolejowa)-Ustronie Morskie (Malechowska)- <b>Malechowo-Kukinia II-Kukinia II-Rusowo I-Rusowo II-Rusowo (szkoła)</b>
Przebieg trasy z powrotem:		Przebieg trasy z powrotem:	
Rusowo (szkoła)-Rusowo II-Rusowo I-Kukinia II-Kukinia I-Kukinka-Malechowo-Ustronie Morskie (Malechowska)-Ustronie Morskie (Kolejowa)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Marysin)- <b>Ustronie Morskie (Wieniatowo)</b> -Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Sianożęty (rondo)-Sianożęty (Łodzianka)-Sianożęty (Krzyżówki)-Bagicz	Rusowo (szkoła)-Rusowo II-Rusowo I-Kukinia II-Kukinia I-Kukinka-Malechowo-Ustronie Morskie (Malechowska)-Ustronie Morskie (Kolejowa)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Marysin)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Sianożęty (rondo)-Sianożęty (Łodzianka)-Sianożęty (Krzyżówki)-Bagicz	Rusowo (szkoła)-Rusowo II-Rusowo I-Kukinia II-Kukinia I-Kukinka-Malechowo-Ustronie Morskie (Malechowska)-Ustronie Morskie (Kolejowa)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Marysin)- <b>Ustronie Morskie (Wieniatowo)</b> -Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Sianożęty (rondo)-Sianożęty (Łodzianka)-Sianożęty (Krzyżówki)-Bagicz	Rusowo (szkoła)-Rusowo II-Rusowo I-Kukinia II-Kukinia I-Kukinka-Malechowo-Ustronie Morskie (Malechowska)-Ustronie Morskie (Kolejowa)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Marysin)-Ustronie Morskie (szkoła)-Ustronie Morskie (Chrobrego)-Sianożęty (rondo)-Sianożęty (Łodzianka)-Sianożęty (Krzyżówki)-Bagicz

(dowód: akta kontroli str. 270, str. 274, str. 322 oraz str. 323)

W zakresie rozkładu jazdy przedstawionego w toku kontroli (I nabór) Wójt Gminy wyjaśniła, że „*Informuję, że na załączonym rozkładzie jazdy znajduje się omyłka pisarska, a przejazd odbywał się w ramach przystanków Kukinka, Kukinia I i Kukinia II itd. Jak widać na rozpisce zamiast omyłkowych nazw „Kukinia, Kukinia II, Kukinia II” (ewidentne powtórzenie i oczywisty brak możliwości wystąpienia nr II po 0) powinny znajdować się przystanki „Kukinka,*

*Kukinia I, Kukinia II...).* Powyższą oczywistą omyłkę pisarską potwierdza rozkład trasy powrotnej zawierający w odwrotnej kolejności już poprawne nazwy przystanków tj. „Kukinia II, Kukinia I, Kukinka”.

(dowód: akta kontroli od str. 40 do str. 42 oraz od str. 55 do str. 66)

Powyższą niezgodność stwierdzono również w przypadku rozkładów jazdy załączonych do wniosku o objęcie dopłatą (V nabór).

Mając na uwadze powyższe rozbieżności w przebiegu tras linii wykazanych w rozkładach jazdy należy stwierdzić, że Gmina powinna wykazać się starannością w przygotowywaniu dokumentacji potwierdzającej dane ujęte we wnioskach o objęcie dopłatą. Dane w zakresie długości tras oraz ich przebiegu przedstawione w ww. dokumentach nie powinny budzić wątpliwości i być ze sobą spójne.

Jak wynika z udzielonych wyjaśnień przyczyną stwierdzonego uchybienia były omyłki pisarskie. Działanie takie może powodować powstanie niepewności, co do prawidłowości danych wykazywanych we wniosku i w załączonych do niego dokumentach.

Brak wskazania na mapie poglądowej, gdzie znajdują się przystanki oraz określenia miejscowości początkowej i końcowej dla linii komunikacyjnej (I i V nabór)

Kontrolujący stwierdzili, że na mapach poglądowych stanowiących załączniki do wniosków o objęcie dopłatą (I i V nabór) nie wskazano, gdzie znajdują się przystanki oraz nie określono miejscowości początkowej i końcowej linii komunikacyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 271 oraz str. 321)

W odniesieniu do I naboru wniosków o objęcie dopłatą Wójt Gminy wyjaśniła, że „Na mapie poglądowej stanowiącej załącznik do wniosku o objęcie dopłatą omyłkowo nie wskazano gdzie znajdują się przystanki oraz nie określono miejscowości początkowej i końcowej dla tej linii komunikacyjnej. Niestety z uwagi na fakt, że pracownik zajmujący się w Urzędzie Gminy Ustronie Morskie już nie pracuje nie możemy zweryfikować informacji dłaczego doszło do takiego przeoczenia. Istnieje jednak prawdopodobieństwo, że nastąpiło uzupełnienie w tym zakresie np. drogą mailową, gdyż ostatecznie ZUW zawarł z JST umowę o dofinansowanie. Niestety z uwagi na brak dostępu do skrzynki mailowej ówczesnego pracownika odpowiedzialnego za to zadanie nie mamy możliwości weryfikacji ww. informacji”.

(dowód: akta kontroli od str. 40 do str. 54)

Natomiast w odniesieniu do V naboru wniosków poinformowano, że „Na mapie poglądowej do wniosku o objęcie dopłatą prawdopodobnie omyłkowo nie zaznaczono przystanków. Informacja ta natomiast wynikała z rozkładu jazdy (kolejny załącznik do wniosku). Natomiast miejscowości początkowa i końcowa spośród trzech widocznych na mapie była zrozumiała w powiązaniu jej z odczytem rozkładu jazdy (kierunek i kolejność przebiegu trasy). Jednocześnie informuję, że

powyższe rozbieżności/braki nie wzbudziły wątpliwości ZUW na etapie zawierania umowy o dofinansowanie”.

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Należy zauważyć, że jak wynika ze wzoru wniosku o objęcie dopłatą wnioskodawca składając ww. wniosek zobowiązany jest załączyć mapę pogładową/schemat połączeń komunikacyjnych ze wskazaniem linii komunikacyjnych, przystanków, miejscowości początkowej i końcowej linii komunikacyjnej wraz z podaniem miejscowości, w których są zlokalizowane. Mając na uwadze powyższe zapisy należy stwierdzić, że Gmina wnioskując o objęcie dopłatą powinna dochować staranności w przygotowaniu dokumentacji potwierdzającej dane wykazywane we wnioskach.

Zgodnie z udzielonym wyjaśnieniem przyczyną stwierdzonego uchybienia były omyłki. Działanie takie może powodować powstanie niepewności, co do prawidłowości danych wykazywanych we wnioskach i w załączonych do nich dokumentach.

## **Ad 2. Realizacja zadania**

### Wnioski o dopłatę

Kontrolujący stwierdzili, że we wniosku o dopłatę za okres rozliczeniowy I kwartał 2021 r. (I nabór) błędnie ujęto wysokość wkładu własnego Organizatora. Jednostka wykazała kwotę 1 274,52 zł, podczas gdy z załączonych do wniosku zestawień poniesionych kosztów Organizatora transportu wynika kwota 1 837,68 zł.

(dowód: akta kontroli od str. 357 do str. 365)

Zastępca Wójta Gminy wyjaśniła, że „*Informuję, że omyłkowo wyliczono wkład własny na poziomie 1 274,52 zł, a prawidłowa wartość wynosi 1 837,68 zł*”.

(dowód: akta kontroli od str. 67 do str. 78)

Mając na uwadze powyższą odpowiedź należy zauważyć, że Gmina powinna dochować należytej staranności w wypełnianiu dokumentów przekazywanych do wojewody i zamieszczać w nich dane zgodne ze stanem faktycznym.

Jak wynika z wyjaśnień Jednostki przyczyną stwierdzonego uchybienia była omyłka, co spowodowało wykazanie błędnych danych w zakresie wysokości wkładu własnego we wniosku o objęcie dopłatą za I kwartał 2021 r.

## Deficyt linii komunikacyjnej

### Przyjęcie błędnych danych do obliczenia deficytu linii komunikacyjnej wykazanego w załącznikach do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę

Kontrolujący stwierdzili, że w załącznikach do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę (dokument pn. „kalkulacja kwoty deficytu”) do obliczenia deficytu linii komunikacyjnej przyjęto stawkę za wozokilometr w wysokości niezgodnej z umowami zawartymi z przewoźnikiem (tj. 3,50 zł netto + 8% VAT = 3,78 zł brutto).

Ustalono, że deficyt linii komunikacyjnej wykazany w załącznikach do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę obliczano jako iloczyn dziennej pracy przewozowej [38 wkm], stawki za kilometr [3,70 zł netto + 8% VAT = 4,00 zł brutto] oraz liczby dni pracy dla linii w danym okresie.

W przypadku I naboru koszt funkcjonowania linii obliczono na kwotę 38 304,00 zł (tj. 38 wkm x 4,00 zł x 252 dni = 38 304,00 zł). Uzyskaną wartość pomniejszono o przychód ze sprzedaży biletów w wysokości 1 806,00 zł. Wykazano deficyt w wysokości 36 498,00 zł.

(dowód: akta kontroli od str. 530 do str. 531)

W powyższym zakresie zadano pytanie dlaczego do obliczenia przyjęto stawkę za 1 wkm w wysokości 4,00 zł oraz 252 dni pracy. Zastępca Wójta Gminy wyjaśniła, że „(...) informuję, że liczba 252 dni wynikała z omyłki, gdyż rzeczywista liczba dni wynosiła 251 (...) w kalkulacji rzeczywistej błędnie przyjęto 4 zł zamiast 3,78 zł, jednakże w umowie z Operatorem zastosowano koszt w wysokości 3,78 zł”.

(dowód: akta kontroli od str. 67 do str. 69 oraz od str. 79 do str. 93)

W przypadku V naboru koszt funkcjonowania linii obliczono na kwotę 6 536,00 zł (tj. 38 wkm x 4,00 zł x 43 dni = 6 536,00 zł). Uzyskaną wartość pomniejszono o przychód ze sprzedaży biletów w wysokości 144,00 zł. Wykazano deficyt w wysokości 6 392,00 zł.

(dowód: akta kontroli od str. 532 do str. 533)

W powyższym zakresie Wójt Gminy wyjaśniła, że „Do rocznego sprawozdania do umowy nr 53/IR/FRPA/2021 załączono dokument pn. Kalkulacja kwoty deficytu, gdyż prezentował on właśnie wartości rzeczywiście zrealizowane (m.in. sprzedaż 24 biletów). Stąd przyjęto następujące nazewnictwo w odniesieniu do wszystkich treści dokumentu, które prezentowały faktycznie uzyskane dane (Wielkość pracy eksploatacyjnej, wyrażona w wozokilometrach, Koszt funkcjonowania linii, Kwota sprzedaży biletów, Deficyt linii) (...).

(...) w kalkulacji rzeczywistej błędnie przyjęto koszt 4 zł za 1 wkm zamiast 3,78 zł, jednakże w umowie z Operatorem zastosowano koszt w wysokości 3,78 zł. (...)

(dowód: akta kontroli od str. 94 do str. 257)

Przyczyną opisaney nieprawidłowości było przyjęcie do obliczenia deficytu błędnych danych w zakresie kosztu 1 wozokilometra i liczby dni pracy przewozowej. Powyższe spowodowało, że

deficyt linii komunikacyjnej wykazany w załącznikach do rocznych sprawozdań rozliczających dopłatę był nieprawidłowy i nie znajdował odzwierciedlenia w pozostałej dokumentacji.

#### **Ad 4. Sprawozdawczość**

##### Nieterminowe złożenie kwartalnych sprawozdań rozliczających dopłatę za I i II kwartał 2021 r. (I nabór)

Ustalono, że Jednostka nie dochowała terminu złożenia kwartalnych sprawozdań za I i II kwartał 2021 r. (I nabór).

(dowód: akta kontroli od str. 480 do str. 495)

W związku z powyższym udzielono następującego wyjaśnienia dot. sprawozdania za II kwartał 2021 r. *„Informuję, że sprawozdanie złożono jeden dzień po terminie, a ze względu na fakt, że ww. pracownik nie pracuje już w Urzędzie Gminy Ustronie Morskie nie znamy przyczyn nie złożenie w terminie ww. sprawozdania. Prawdopodobnie ww. opóźnienie wyniknęło ze zmian kadrowych, które miały miejsce w 2021 r., a także utrudnień spowodowanych COVID i dużą ilością zadań w referacie”*.

(dowód: akta kontroli od str. 67 do str. 69 oraz od str. 79 do str. 93)

Mając na uwadze wyjaśnienia Jednostki należy zauważyć, że zgodnie z §5 ust. 1 pkt 1 i 2 umowy nr 13/IR/FRPA/2021, Organizator zobowiązany był przedłożyć wojewodzie sprawozdanie rozliczające dopłatę za I kwartał 2021 r. do dnia 14 kwietnia 2021 r., natomiast za II kwartał 2021 r. do dnia 14 lipca 2021 r. W trakcie kontroli ustalono, że sprawozdania te zostały przekazane odpowiednio w dniach 15 kwietnia 2021 r. oraz 15 lipca 2021 r., tj. jeden dzień po wymaganych terminach.

Zgodnie z wyjaśnieniem Jednostki przyczyną stwierdzonego uchybienia były m.in. zmiany kadrowe, utrudnienia spowodowane epidemią Covid-19 oraz duża ilość zadań realizowanych w referacie odpowiedzialnym za zadanie. Skutkowało to nieprzestrzeganiem zapisów zawartych w umowie z wojewodą i nieterminowym złożeniem sprawozdań za I i II kwartał 2021 r.

##### Nieprawidłowe dane wykazane w sprawozdaniu za I kwartał 2021 r. (I nabór)

Kontrolujący stwierdzili, że w sprawozdaniu za I kwartał 2021 r. (I nabór) Gmina błędnie wykazała kwotę niewykorzystanych środków w tym kwartale, tj. – 2 356,00 zł zamiast 0,00 zł.

(dowód: akta kontroli od str. 480 do str. 486)

W związku z powyższym Gmina przedłożyła następujące wyjaśnienie *„Informuję, że w poz. 10 ww. sprawozdania wykazano kwotę -2 356,00 zł jako kwotę niewykorzystanych środków w kwartale z uwagi na fakt, że sprawozdanie składano w dn. 15.04.2021, nie otrzymawszy jeszcze pierwszej dopłaty (wpływ 20.04.2021 r.) i w związku z tym błędną interpretacją tej rubryki. ZUW*



nie uznał jednak powyższego zapisu za błąd, gdyż nie wezwano beneficjenta do korekty ww. sprawozdania”.

(dowód: akta kontroli od str. 67 do str. 69 oraz od str. 79 do str. 93)

Mając na uwadze powyższą odpowiedź należy zauważyć, że Gmina powinna dochować należytej staranności w wypełnianiu sprawozdań przekazywanych do wojewody i zamieszczać w nich dane zgodne ze stanem faktycznym.

Jak wynika z wyjaśnienia Jednostki przyczyną stwierdzonego uchybienia była błędna interpretacja rubryki „Kwota niewykorzystanych środków w danym kwartale / w 2021 roku (zł)”. Skutkowało to uzupełnieniem sprawozdania danymi niezgodnymi ze stanem faktycznym.

<b>Wyjaśnienia, protokoły, oświadczenia</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Wyjaśnienia Wójta Gminy Ustronie Morskie z dnia 28 lutego 2022 r.,</li><li>2. Wyjaśnienia Wójta Gminy Ustronie Morskie z dnia 18 marca 2022 r.,</li><li>3. Wyjaśnienia Zastępcy Wójta Gminy Ustronie Morskie z dnia 2 marca 2022 r.,</li><li>4. Wyjaśnienia Zastępcy Wójta Gminy Ustronie Morskie z dnia 3 marca 2022 r.,</li><li>5. Wyjaśnienia Zastępcy Wójta Gminy Ustronie Morskie z dnia 4 marca 2022 r.</li></ol>
<b>Ocena obszaru kontroli</b>	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. <b>ocenia się negatywnie.</b>
<b>Wnioski dotyczące uzyskanych efektów zrealizowanego zadania</b>	W wyniku naborów ogłoszonych w 2020 i 2021 roku przez Wojewodę Zachodniopomorskiego Gmina Ustronie Morskie złożyła dwa wnioski o objęcie dopłatą na utworzenie połączeń autobusowych na terenie Gminy. Podpisane umowy z wojewodą stworzyły możliwość uruchomienia dwóch kursów na linii komunikacyjnej, której długość wyniosła 38 km. Uruchomione dzięki środkom z dopłaty połączenia komunikacyjne pozwoliły usprawnić przemieszczanie się społeczności lokalnej po terenie Gminy. Dofinansowanie z Funduszu umożliwiło mieszkańcom Gminy Ustronie Morskie dopasować połączenia komunikacyjne do ich potrzeb, w zakresie dostępu do pracy, ośrodków zdrowia, urzędów. Przedstawiona przez Gminę Ustronie Morskie dokumentacja z realizacji zadania, dofinansowanego ze środków Funduszu, wykazała, że cel zadania został zrealizowany.

	Ocena negatywna wynika m.in. z pobrania dopłaty w kwocie 114,00 zł w nadmiernej wysokości (z uwagi na wykazanie nieprawidłowej wielkości pracy eksploatacyjnej), dokonaniem zwrotu niewykorzystanych środków dopłaty w kwocie 114,00 zł po terminie określonym w umowie o dopłatę oraz z faktu, że do obliczenia planowanego deficytu nie wzięto pod uwagę wszystkich kursów realizowanych na linii komunikacyjnej.
<b>Wpis do książki kontroli</b>	Nr 2/2022
<b>Zalecenia</b>	<p>1. <b>Dokonać zwrotu dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości w kwocie 114,00 zł</b> wraz z należnymi odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, naliczonymi począwszy od dnia otrzymania wystąpienia pokontrolnego, tj. dnia stwierdzenia okoliczności, o której mowa powyżej. Środki należy zwrócić w ciągu 15 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego. Dokonując zwrotu środków w tytule przelewu proszę o wskazanie, że następuje w związku z przeprowadzoną kontrolą.</p> <p>W przypadku realizacji tego rodzaju zadań w przyszłości, zalecam:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Do wniosku o objęcie dopłatą załączać wszystkie wymagane załączniki, które zostały zweryfikowane i w sposób prawidłowy potwierdzają dane zawarte w tym wniosku.</li> <li>3. W dokumentach dotyczących realizowanego zadania zapewnić spójność w zakresie przebiegu trasy linii komunikacyjnej.</li> <li>4. Wyliczając planowany deficyt linii komunikacyjnej do obliczeń brać pod uwagę wszystkie kursy realizowane na tej linii.</li> <li>5. Obliczając planowany deficyt linii brać pod uwagę wszystkie możliwe do osiągnięcia przychody na tej linii.</li> <li>6. W umowie z operatorem zawierać wszystkie zapisy określone w art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</li> <li>7. We wnioskach o dopłatę wykazywać prawidłowe dane w zakresie wielkości pracy eksploatacyjnej, deficytu linii komunikacyjnej oraz wysokości wkładu własnego Organizatora.</li> <li>8. Weryfikować wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej i rzeczywistego deficytu linii komunikacyjnej.</li> <li>9. W załącznikach do sprawozdań kwartalnych i rocznych wykazywać dane zgodne ze stanem faktycznym.</li> <li>10. Terminowo przedkładać do ZUW kwartalne sprawozdania rozliczające dopłatę.</li> <li>11. W sprawozdaniach kwartalnych prawidłowo wykazywać kwotę niewykorzystanych środków w tym kwartale.</li> </ol>

	<p>12. Zwrotu niewykorzystanych środków dopłaty dokonywać w terminie określonym w umowie o dopłatę.</p> <p>13. Przy ustalaniu rzeczywistych kwot deficytu brać pod uwagę wszystkie osiągnięte przychody przez przewoźnika na danej linii komunikacyjnej.</p> <p>14. W umowach zawieranych z przewoźnikiem umieszczać zapisy, które będą określały zasady obliczania deficytu linii z uwzględnieniem wszystkich osiągniętych przychodów.</p>
<p><b>Pouczenia</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- O sposobie wykonania zaleceń, wykorzystaniu wniosków lub przyczynach ich niewykorzystania albo o innym sposobie usunięcia stwierdzonych uchybień i nieprawidłowości, proszę powiadomić mnie za pośrednictwem Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie w terminie 15 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia.</li> <li>- Zwroty proszę kierować na właściwe rachunki bankowe Wojewody Zachodniopomorskiego, tj.: nr 41 1010 1599 0056 3013 9130 0000 – dla dopłaty, nr 41 1010 1599 0056 3013 9130 0000 – dla odsetek.</li> <li>- Opis dokonywanego przelewu powinien zawierać pełną klasyfikację budżetową, rok, w którym uzyskano zwracaną dopłatę, wskazanie czy jest to zwrot dopłaty wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem (dopisek: <i>dot. WNzP</i>), pobranej w nadmiernej wysokości (<i>dot. PwNW</i>) czy też nienależnie pobranej (<i>dot. NP</i>), a także odniesienie do numeru pisma i daty wystąpienia pokontrolnego.</li> <li>- Odsetki należy naliczyć począwszy od dnia wskazanego w zaleceniu, tj. razem z odsetkami za ten dzień, a nie liczącymi dopiero od następnego dnia.</li> <li>- Odsetek od dopłaty nie nalicza się w sytuacji, gdy ich wysokość przed zaokrągleniem do pełnych złotych nie przekracza 8,70 zł. [<i>Art. 54 §1 pkt 5) ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2021 r., poz. 1540 ze zm.)</i>].</li> <li>- 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.</li> </ul>
<p><b>PODPIS KIEROWNIKA JEDNOSTKI KONTROLUJĄCEJ</b></p>	<p style="text-align: center;">z upoważnienia WOJEWODY ZACHODNIOPOMORSKIEGO</p> <p style="text-align: center;"><i>Mateusz Wagemann</i> II WICEWOJEWODA ZACHODNIOPOMORSKI</p>