



Znak: K-1.431.5.2024.7.MK  
Szczecin, 28 listopada 2024 r.

### 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 2023 roku.
<b>Nazwa i adres organu kontrolującego</b>	Wojewoda Zachodniopomorski ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin
<b>Nazwa i adres jednostki kontrolowanej</b>	Gmina Barwice ul. Zwycięzców 22, 78-460 Barwice
<b>Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą</b>	Pan Mariusz Kieling – Burmistrz Barwic
<b>Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie prowadzenia kontroli</b>	Pan Mariusz Kieling – Burmistrz Barwic do 7 maja 2024 r. Pan Robert Zborowski – Burmistrz Barwic od 7 maja 2024 r.
<b>Okres objęty kontrolą</b>	2023 r.
<b>Kontrolerzy</b>	– Małgorzata Konarska – główny specjalista (kierownik zespołu kontrolnego), – Paulina Leus – starszy inspektor z Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.
<b>Nr upoważnienia</b>	17/24 z dnia 5 marca 2024 r.
<b>Podstawy prawne do przeprowadzenia kontroli</b>	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 2024 r. poz. 402)
<b>Kryteria prowadzenia kontroli</b>	Legalność, gospodarność, rzetelność i celowość.

Termin kontroli	12 – 20 marca 2024 r.
Rodzaj kontroli	Planowa, tryb zwykły.
Podstawa prawna realizacji zadania	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ustawa z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz.U. z 2020 r. poz. 224).</li> <li>– Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1634 ze zm., Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 ze zm.).</li> <li>– Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. 2021 r. poz. 217 ze zm., Dz.U. 2023 r. poz. 120 ze zm.).</li> <li>– Ustawa z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 289 ze zm.).</li> <li>– Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2022 r. poz. 2464 ze zm.).</li> <li>– Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 1343 ze zm., Dz.U. z 2023 r. poz. 2778).</li> <li>– Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2021 r. poz. 582 ze zm.).</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 2022 r. poz. 513 ze zm.).</li> </ul>

## 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 (dalej: ustawa o FRPA) 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. Udzielenie dopłaty ze środków Funduszu

W 2023 r. dopłata ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej: Fundusz), wynosiła nie więcej niż 3,00 zł za wozokilometr (dalej: wkm) przewozu o charakterze użyteczności publicznej<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Art. 30a u.f.r.p.a

Gmina Barwice (dalej: Gmina, Organizator, Jednostka) wzięła udział w ogłoszonym przez Wojewodę Zachodniopomorskiego I naborze wniosków o objęcie w 2023 r. dopłatą ze środków Funduszu.

Wojewoda Zachodniopomorski wyznaczył termin na złożenie wniosków o objęcie dopłatą, od dnia 17 października do dnia 4 listopada 2022 r. Rozpatrzenie wniosków oraz ogłoszenie wyników naboru zaplanowano od dnia 7 listopada do dnia 21 listopada 2022 r.

### 1.1. Zawarcie umowy o dopłatę ze środków Funduszu

Gmina z zachowaniem wymaganego terminu, tj. w dniu 4 listopada 2022 r. złożyła do Wojewody Zachodniopomorskiego wniosek o objęcie dopłatą ze środków Funduszu w 2023 r.

Z informacji Burmistrza Gminy Barwice wynika, że linie komunikacyjne objęte dofinansowaniem w 2023 r. ze środków Funduszu są to linie nowo utworzone.

W wyniku rozpatrzenia wniosku o objęcie dopłatą, Wojewoda Zachodniopomorski w dniu 2 stycznia 2023 r. zawarł z Gminą Umowę nr 9/IR/FRPA/2023 (dalej: Umowa o dopłatę/Umowa z Wojewodą) na dofinansowanie w 2023 r. ze środków Funduszu zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z treścią ww. umowy maksymalna kwota dopłaty mogła wynieść **92 220,00 zł** z przeznaczeniem na uruchomienie 6 linii komunikacyjnych o łącznej długości **153 km** oraz łącznej rocznej pracy eksploatacyjnej wynoszącej **30 740 wkm**. Kontrolujący stwierdzili, że zawarta umowa o dopłatę jest tożsama ze złożonym przez Jednostkę wnioskiem o objęcie dopłatą w zakresie dni pracy, częstotliwości kursów, pracy eksploatacyjnej i kwoty dopłaty.

Dane dotyczące linii komunikacyjnych objętych umową o dopłatę przedstawia tabela.

Linia komunikacyjna	Liczba dni pracy w roku	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej (wkm)	Planowana kwota dopłaty (zł)
1.	2.	3.	4.
<b>Nr 1</b> Barwice ul. Moniuszki – Łeknica-kolonia – Łeknica – Piaski – Łeknica – Łeknica-kolonia – Barwice ul. Zwycięzców – Barwice ul. Moniuszki	101	3 030,00	9 090,00
<b>Nr 2</b> Barwice ul. Moniuszki – Polne – Trzemienko – Tarmno – Przybkówko skrzyż.- Bądky – Gonne Małe – Żdżar – Stary Grabiąż – Barwice ul. 1000-lecia – Barwice ul. Moniuszki	100	6 000,00	18 000,00
<b>Nr 3</b> Barwice ul. Moniuszki – Przybkowo – Parchlino – Gwiazdowo – Chłopowo – Gwiazdowo – Parchlino – Przybkowo – Barwice ul. Moniuszki	101	4 646,00	13 938,00
<b>Nr 4</b> Barwice ul. Moniuszki – Barwice ul. Wojska Polskiego – Żytnik – Górki skrzyż. – Stary Chwalim – Knyki (centrum) – Knyki (plac) – Knyki (zakręt) – Knyki kolonia – Nowy Chwalim –	101	6 464,00	19 392,00

Chwalimki – Jeziorki – Ostropele – Ostropele centrum – Ostropele skrzyż. – Stary Grabiąż – Barwice ul. 100-lecia – Barwice ul. Moniuszki			
<b>Nr 5</b> Barwice – Łeknica-kolonia – Łeknica – Nowa Łeknica – Kaźmierzewo – Białowąs – Sulikowo – Ostrowąsy – Górki skrzyż. – Stary Chwalim – Górki skrzyż. – Żytnik – Barwice ul. Wojska Polskiego – Barwice ul. Moniuszki	100	6 000,00	18 000,00
<b>Nr 6</b> Kłodzino – Cybulino – Borzęcino – Białowąs – Kaźmierzewo – Nowa Łeknica – Łeknica – Barwice ul. Zwycięzców – Barwice ul. Podgórna	100	4 600,00	13 800,00
<b>RAZEM</b>		<b>30 740</b>	<b>92 220,00</b>

(dowód: akta kontroli str. 69-111)

## 1.2. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Rada Miejska w Barwicach uchwałą nr LIV/449/2023 z dnia 30 stycznia 2023 r. w związku z § 2 ust. 1 Umowy o dopłatę, wyraziła zgodę na zawarcie przez Gminę umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na 6 liniach komunikacyjnych.

Wyboru Operatora dokonano poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W dniu 31 stycznia 2023 r. Gmina zawarła z przewoźnikiem działającym pod nazwą Przedsiębiorstwo Usługowo – Transportowe „J&K” XXXXX (Dalej: Operator, Przewoźnik), umowę nr IN.271.1.1.2023 o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej (Dalej: Umowa z Przewoźnikiem/Operatorem), wykonywanych na terenie Gminy Barwice, na 6 liniach komunikacyjnych opisanych powyżej. Umowę zawarto po wejściu w życie ustawy frpa.

Realizację ww. usług przewidziano w okresie od 1 lutego 2023 r. do 31 grudnia 2023 r. Aneksem nr 1 z dnia 28 lipca 2023 r. zmieniono m.in. stawkę brutto za 1 wozokilometr z 4,00 zł na 4,40 zł.

Okres obowiązywania umowy z Operatorem zawiera się w okresie, na który zawarto umowę o dopłatę.

(dowód: akta kontroli str. 111-137)

Kontrolujący dokonali analizy Umowy z Operatorem pod względem jej zgodności z wymogami określonymi w art. 25 ustawy o Publicznym transporcie zbiorowym (Dalej: ustawa o PTZ). Ustalono, że przepisy ww. artykułu nie znajdują w pełni odzwierciedlenia w jej treści. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 138-141)

## 2. Przekazywanie dopłaty i realizacja zadania

### Dobór próby

Z sześciu linii komunikacyjnych objętych dopłatą kontrolujący na podstawie przedłożonych wniosków o dopłatę oraz sprawozdań z realizacji zadania wybrali trzy do szczegółowej kontroli, tj.:

- linię nr 2: Barwice ul. Moniuszki – Polne – Trzemienko – Tarmno – Przybkówko skrzyż. – Bądky – Gonno Małe – Żdżar – Stary Grabiąż – Barwice ul. 1000-lecia – Barwice ul. Moniuszki – linię do analizy wybrano z uwagi na drugą w kolejności największą długość pojedynczego kursu (30 km)
- linię nr 4: Barwice ul. Moniuszki – Barwice ul. Wojska Polskiego – Żytnik – Górki skrzyż. – Stary Chwalim – Knyki (centrum)– Knyki (plac) – Knyki (zakręt)– Knyki kolonia – Nowy Chwalim – Chwalimki – Jeziorki – Ostroполе – Ostroполе centrum – Ostroполе skrzyż. – Stary Grabiąż – Barwice ul. 100-lecia – Barwice ul. Moniuszki – linię do analizy wybrano z uwagi na największą długość pojedynczego kursu (32 km)
- linię nr 6: Kłodzino – Cybulino – Borzęcino – Białowas – Kaźmierzewo – Nowa Łeknica – Łeknica – Barwice ul. Zwycięzców – Barwice ul. Podgórna – linię do analizy wybrano na podstawie osądu kontrolera

Ustalono, że dane zawarte we wnioskach o dopłatę, sprawozdaniach kwartalnych, sprawozdaniu rocznym oraz w zweryfikowanej dokumentacji źródłowej w zakresie pracy eksploatacyjnej i deficytów linii komunikacyjnych, dotyczyły linii komunikacyjnych określonych w umowie o dopłatę.

(dowód: akta kontroli str. 142-170, 267-297)

### **2.1. Wnioski o dopłatę**

Gmina zgodnie z § 3 ust. 1 Umowy z Wojewodą złożyła do wojewody następujące wnioski o dopłatę ze środków Funduszu:

- za I kwartał w dniu 30 marca 2023 r.,
- za II kwartał w dniu 29 czerwca 2023 r.,
- za III kwartał w dniu 28 września 2023 r.,
- za IV kwartał w dniu 30 listopada 2023 r.

Wnioski zostały złożone w terminach ustalonych w ww. Umowie.

Kontrolujący stwierdzili, że do wniosków o dopłatę za poszczególne kwartały 2023 r. Jednostka załączyła kalkulacje, o których mowa w § 3 ust. 3 Umowy z Wojewodą Zachodniopomorskim, potwierdzające wykazane w nich dane w zakresie: wielkości pracy eksploatacyjnej, wyliczenia deficytu oraz wnioskowanej kwoty dopłaty.

Wnioskowana kwota dopłaty stanowiła iloczyn pracy przewozowej w danym okresie rozliczeniowym i maksymalnej stawki dopłaty do 1 wkm wynikającej z ustawy frpa.

Wnioski o dopłatę składane były na podstawie danych szacunkowych.

Poniższa tabela przedstawia dane w zakresie pracy eksploatacyjnej, kwoty deficytu, wnioskowanej oraz przekazanej kwoty dopłaty danych zwarte we wnioskach o dopłatę.

Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej (wkm)	Łączna kwota deficytu linii komunikacyjnej (zł)	Wnioskowana kwota dopłaty (zł)	Przekazana kwota dopłaty (zł)
28 266,00	115 881,40	84 798,00	84 798,00

(dowód: akta kontroli str. 96-111, 142-170)

Kontrolujący ustalili, że łączna kwota deficytu linii komunikacyjnych określona we wnioskach o dopłatę wyniosła 115 881,40 zł. Wojewoda Zachodniopomorski przekazał Gminie środki z Funduszu w wysokości wnioskowanej, tj. **84 798,00 zł**. Kwota ta nie przekroczyła maksymalnej kwoty dopłaty wynikającej z umowy o dopłatę.

(dowód: akta kontroli str. 96-111, 142-170)

## 2.2. Praca eksploatacyjna

Kontrolujący na podstawie rozkładów jazdy, kart drogowych oraz załączników do faktur przedłożonych przez Operatora, ustalili rzeczywistą wielkość pracy eksploatacyjnej w 2023 r. dla linii objętych próbą. Szczegóły w tym zakresie przedstawiono w tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej w wkm
Linia nr 2	I kwartał	1 020,00
	II kwartał	1 380,00
	III kwartał	1 560,00
	IV kwartał	1 500,00
<b>Razem</b>		<b>5 460,00</b>
Linia nr 4	I kwartał	1 152,00
	II kwartał	1 600,00
	III kwartał	1 664,00
	IV kwartał	1 600,00
<b>Razem</b>		<b>6 016,00</b>
Linia nr 6	I kwartał	782,00
	II kwartał	1 058,00
	III kwartał	1 196,00
	IV kwartał	1 150,00
<b>Razem</b>		<b>4 186,00</b>
<b>Ogółem</b>		<b>15 662,00</b>

W wyniku kontroli stwierdzono, że maksymalna łączna wielkość pracy eksploatacyjnej, którą określono w umowie z wojewodą, tj. 30 740,00 wkm nie została przekroczona i wyniosła ogółem 28 266,00 wkm. Ustalono, że rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej była o 2 474,00 wkm mniejsza niż zaplanowano, z uwagi na rozpoczęcie wykonywania przewozów autobusowych od lutego, a nie jak zaplanowano od stycznia

2023 r. Powyższe wynikało z terminu obowiązywania umowy zawartej z Przewoźnikiem (od lutego 2023 r.) na wykonywanie przewozów autobusowych w ramach FRPA.

(dowód: akta kontroli str. 173-193, 210-266, 96-110)

### 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej

Kontrolujący na ww. próbie linii komunikacyjnych stwierdzili, że deficyt linii ustalono na podstawie różnicy pomiędzy kosztami, a przychodami uzyskanymi w danym okresie rozrachunkowym.

Wysokość poniesionych kosztów dla linii wyliczono jako iloczyn wykonanej w danym miesiącu pracy eksploatacyjnej oraz stawki określonej w umowie zawartej z Operatorem, tj. 4,00 zł (w okresie styczeń – czerwiec 2023 r.) oraz 4,40 zł (w okresie lipiec – grudzień 2023 r. na podstawie aneksu zawartego do ww. umowy). Jednostka w powyższym zakresie poinformowała, że „(...) Przewoźnik wyjaśnił, że cena za 1 wozokilometr została ustalona na podstawie wyliczonych wozokilometrów na liniach, częstotliwości kursów, szacunkowych kosztów tj. m. in. koszty amortyzacji, paliwo, podatek, koszty administracyjne i planowane przychody ze sprzedaży biletów. Nie uwzględniono rozsądnego zysku (...)”. Od kwoty ustalonych w powyższy sposób kosztów odejmowano przychody z tytułu sprzedaży biletów za przejazdy na liniach.

(dowód: akta kontroli str. 44-51, 67, 123-137, 207-266)

Stwierdzono, że rozliczeń z przewoźnikiem dokonywano na podstawie faktur, a nie not obciążeniowych, tj. tak jak wynika z wytycznych Ministerstwa Infrastruktury z dnia 11 września 2019 r. (znak: DBI-3.070.25.2019). **Szczegółowy opis uchybienia zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

(dowód: akta kontroli str. 210-266)

W wyniku analizy prawidłowości wykazanej kwoty deficytu, stwierdzono, że Operator błędnie wyliczył i wykazał kwotę deficytu w załącznikach do faktur, tj. zawyżył go o ogółem 183,80 zł. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

Ponadto ustalono, że w rozliczeniach pomiędzy Operatorem a Organizatorem nie był uwzględniany rozsądny zysk.

(dowód: akta kontroli str. 207-266)

### 2.4. Nadzór organizatora nad realizacją zadania

Jak wynika z udzielonych wyjaśnień oraz przedłożonych dokumentów pracownik Gminy dwukrotnie prowadził rozmowy z sołtysami w zakresie prawidłowości realizacji usług przez przewoźnika. Ustalono m.in., że przewozy były realizowane prawidłowo i punktualnie, a jakość realizowanych usług była wzorcowa. Gmina nie otrzymała również żadnych skarg oraz informacji od mieszkańców w zakresie ewentualnych nieprawidłowości dot. funkcjonowaniu linii.

Ponadto Jednostka poinformowała, że „(...) Wielkość zrealizowanej pracy przewozowej, kwota deficytu weryfikowane były na podstawie składanych przez przewoźnika faktur i załącznika nr 1”.

(dowód: akta kontroli str. 34-42, 193-200)

### 3. Dokumentacja finansowo-księgowo zadania

Zgodnie z zapisami Umowy o dopłatę Gmina Barwice zobowiązała się 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.

(dowód: akta kontroli str. 96-111)

Jednostka wyodrębniła wpływ środków z dopłaty na koncie 901 w kwocie 84 798,00 zł. Wydatki w kwocie 116 065,20 zł zostały zaewidencjonowane na koncie 130. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że Gmina Barwice prowadziła wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą.

(dowód: akta kontroli str. 201-209)

Dokumentacja finansowo-księgowo, na podstawie której Gmina przekazywała środki do Operatora (faktury VAT), zawiera zapisy wskazane w art. 21 ustawy o rachunkowości, tj. dokumenty zostały sprawdzone pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym oraz zatwierdzone do wypłaty.

(dowód: akta kontroli str. 210-266)

Wydatki z dopłaty poniesiono zgodnie z terminami określonymi na fakturach oraz w terminie wynikającym z umowy o dopłatę.

(dowód: akta kontroli str. 96-111, 210-266)

### 4. Sprawozdawczość

#### Sprawozdania merytoryczne

Sprawozdania kwartalne oraz roczne sprawozdanie rozliczające dopłatę za 2023 r. zostały złożone przez Gminę w wymaganych terminach<sup>2</sup>.

(dowód: akta kontroli str. 267-297)

Jak wynika z przedłożonych dokumentów oraz wyjaśnień Jednostki dane zawarte w sprawozdaniach kwartalnych w zakresie deficytu linii były wykazywane w wielkościach planowanych. Jako przyczynę powyższego podano sposób prowadzenia obiegu dokumentów w Jednostce (faktury z załącznikami), które były przekazywane przez przewoźnika i zawierały dane m.in. w zakresie wielkości deficytu. *„Faktura w pierwszej kolejności podlega obiegowi dokumentów, następnie jest sprawdzana przez referat finansowo - budżetowy względem formalnym i dopiero później trafia na stanowisko pracownika odpowiedzialnego merytorycznie za dana sprawę. W związku z powyższym w sprawozdaniach były podane planowane wielkości (sprzedaż biletów). W sprawozdaniu za kwartał IV, pomimo tego iż pracownik miał faktury i załączniki za IV kwartał, podebrane zostały planowane wielkości z wniosku o dopłatę za w/w kwartał. Ponadto informuję, że w sprawozdaniu wstępnym rocznym i rocznym podane wielkości*

---

<sup>2</sup> § 5 ust. 1 umowy z wojewodą.



*były zgodne z załącznikami do faktur przedkładanych przez Operatora". Wyjaśnienie zostało przyjęte, jednakże należy wskazać, że pracownik odpowiedzialny merytorycznie za realizację zadania, dysponując w IV kwartale danymi rzeczywistymi powinien je uwzględnić przy sporządzaniu sprawozdania za ten kwartał.*

(dowód: akta kontroli str. 44-51, 68, 252-266, 285-290)

Stwierdzono, że dane wykazane przez Gminę w sprawozdaniu rocznym oraz załącznikach nr 3a w zakresie kwoty deficytu linii komunikacyjnych są prawidłowe, jednakże nie odzwierciedlają danych zawartych w ewidencji księgowej.

W sprawozdaniu deficyt linii ogółem pokryty ze środków własnych (31 083,40 zł) i z dopłaty (84 798,00 zł) wynosi ogółem 115 881,40 zł, natomiast jak wynika z ewidencji księgowej wydatkowano kwotę 116 065,20 zł. Powyższa rozbieżność jest skutkiem nieprawidłowości opisanej w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości. Ad 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 291-297, 207)

Ustalono również, że dane wykazane w sprawozdaniu rocznym i jego załącznikach w zakresie wykonanej pracy przewozowej są zgodne z przedłożoną dokumentacją, tj. kartami drogowymi i rozkładami jazdy.

(dowód: akta kontroli str. 173-192)

#### Sprawozdanie Rb-27S i Rb-28S

W sprawozdaniu Rb-27S z wykonania planu dochodów budżetowych za 2023 r. Gmina wykazała otrzymaną kwotę dopłaty z Funduszu w rozdziale 60004 § 2170 w łącznej wysokości 84 798,00 zł, co jest zgodne z danymi wynikającymi z ewidencji księgowej Organizatora.

(dowód: akta kontroli str. 201, 325-337)

W sprawozdaniu Rb-28S z wykonania planu wydatków budżetowych za 2023 r. w rozdziale 60004 § 4300 Gmina wykazała wykonanie wydatków w łącznej wysokości 122 166,00 zł. Powyższa kwota obejmuje zarówno wydatki poniesione na realizację przedmiotowego zadania jak i wydatki poza zadaniem. Mając powyższe na uwadze, kontrolujący nie byli w stanie zweryfikować prawidłowości kwot wykazanych w sprawozdaniu z ewidencją księgową za 2023 r.

(dowód: akta kontroli str. 298-324, 207)

#### **5. Rozliczenie zadania**

W wyniku analizy dokumentacji finansowo-księgowej stwierdzono, że Jednostka zachowała minimalny wkład własny wynikający z umowy z wojewodą, to jest sfinansowała ze środków własnych Organizatora część ceny usługi, w wysokości nie mniejszej niż 10%.

(dowód: akta kontroli str. 338)

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				
	Otrzymana	Należna	Różnica	Wykorzystana	Niewykorzystana
<i>1.</i>	<i>2.</i>	<i>3.</i>	<i>4.(3-2)</i>	<i>5.</i>	<i>6.</i>
Linia nr 1	8 460,00 zł	8 460,00 zł	0,00 zł	8 460,00 zł	0,00 zł
<b>Linia nr 2</b>	<b>16 380,00 zł</b>	<b>16 380,00 zł</b>	<b>0,00 zł</b>	<b>16 380,00 zł</b>	<b>0,00 zł</b>
Linia nr 3	12 972,00 zł	12 972,00 zł	0,00 zł	12 972,00 zł	0,00 zł
<b>Linia nr 4</b>	<b>18 048,00 zł</b>	<b>18 048,00 zł</b>	<b>0,00 zł</b>	<b>18 048,00 zł</b>	<b>0,00 zł</b>
Linia nr 5	16 380,00 zł	16 380,00 zł	0,00 zł	16 380,00 zł	0,00 zł
<b>Linia nr 6</b>	<b>12 558,00 zł</b>	<b>12 558,00 zł</b>	<b>0,00 zł</b>	<b>12 558,00 zł</b>	<b>0,00 zł</b>
<b>Razem</b>	<b>84 798,00 zł</b>	<b>84 798,00 zł</b>	<b>0,00 zł</b>	<b>84 798,00 zł</b>	<b>0,00 zł</b>

Linie oznaczone **pogrubieniem** są to linie objęte szczegółową weryfikacją w ramach próby w realizacji zadania.

Gmina na realizację zadania w 2023 r. otrzymała dopłatę w łącznej wysokości **84 798,00 zł**. Na podstawie analizy dokumentów finansowo-księgowych stwierdzono, że środki z dopłaty zostały wydatkowane w 100%.

(dowód: akta kontroli str. 201, 207-266, 339)

Na podstawie udzielonych wyjaśnień oraz dokumentacji finansowo-księgowej ustalono kwoty wydatków poniesionych na zadanie. Poniżej tabela w tym zakresie.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty	Kwota środków własnych	Ogółem
Linia nr 1	8 460,00 zł	3 094,00 zł	11 554,00 zł
<b>Linia nr 2</b>	<b>16 380,00 zł</b>	<b>5 314,00 zł</b>	<b>21 694,00 zł</b>
Linia nr 3	12 972,00 zł	4 821,40 zł	17 793,40 zł
<b>Linia nr 4</b>	<b>18 048,00 zł</b>	<b>6 793,60 zł</b>	<b>24 841,60 zł</b>
Linia nr 5	16 380,00 zł	6 228,00 zł	22 608,00 zł
<b>Linia nr 6</b>	<b>12 558,00 zł</b>	<b>4 832,40 zł</b>	<b>17 390,40 zł</b>
<b>Razem</b>	<b>84 798,00 zł</b>	<b>31 083,40 zł</b>	<b>115 881,40 zł</b>

Linie oznaczone **pogrubieniem** są to linie objęte szczegółową weryfikacją w ramach próby w realizacji zadania.

Gmina w 2023 r. wydatkowała na realizację przewozów objętych dopłatą kwotę ogółem 116 065,20 zł, tj. o 183,80 zł więcej niż było należne Operatorowi. Stwierdzono, że kwota wydatków, które można zakwalifikować do zadania wynosi **115 881,40 zł** w tym dopłata wojewody w kwocie **84 798,00 zł** oraz wydatki ze środków własnych w kwocie **31 083,40 zł**.

(dowód: akta kontroli str. 207-266, 340)

#### Dochody uzyskane przy realizacji zadania

Zgodnie z wyjaśnieniami Gminy przy realizacji umowy nie uzyskała ona dochodów, których nie można było przewidzieć, w szczególności z kar umownych i odsetek od środków Funduszu zgromadzonych na rachunku bankowym Organizatora.

Ustalono, że konto bankowe, na które wpływały środki dopłaty nie było oprocentowane. W związku z powyższym stwierdzono w 2023 r. Jednostka nie

pozyskała odsetek od środków przekazanych przez wojewodę w ramach zawartej umowy o dopłatę.

(dowód: akta kontroli str. 34-42, 202)

## ZAKRES, PRZYCZYNY I SKUTKI STWIERDZONYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI

### Ad 1.2 Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

#### Niekompletne zapisy w treści umowy zawartej z operatorem pod względem zgodności z art. 25 Ustawy o PTZ

Analiza umowy zawartej z Operatorem (wraz z Aneksem nr 1) wykazała, że jej zapisy nie spełniają wszystkich wymogów określonych w ustawie o PTZ art. 25 ust. 3:

1. pkt 5 (wymagań w stosunku do środków transportu, w tym dotyczących wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej),
2. pkt 6 (warunków zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest Operator),
3. pkt 8 (rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego),
4. pkt 9 (częstotliwości składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej),
5. pkt 10 (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),
6. pkt 12 (wskazania strony umowy, której przysługują wpływy z opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego),
7. pkt 15 (wskazania sposobu, w jaki jest obliczana rekompensata).

(dowód: akta kontroli od str. 123-141)

### Ad.1

*„(...) wymagania zawarte w § 3 ust. (..) 17f umowy (...)”*

(dowód: akta kontroli str. 38-40)

Jednostka powołuje się na § 3 ust. 4 pkt. 17f informujący, że kierowca udziela pomocy osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu. Zobowiązanie kierowcy do pomocy osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej nie ma związku z dostosowywaniem środków transportu do potrzeb ww. osób.

Ad.2 i Ad.6

Jednostka nie wskazała strony umowy, której przysługuje wpływ z opłat za przewóz oraz innych opłat, do czego zobowiązywał ją zapis zawarty w art. 25 ust. 3 pkt 12 Ustawy o PTZ. Kontrolujący zapytali dlaczego zapis ten nie został zawarty, jednak Jednostka w swojej odpowiedzi nie podała przyczyn braku tego zapisu.

W przypadku warunków zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, Gmina powołuje się na

*„(...) warunki zawarte w §8 ust. 1 pkt. 1 umowy (...)”.* Należy zauważyć, że przywołany zapis mówi o możliwości dokonania zmiany postanowień umowy w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, noszących znamiona siły wyższej. Natomiast w art. 25 ust. 3 pkt. 6 Ustawy o PTZ ustawodawca nakłada obowiązek zawarcia w umowie zapisu dotyczącego tego jakie są *„warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator”.* Należy stwierdzić, że przywołany przez Gminę zapis nie spełnia wymogów art. 25 ust. 3 pkt. 6 ustawy o PTZ.

(dowód: akta kontroli str. 38-40)

Ad.3

*„(...) nie zawarto sposobu rozpatrywania przez operatora skargi reklamacji składanych przez pasażerów oraz ewentualnych odszkodowań, jednakże zamawiający w §3 ust. 4 pkt. 6 umowy zobowiązał wykonawcę do zawarcia ubezpieczenia wykonywanej działalności m.in. z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usług przewozowych (...)”.*

(dowód: akta kontroli str. 38-40)

Zobowiązanie Wykonawcy do zawarcia umowy z ubezpieczycielem w zakresie odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywanych usług przewozowych nie ma związku ze sposobem rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów do Operatora oraz z przyznawaniem ewentualnych odszkodowań.

Ad.4

*„(...) umowa nie obejmuje częstotliwości składania sprawozdań z realizacji usług, jednakże w § 3 ust. 4 pkt 18 umowy zamawiający zastrzegł sobie prawo do przeprowadzenia kontroli realizacji świadczonych usług (...)”*

(dowód: akta kontroli str. 38-40)

Ustawodawca jednoznacznie wskazuje, że strony powinny zawrzeć w umowie zapis bezpośrednio dotyczący częstotliwości składania sprawozdań z realizacji świadczonych

usług. Dlatego należy stwierdzić, że wskazany przez Gminę § 3 ust. 4 pkt 18 Umowy z Operatorem nie spełnia wymogów art. 25 ust. 3 pkt 9 Ustawy o PTZ.

Ad.5

Jednostka nie podała przyczyn braku zawarcie powyższego zapisu.

(dowód: akta kontroli str. 38-40)

Ad.7

*„(...) w umowie zawartej dnia 31.01.2023 roku nie wskazano sposobu w jaki jest obliczana rekompensata, natomiast na podstawie aneksu nr 1 z dnia 28 lipca 2023 roku w § 1 ust. 3 aneksu wskazano sposób obliczania rekompensaty (...)”*

(dowód: akta kontroli str. 38-40)

Zgodnie z art. 25 ust. 3 pkt 15 ustawy o PTZ sposób wskazania rekompensaty powinien zostać wskazany w umowie Organizatora z przewoźnikiem, a co za tym idzie przed rozpoczęciem przez Operatora realizacji zadania. Z analizy dokumentów oraz przesłanej przez Gminę odpowiedzi wynika, że strony w terminie od 1 lutego do 30 czerwca 2023 roku realizowały umowę, bez zapisu dotyczącego sposobu naliczania rekompensaty.

Przyczyną nieprawidłowości opisanej w punkcie 1 było przekonanie Jednostki, że zapis zawarty w umowie z Operatorem spełnia wymogi określone w art. 25 Ustawy o PTZ.

Gmina nie podała powodu nieprawidłowości wynikających z braku pozostałych zapisów wymienionych w powyższych punktach.

Brak regulacji w zakresie rozpatrywania skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz ewentualnych odszkodowań dla osób korzystających z usług, a także zasad obowiązujących przewoźnika przy zmianie opłat, mogło mieć negatywny wpływ na zabezpieczenie interesów osób korzystających z przewozów oraz ich bezpieczeństwo.

Brak nałożenia na Operatora obowiązku składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transport zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej skutkowało brakiem pełnej i bieżącej wiedzy Organizatora w zakresie realizowanych przewozów.

Dodatkowo brak zamieszczenia zapisu dotyczącego sposobu obliczania rekompensaty od początku trwania umowy oraz brak zapisów dotyczących zasad rozliczeń uwzględniających podział kosztów za realizację usług w zakresie PTZ, z uwzględnieniem stosowania przez Operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze Organizatora, a także niewskazanie strony umowy, której przysługują wpływy z opłat za przewóz oraz innych opłat, skutkowało ryzykiem nieprawidłowego obliczenia rekompensaty należnej Operatorowi.

Ustawa o PTZ określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie publicznym. Jednostki realizujące zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego, mają obowiązek przestrzegania przepisów ww. ustawy. Co za tym idzie, mają obowiązek zawarcia w umowie z Operatorem wszystkich zapisów art. 25 ust. 3 ww. ustawy. Ich brak powoduje niewystarczające zabezpieczenie

Organizatora i Operatora przed skutkami niewykonania lub niewłaściwego wykonania przedmiotu umowy oraz przed pogorszeniem warunków realizowania umowy.

Biorąc pod uwagę powyższe, należy zaznaczyć, że zadanie Organizatora nie ogranicza się jedynie do administrowania transportem, ale również powinno się skupiać na planowaniu zrównoważonego transportu oraz organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym o czym mówi art. 8 ustawy o PTZ.

Zawieranie w umowie o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego wszystkich wymaganych przepisami prawa elementów i ich egzekwowanie, pozwala Organizatorowi realnie wpływać na zrównoważony rozwój regionalnego transportu zbiorowego.

### **Ad 2.3 Kwota deficytu linii komunikacyjnej**

#### Nieprawidłowe wyliczenie kwoty deficytu linii komunikacyjnych

W wyniku analizy załączników przedkładanych comiesięcznie przez Operatora do faktur będących podstawą wypłacania przez Gminę wynagrodzenia za wykonane przewozy objęte umową z wojewodą, stwierdzono w nich błędy rachunkowe skutkujące zawyżeniem kwoty deficytu.

W powyższym zakresie Gmina udzieliła następującego wyjaśnienia *„Różnice dotyczące kwoty deficytu, środków własnych i środków z dopłaty wynikają z pomyłki w załączniku do faktury nr 27/23 z dnia 30.04.2023 roku. Przewoźnik omyłkowo wyliczył na linii nr 6 łączną wielkość trasy na 368 wkm – powinno być 322 wkm. Liczba dni pracy na tej linii została podana prawidłowo. We wniosku za IV kwartał wnioskowana kwota dopłaty była wyliczona poprawnie. W sprawozdaniu rocznym wkm i kwota dopłaty z Funduszu również były podane w prawidłowej wysokości. Prawidłowa kwota deficytu: 115 881,40 zł*

*Środki z dopłaty: 84 798,00 zł Środki własne: 31 129,20*

*Kwotę 183,80 zł firma: Przedsiębiorstwo Usługowo – Transportowe „J&K” XXXXX zwróci na konto Gminy Barwice”.*

(dowód: akta kontroli str. 207-266, 52-58)

Mając na uwadze wyjaśnienia Jednostki stwierdzono, że w załączniku do faktury nr 27/23 z dnia 30 kwietnia 2023 r. (linia nr 6 za kwiecień) przewoźnik wykazał 7 dni jezdnych, które rzeczywiście przejechał, jednakże dokonał błędnego wymnożenia długości trasy przez 8 dni (46 wkm x 8 dni = 368,00 wkm, zamiast 46 wkm x 7 dni = 322,00 wkm). W wyniku błędnie przyjętej liczby dni Jednostka zawyżyła deficyt ww. linii w II kwartale o 184,00 zł. Szczegóły obliczeń w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia nr 6	Dane wykazane przez przewoźnika				Winno być				Kwota nieprawidłowo wykazanego deficytu przez Operatora (zł)
	Łączna wielkość trasy (wkm)	Koszt trasy (1.x4,00 zł)	Wpływy z biletów (zł)	Kwota deficytu (zł)	Łączna wielkość trasy (wkm)	Koszt trasy (1.x4,00 zł)	Wpływy z biletów (zł)	Kwota deficytu (zł)	
	1.	2.	3.	4. (2-3)	5.	6.	7.	8. (6-7)	
II kw.*	368,00	1 472,00	20,00	1 452,00	322,00	1 288,00	20,00	1 268,00	<b>184,00</b>

\* Błędne wyliczenie dot. kwietnia.

(dowód: akta kontroli str. 221-225)

Należy ponadto zauważyć, że na nieprawidłowe wykazanie kwoty deficytu linii, miał również wpływ błąd w obliczeniach Operatora w zakresie deficytu na linii nr 3 w sierpniu w III kwartale 2023 r. (załącznik do faktury nr 54/23 z dnia 31.08.2023 r.). W wyniku błędnie dokonanych obliczeń Jednostka zaniżyła deficyt ww. linii w III kwartale o 0,20 zł. Szczegóły obliczeń w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia nr 3	Dane wykazane przez przewoźnika			Winno być			Kwota nieprawidłowo wykazanego deficytu przez Operatora
	Koszt trasy (414 wkm x 4,40 zł)	Wpływy z biletów	Kwota deficytu	Koszt trasy (414 wkm x 4,40 zł)	Wpływy z biletów	Kwota deficytu	
	1.	2.	3. (1-2)	4.	5.	6. (4-5)	
III kw.*	1 821,60 zł	40,00 zł	1 781,40 zł	1 821,60 zł	40,00 zł	1 781,60 zł	<b>-0,20 zł</b>

\* Błędne wyliczenie dot. sierpnia.

W związku ze stwierdzonymi powyżej błędami rachunkowymi, kontrolujący ustalili, że deficyt ogółem linii komunikacyjnych został zawyżony o **183,80 zł** (184,00 zł – 0,20 zł = 183,80 zł). Podsumowanie dokonanej przez kontrolujących analizy deficytu linii zawarto w poniższej tabeli.

(dowód: akta kontroli str. 242-246)

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy 2023 r.	Deficyt linii komunikacyjnej wykazany przez Organizatora	Rzeczywisty deficyt linii komunikacyjnej obliczony przez kontrolujących	Różnica
1.	2.	3.	4.	5. (3-4)
Linia nr 1	I kwartał	2 100,00 zł	2 100,00 zł	0,00
	II kwartał	2 942,00 zł	2 942,00 zł	0,00
	III kwartał	3 312,00 zł	3 312,00 zł	0,00
	IV kwartał	3 200,00 zł	3 200,00 zł	0,00
<b>Razem</b>		<b>11 554,00 zł</b>	<b>11 554,00 zł</b>	<b>0,00</b>
Linia nr 2	I kwartał	3 980,00 zł	3 980,00 zł	0,00
	II kwartał	5 240,00 zł	5 240,00 zł	0,00
	III kwartał	6 404,00 zł	6 404,00 zł	0,00
	IV kwartał	6 070,00 zł	6 070,00 zł	0,00
<b>Razem</b>		<b>21 694,00 zł</b>	<b>21 694,00 zł</b>	<b>0,00</b>
Linia nr 3	I kwartał	3 232,00 zł	3 232,00 zł	0,00
	II kwartał	4 489,00 zł	4 489,00 zł	0,00
	III kwartał	5 122,20 zł	5 122,40 zł	-0,20 zł

	IV kwartał	4 950,00 zł	4 950,00 zł	0,00
<b>Razem</b>		<b>17 793,20 zł</b>	<b>17 793,40 zł</b>	<b>- 0,20 zł</b>
<b>Linia nr 4</b>	I kwartał	4 508,00 zł	4 508,00 zł	0,00
	II kwartał	6 282,00 zł	6 282,00 zł	0,00
	III kwartał	7 171,60 zł	7 171,60 zł	0,00
	IV kwartał	6 880,00 zł	6 880,00 zł	0,00
<b>Razem</b>		<b>24 841,60 zł</b>	<b>24 841,60 zł</b>	<b>0,00</b>
<b>Linia nr 5</b>	I kwartał	3 990,00 zł	3 990,00 zł	0,00
	II kwartał	5 448,00 zł	5 448,00 zł	0,00
	III kwartał	6 750,00 zł	6 750,00 zł	0,00
	IV kwartał	6 420,00 zł	6 420,00 zł	0,00
<b>Razem</b>		<b>22 608,00 zł</b>	<b>22 608,00 zł</b>	<b>0,00</b>
<b>Linia nr 6</b>	I kwartał	3 068,00 zł	3 068,00 zł	0,00
	II kwartał	4 364,00 zł	4 180,00 zł	184,00 zł
	III kwartał	5 172,40 zł	5 172,40 zł	0,00
	IV kwartał	4 970,00 zł	4 970,00 zł	0,00
<b>Razem</b>		<b>17 574,40 zł</b>	<b>17 390,40 zł</b>	<b>184,00 zł</b>
<b>Ogółem</b>		<b>116 065,20 zł</b>	<b>115 881,40 zł</b>	<b>183,80 zł</b>

(dowód: akta kontroli str. 207-266)

Rzeczywisty deficyt linii komunikacyjnych obliczony przez kontrolujących wyniósł 115 881,40 zł. Stwierdzone rozbieżności w kwotach deficytów nie miały wpływu na rozliczenie dopłaty.

Kontrolujący ustalili, że wykazany przez Organizatora w załączniku do sprawozdania rocznego za 2023 r. deficyt na liniach jest zgodny z ustaleniami kontrolujących i wynosi ogółem dla wszystkich linii objętych dopłatą 115 881,40 zł.

(dowód: akta kontroli str. 291-297)

Przyczyną stwierdzonej nieprawidłowości były błędy rachunkowe Przewoźnika przy sporządzaniu załączników do faktur. Powyższe skutkowało wystawieniem przez Operatora faktur na wyższą niż należna kwotę wynagrodzenia i zaksięgowaniu jej w ewidencji księgowej zadania.

(dowód: akta kontroli str. 221-225, 242-246)

## ZAKRES, PRZYCZYNY I SKUTKI STWIERDZONYCH UCHYBIENÍ

### Ad 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej

#### Rozliczanie rekompensaty na podstawie faktur

Kontrolujący stwierdzili, że w ramach realizacji zadania, rozliczeń pomiędzy Organizatorem a Operatorem dokonywano na podstawie faktur wystawionych przez przewoźnika.

(dowód: akta kontroli str. 210-266)

W powyższym zakresie Burmistrz Gminy wyjaśnił, że „Operator rozlicza się za pomocą faktur ponieważ tak wynika z zawartej umowy. Z rozmowy telefonicznej



*z pracownikiem z ZUW uzyskaliśmy informację, że to Gmina decyduje o tym na jakich zasadach rozlicza się z Operatorem”.*

(dowód: akta kontroli od str. 52-58)

Mając na uwadze powyższe należy zauważyć, że jak wynika ze stanowiska Ministerstwa Infrastruktury z dnia 11 września 2019 r. (znak: DBI-3.070.25.2019), uzgodnionego z Ministerstwem Finansów, przekazywane w ramach Funduszu dopłaty do ceny usługi nie obejmują podatku VAT. Zgodnie z ww. dokumentem przyznana na podstawie rozdziału 6 ustawy o PTZ rekompensata przekazywana Operatorom nie jest opodatkowana podatkiem VAT, prawidłowe jest więc rozliczanie Organizatora z Operatorem poprzez noty obciążeniowe. Rekompensata służy jedynie pokryciu deficytu, czyli straty powstałej w związku ze świadczeniem usług publicznych. Nie stanowi bezpośredniej dopłaty związanej z realizacją usług w ramach umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, gdyż nie wpływa wprost na wysokość ceny tychże usług oferowanych przez Operatora.

Rozliczenie zadania na podstawie faktur stanowi w ocenie kontrolujących uchybienie formalne, którego przyczyną są niewłaściwe zapisy umowy z Operatorem. Skutkuje to powstaniem ryzyka błędnego rozliczenia zadania dofinansowanego środkami Funduszu.

<b>Wyjaśnienia, protokoły, oświadczenia</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Wyjaśnienia Burmistrza Barwic z dnia 14.03.2024 r.</li><li>2. Wyjaśnienia Burmistrza Barwic z dnia 26.03.2024 r.</li><li>3. Wyjaśnienia Burmistrza Barwic z dnia 19.03.2024 r.</li><li>4. Wyjaśnienia Burmistrza Barwic z dnia 15.03.2024 r.</li><li>5. Wyjaśnienia Burmistrza Barwic z dnia 18.03.2024 r.</li><li>6. Wyjaśnienia Burmistrza Barwic z dnia 20.03.2024 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 2023 roku ocenia się <b>pozytywnie z nieprawidłowościami</b> .
<b>Wpis do książki kontroli</b>	Nr 11
<b>Zalecenia</b>	<b>W przypadku realizacji zadania w przyszłości zalecam:</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. W umowach z operatorami zawierać wszystkie zapisy określone w art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</li><li>2. Weryfikować czy dane dotyczące deficytu wykazywane przez operatora w dokumentacji zadania są prawidłowe.</li><li>3. Prowadząc rozliczenia finansowe z operatorami wypłacać rekompensatę na podstawie not księgowych.</li></ol>
<b>Pouczenia</b>	– O sposobie wykonania zaleceń albo o innym sposobie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości i uchybienia, proszę powiadomić mnie za pośrednictwem Wydziału

	<p>Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia.</p> <ul style="list-style-type: none"><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>
<b>Podpis kierownika jednostki kontrolującej</b>	<p>Z upoważnienia Wojewody Zachodniopomorskiego Bartosz Brożyński I Wicewojewoda Zachodniopomorski <i>/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/</i></p>