



WOJEWODA
ZACHODNIOPOMORSKI

Szczecin, dnia 12 grudnia 2023 r.

K-1.431.1.6.2023.6.KKa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Przedmiot kontroli	Prawidłowość realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dofinansowanych przez dopłatę do ceny usługi ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w tym prawidłowość wyliczenia dopłaty w 2022 r.
Nazwa i adres organu kontrolującego	Wojewoda Zachodniopomorski ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin
Nazwa i adres jednostki kontrolowanego	Powiat Choszczeński ul. Nadbrzeżna 2, 73-200 Choszczno
Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą oraz w okresie prowadzenia kontroli	Pani Wioletta Kaszak – Starosta Choszczeński
Okres objęty kontrolą	2022 r.
Kontrolujący	– Katarzyna Karczyńska – starszy inspektor (kierownik zespołu kontrolnego), – Magdalena Frymus – inspektor wojewódzki, z Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.
Nr upoważnienia	23/23 z dnia 5 kwietnia 2023 r.
Podstawy prawne do przeprowadzenia kontroli	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 2022 r. poz. 2464).
Kryteria prowadzenia kontroli	legalność, gospodarność, rzetelność i celowość
Termin kontroli	17-28 kwietnia 2023 r.

<p>Podstawa prawna</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Ustawa z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz.U. z 2020 r. poz. 224). 2) Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 305 ze zm., Dz.U. z 2022 r. poz. 1634 ze zm.). 3) Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 2021 r. poz. 217 ze zm., Dz.U. 2023 r. poz. 120). 4) Ustawa z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 289 ze zm.). 5) Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2021 r. poz. 717 ze zm., Dz.U. z 2022 r. poz. 2464), dalej: ustawa frpa. 6) Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1371, Dz.U. z 2022 r. poz. 1343), dalej: ustawa ptz. 7) 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), dalej: rozporządzenie w sprawie wniosków o objęcie dopłatą. 8) 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., Dz.U. z 2022 r. poz. 513).
<p>Osoba udzielająca wyjaśnień w trakcie kontroli</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pani Wioletta Kaszak – Starosta Powiatu Choszczeńskiego. 2. Pan Paweł Szuber – Wicestarosta Powiatu Choszczeńskiego. 3. Pani Elżbieta Rybka-Markiewicz – Skarbnik Powiatu Choszczeńskiego. 4. Pani Iga Carewicz – Inspektor w Wydziale Komunikacji i Transportu.
<p style="text-align: center;">USTALENIA KONTROLI</p> <p><i>Zgodnie z art. 1 oraz art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, środki Funduszu służą realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi za wyjątkiem komunikacji miejskiej.</i></p>	

1. Udzielenie dopłaty ze środków Funduszu

W 2022 r. dopłata ze środków Funduszu wynosiła nie więcej niż 3,00 zł za wozokilometr (wkm) przewozu o charakterze użyteczności publicznej (art. 30a ustawy frpa).

Powiat Choszczeński (dalej: Powiat, Organizator, Jednostka) wziął udział w I turze naborów wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą ze środków Funduszu, która miała miejsce od dnia 1 do 15 grudnia 2021 r. Bezpośrednio po zakończeniu naboru, w okresie od dnia 16 do 22 grudnia 2021 r. planowane było rozpatrzenie wniosków oraz ogłoszenie wyników.

1.1. Wniosek o objęcie dopłatą

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

W związku z tym kontrolujący zwrócili się z zapytaniem do Jednostki, w jaki sposób powstały nowe linie komunikacyjne. Pani Iga Carewicz Inspektor w Wydziale Komunikacji i Transportu oświadczyła: „(...) *W odpowiedzi na zaistniałą sytuację oraz zgłaszane problemy związane z komunikacją pasażerską przez mieszkańców Powiatu Choszczeńskiego, w 2021 roku uruchomiono, publiczny transport zbiorowy na pięciu (5) liniach komunikacyjnych:*

- 1. Linia komunikacyjna nr 1 Drawno – Choszczno - Drawno,*
- 2. Linia komunikacyjna nr 2 Recz – Choszczno - Recz,*
- 3. Linia komunikacyjna nr 3 Pelczyce – Choszczno - Pelczyce,*
- 4. Linia Komunikacyjna nr 4 Bierzwnik – Choszczno.*
- 5. Linia Komunikacyjna nr 5 Choszczno - Krzęcin*

Wyżej wymienione linie komunikacyjne zostały również uruchomione w 2022 r.

Linia Komunikacyjna nr 5 została utworzona na całkowicie nowej trasie. Na przedmiotowej linii przed utworzeniem nie funkcjonowały żadne czynne przewozy pasażerskie.

Na trasie linii komunikacyjnej nr 3 przed ogłoszeniem stanu epidemii funkcjonował regularny przewóz osób jednakże linia ta została zawieszona, a w efekcie zlikwidowana co stanowiło utrudnienie komunikacyjne dla mieszkańców.

Linie komunikacyjne nr 1, 2 i 4 utworzono częściowo bazując na wcześniej istniejących przewozach, dopasowując ich przebieg zgodnie z potrzebami zgłaszanymi przez mieszkańców poszczególnych gmin”. Oświadczenie przyjęto.

(dowód: akta kontroli str. 48)

Z ustaleń kontrolujących wynika, że linie komunikacyjne wskazane we wniosku o objęcie dopłatą oraz w oświadczeniu nie funkcjonowały od 1 września 2018 r. do 30 czerwca 2019 r., a umowy o świadczenie usług zostały zawarte w dniach 27 i 30 grudnia 2021 r., a zatem zostały spełnione zapisy ustawy.

Powiat Choszczeński w dniu 14 grudnia 2021 r. (data wpływu do Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, dalej ZUW) złożył do Wojewody Zachodniopomorskiego wniosek o objęcie

dopłatą ze środków Funduszu w 2022 r. Termin składania wniosków mijał w dniu 15 grudnia 2021 r., a więc wniosek Jednostki wpłynął w wymaganym terminie. Wniosek o objęcie dopłatą został przyjęty i rozpatrzony.

Na prośbę wydziału merytorycznego Jednostka w dniu 21 grudnia 2021 r. w wyznaczonym terminie przedłożyła korektę wniosku o objęcie dopłatą. Dane dotyczące linii, na które złożono wniosek o objęcie dopłatą przedstawiono w poniższej tabeli.

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Liczba dni pracy w roku</i>	<i>Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej w wkm</i>	<i>Planowana kwota deficytu linii</i>	<i>Wnioskowana kwota dopłaty</i>
<i>1.</i>	<i>2.</i>	<i>3.</i>	<i>4.</i>	<i>5.</i>
Linia nr 1 Drawno-Kiełpino-Suliszewo-Rzeczki-Rzecko-Wardyń-Choszczno	252	28 224,00	112 896,00 zł	84 672,00 zł
Linia nr 2 Recz-Pomień-Stradzewo-Witoszyn-Choszczno	252	30 240,00	120 960,00 zł	90 720,00 zł
Linia nr 3 Pełczyce-Plotno-Lubiana-Nadarzyn-Zamęcin-Koplin-Choszczno	252	55 440,00	221 760,00 zł	166 320,00 zł
Linia nr 4 Bierzwnik-Starzyce-Rębusz-Pławno-Zieleniewo-Kaszewo-Korytowo-Raduń-Choszczno	252	46 872,00	187 488,00 zł	140 616,00 zł
Linia nr 5 Choszczno-Stary Klukom-Nowy Klukom-Krzęcin	183	23 424,00	93 696,00 zł	70 272,00 zł
RAZEM		184 200,00	736 800,00 zł	552 600,00 zł

(dowód: akta kontroli str. 49-72)

Wnioskiem objęto 5 linii komunikacyjnych o łącznej długości 224 km oraz rocznej pracy eksploatacyjnej wynoszącej **184 200 wkm**. Linie od 1 do 4 miały funkcjonować przez cały rok w dni robocze z częstotliwością odpowiednio 2 kursów, 4 kursów, 5 kursów i 3 kursów dziennie. Natomiast linia nr 5 miała funkcjonować przez cały rok w dni nauki szkolnej, tj. przez 183 dni z częstotliwością 4 kursów dziennie. We wniosku wykazano również planowany deficyt linii komunikacyjnych na poziomie **736 800,00 zł**.

Kontrolujący zapytali Jednostkę, w jaki sposób ustalono kwotę planowanego deficytu tych linii. Pani Iga Carewicz Inspektor w Wydziale Komunikacji i Transportu oświadczyła, że: „*Na potrzeby składania wniosku o objęcie dopłatą w ramach funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w 2022 r. dokonano wyliczeń szacunkowych przychodów ze sprzedaży biletów oraz szacunkowego deficytu przy realizacji przewozów na planowanych 5 liniach komunikacyjnych.*

Do wyliczenia szacunkowego przychodu ze sprzedaży biletów wzięto pod uwagę dane za 2021 r. dotyczące sprzedanych biletów, wykazane podczas funkcjonowania linii. Konsultowano się również bezpośrednio z przedsiębiorcami wykonującymi usługi transportowe w poszczególnych gminach.

Ustalony koszt linii oraz ustalony szacunkowy dochód z biletów pozwolił na oszacowanie deficytu na poszczególnych liniach”. Oświadczenie przyjęto.

(dowód: akta kontroli str.73)

W wyniku kontroli stwierdzono, że przedstawione dane znajdują potwierdzenie w załączonej do wniosku dokumentacji, tj. kalkulacji planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej oraz planowanego deficytu linii komunikacyjnych.

We wniosku ustalono również kwotę dopłaty w wysokości **552 600,00 zł**, tj. 3,00 zł x 184 200 wkm. Kwota dopłaty wykazana we wniosku o objęcie dopłatą znajduje potwierdzenie w załączonej do wniosku kalkulacji i stanowi 90% wykazanego deficytu linii komunikacyjnych.

W wyniku kontroli ustalono, że dane wykazane we wniosku o objęcie dopłatą w zakresie kwoty planowanego deficytu i dopłaty:

- zapewniają finansowanie ze środków własnych Organizatora części ceny usługi nie mniejsze niż 10%,
- nie przekraczają maksymalnej kwoty dopłaty do 1 wozokilometra, tj. 3,00 zł.

Ponadto stwierdzono, że linie komunikacyjne objęte dopłatą przebiegały w całości po terenie Powiatu Choszczeńskiego.

1.2. Umowa o dopłatę ze środków Funduszu

Wojewoda Zachodniopomorski zawarł w dniu 31 grudnia 2021 r. z Powiatem Choszczeńskim Umowę nr 2/IR/FRPA/2022 na dofinansowanie w 2022 r. ze środków Funduszu zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z treścią umowy maksymalna kwota dopłaty mogła wynieść **552 600,00 zł** z przeznaczeniem na uruchomienie 5 linii komunikacyjnych o łącznej długości 224 km oraz łącznej rocznej pracy eksploatacyjnej wynoszącej **184 200 wkm**.

(dowód: akta kontroli str. 74-81)

1.3. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Uchwałą nr XXV/222/2021 z dnia 15 grudnia 2021 r. Rada Powiatu Choszczeńskiego, w związku z § 2 ust. 1 umowy z wojewodą, wyraziła zgodę na zawarcie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na następujących liniach komunikacyjnych:

- L1: Drawno-Kiełpino- Rzeczki-Rzecko-Wardyń-Choszczno,
- L2: Recz-Pomień-Stradzewo-Witoszyn-Choszczno,
- L3: Pelczyce-Płotno-Lubiana-Nadarzyn-Zamęcin-Koplin-Choszczno,
- L4: Bierzwnik-Starzyce-Rębusz-Pławno-Zieleniewo-Kaszewo-Korytowo-Raduń- Choszczno,
- L5: Choszczno-Stary Klukom-Nowy Klukom-Krzęcin.

Wyboru Operatorów dokonano poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług.

(dowód: akta kontroli str. 82-84)

W dniu 27 grudnia 2021 r. Powiat zawarł umowy z 4 Operatorami:

- Umowę nr 167/2021 z przewoźnikiem działającym pod nazwą XXX na świadczenie usług w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych

- na terenie Powiatu Choszczeńskiego na linii nr 1: Drawno-Kiełpino-Suliszewo-Rzeczki-Rzecko-Wardyń-Choszczno,
- Umowę nr 169/2021 z przewoźnikiem działającym pod nazwą XXX na świadczenie usług w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych na terenie Powiatu Choszczeńskiego na linii nr 2: Recz-Pomień-Stradzewo-Witoszyn-Choszczno,
 - Umowę nr 168/2021 z XXX na świadczenie usług w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych na terenie Powiatu Choszczeńskiego na linii nr 3: Pełczyce-Płotno-Lubiana-Nadarzyn-Zamęcin-Koplin-Choszczno,
 - Umowę nr 165/2021 z przewoźnikiem działającym pod nazwą XXX na świadczenie usług w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych na terenie Powiatu Choszczeńskiego na linii nr 4 Bierzwnik-Starzyce-Rębusz-Pławno-Zieleniewo-Kaszewo-Korytowo-Raduń-Choszczno.

W dniu 30 marca 2022 r. podpisano Aneksy nr 1 do każdej z powyższych umów dotyczące rozliczeń finansowych, które obowiązywały od dnia 3 stycznia 2022 r.

Natomiast Umowa nr 166/2021 została zawarta w dniu 30 grudnia 2021 r. również z firmą XXX na świadczenie usług w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych na terenie Powiatu Choszczeńskiego na linii nr 5: Choszczno-Stary Klukom-Nowy Klukom-Krzęcin. W dniu 30 marca 2022 r. podpisano Aneks nr 1 do umowy dotyczący rozliczeń finansowych, który obowiązywał od dnia 10 stycznia 2022 r.

Okresy obowiązywania umów z Operatorami zawierają się w okresie, na który zawarto umowę o dopłatę z wojewodą.

(dowód: akta kontroli str. 85-132)

Kontrolujący dokonali analizy umów zawartych przez Powiat z Operatorami pod względem ich zgodności z wymogami określonymi w art. 25 ustawy ptz. W jej wyniku stwierdzono, że przepisy ww. artykułu znajdują odzwierciedlenie w treści umów zawartych z przewoźnikami.

(dowód: akta kontroli str. 133-152)

2. Przekazywanie dopłaty i realizacja zadania

Kontrolujący szczegółową weryfikacją objęli całą dokumentację zadania, dotyczącą wszystkich linii komunikacyjnych zgłoszonych we wniosku o objęcie dopłatą, w zakresie funkcjonowania oraz rozliczenia dopłaty w każdym okresie rozliczeniowym 2022 r.

2.1. Wnioski o dopłatę

Realizacją zadania Powiatu zajmuje się Wydział Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Choszczynie. Powiat jako organizator publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z § 3 ust. 1 umowy o dopłatę złożył do wojewody następujące wnioski o dopłatę w ramach ustawy o Funduszu:

- za I kwartał – w dniu 31 marca 2022 r. (korekta wniosku – 6 kwietnia 2022 r.),
- za II kwartał – w dniu 30 czerwca 2022 r. (korekta wniosku – 4 lipca 2022 r.),
- za III kwartał – w dniu 29 września 2022 r.,
- za IV kwartał – w dniu 29 listopada 2022 r.

Wnioski zostały złożone w terminach ustalonych w umowie z wojewodą, a korekty zgodnie z terminem ustalonym w e-mailach przesłanych przez pracownika wydziału merytorycznego ZUW.

Wnioskami o dopłatę objęto 5 linii komunikacyjnych, na trasach:

Linia nr 1: Drawno – Kiełpino – Suliszewo – Rzeczeki – Rzecko – Wardyń – Choszczno.

Linia nr 2: Rzeczek – Pomień – Stradzewo – Witoszyn – Choszczno.

Linia nr 3: Pelczyce – Płotno – Lubiana – Nadarzyn – Zamęcin – Koplina – Choszczno.

Linia nr 4: Bierzwnik – Starzyce – Rębusz – Pławno – Zieleniewo – Kaszewo – Korytowo – Raduń – Choszczno.

Linia nr 5: Choszczno – Stary Klukom – Nowy Klukom – Krzęcin.

Powiat w 2022 r. na podstawie wniosków otrzymał dopłatę w wysokości **548 266,11 zł**. Wyliczona kwota dopłaty była mniejsza o 4 333,89 zł (552 600,00 zł – 548 266,11 zł) od tej ujętej we wniosku o objęcie dopłatą i w umowie z wojewodą oraz nie przekraczała maksymalnej kwoty wynikającej z wykazywanej pracy eksploatacyjnej. Dane przedstawiono w tabeli.

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Okres rozliczeniowy</i>	<i>Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach</i>	<i>Łączna kwota deficytu linii komunikacyjnej</i>	<i>Wnioskowana kwota dopłaty</i>	<i>Przekazana kwota dopłaty</i>
Linia nr 1	I kwartał	7 056	23 630,90 zł	20 102,90 zł	20 102,90 zł
	II kwartał	6 944	22 848,00 zł	19 376,00 zł	19 376,00 zł
	III kwartał	7 280	23 667,21 zł	20 027,21 zł	20 027,21 zł
	IV kwartał	6 944	24 588,00 zł	20 832,00 zł	20 832,00 zł
	<i>Razem</i>	<i>28 224</i>	<i>94 734,11 zł</i>	<i>80 338,11 zł</i>	<i>80 338,11 zł</i>
Linia nr 2	I kwartał	7 560	32 012,30 zł	22 680,00 zł	22 680,00 zł
	II kwartał	7 440	30 636,49 zł	22 320,00 zł	22 320,00 zł
	III kwartał	7 800	30 312,42 zł	23 400,00 zł	23 400,00 zł
	IV kwartał	7 440	28 376,97 zł	22 320,00 zł	22 320,00 zł
	<i>Razem</i>	<i>30 240</i>	<i>121 338,18 zł</i>	<i>90 720,00 zł</i>	<i>90 720,00 zł</i>
Linia nr 3	I kwartał	13 860	53 264,82 zł	41 580,00 zł	41 580,00 zł
	II kwartał	13 640	53 575,35 zł	40 920,00 zł	40 920,00 zł
	III kwartał	14 300	57 177,95 zł	42 900,00 zł	42 900,00 zł
	IV kwartał	13 640	55 679,98 zł	40 920,00 zł	40 920,00 zł
	<i>Razem</i>	<i>55 440</i>	<i>219 698,10 zł</i>	<i>166 320,00 zł</i>	<i>166 320,00 zł</i>
Linia nr 4	I kwartał	11 718	49 984,44 zł	35 154,00 zł	35 154,00 zł

	II kwartał	11 532	52 666,49 zł	34 596,00 zł	34 596,00 zł
	III kwartał	12 090	53 422,47 zł	36 270,00 zł	36 270,00 zł
	IV kwartał	11 532	49 697,11 zł	34 596,00 zł	34 596,00 zł
	<i>Razem</i>	<i>46 872</i>	<i>205 770,51 zł</i>	<i>140 616,00 zł</i>	<i>140 616,00 zł</i>
Linia nr 5	I kwartał	6 272	23 506,30 zł	18 816,00 zł	18 816,00 zł
	II kwartał	6 912	31 971,55 zł	20 736,00 zł	20 736,00 zł
	III kwartał	2 816	13 117,08 zł	8 448,00 zł	8 448,00 zł
	IV kwartał	7 424	34 312,86 zł	22 272,00 zł	22 272,00 zł
	<i>Razem</i>	<i>23 424</i>	<i>102 907,79 zł</i>	<i>70 272,00 zł</i>	<i>70 272,00 zł</i>
ŁĄCZNIE		184 200	744 448,69 zł	548 266,11 zł	548 266,11 zł

(dowód: akta kontroli str.70, 74-81, 153-173)

Każdorazowo do wniosków o dopłatę załączano kalkulacje potwierdzające wykazane w nich dane (§ 3 ust. 3 umowy z wojewodą) w zakresie: wielkości pracy eksploatacyjnej na liniach, kosztu poszczególnych linii, zakładanych przychodów, wyliczenia w zakresie deficytu, planowanego udziału własnego. Dodatkowo ustalono, że wnioskowane kwoty dopłaty dla każdej linii komunikacyjnej w poszczególnych kwartałach 2022 r., nie przekroczyły maksymalnej kwoty wynikającej z pracy eksploatacyjnej lub kwoty deficytu, a wnioski dotyczą linii określonych w umowie o dopłatę.

Wnioski o dopłatę składane były na podstawie danych szacunkowych, które rozliczane były w oparciu o zestawienia miesięczne z prowadzonej działalności sporządzane przez Operatorów w zakresie pracy eksploatacyjnej w rozbiciu na linie oraz liczbę i wartość sprzedanych biletów w danym okresie rozliczeniowym na danej linii.

Kontrolujący porównali planowaną pracę eksploatacyjną z umowy o dopłatę z wnioskami o dopłatę. Ustalenia przedstawiono w poniższej tabeli.

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach z umowy o dopłatę</i>	<i>Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach z wniosków o dopłatę</i>	<i>Różnica</i>
Linia nr 1	28 224	28 224	0
Linia nr 2	30 240	30 240	0
Linia nr 3	55 440	55 440	0
Linia nr 4	46 872	46 872	0
Linia nr 5	23 242	23 424	0
RAZEM	184 200	184 200	0

Ustalono, że zarówno w umowie z wojewodą, jak i we wnioskach o dopłatę wykazano taką samą łączną wielkość pracy eksploatacyjnej w wysokości 184 200 wkm.

(dowód: akta kontroli str. 74-81, 153-173, 200-204)

2.2.Praca eksploatacyjna

Kontrolujący na podstawie rozkładów jazdy, sprawozdań z wykonanej pracy przewozowej przekazanych przez Operatorów oraz kalendarza dni nauki szkolnej sporządzonego przez Powiat,

ustalili rzeczywistą wielkość pracy eksploatacyjnej w 2022 r. Szczegóły w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Okres rozliczeniowy</i>	<i>Rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach</i>
Linia nr 1	I kwartał	7 056
	II kwartał	6 944
	III kwartał	7 280
	IV kwartał	6 944
	<i>Razem</i>	<i>28 224</i>
Linia nr 2	I kwartał	7 560
	II kwartał	7 440
	III kwartał	7 800
	IV kwartał	7 440
	<i>Razem</i>	<i>30 240</i>
Linia nr 3	I kwartał	13 860
	II kwartał	13 640
	III kwartał	14 300
	IV kwartał	13 640
	<i>Razem</i>	<i>55 440</i>
Linia nr 4	I kwartał	11 718
	II kwartał	11 532
	III kwartał	12 090
	IV kwartał	11 532
	<i>Razem</i>	<i>46 872</i>
Linia nr 5	I kwartał	6 272
	II kwartał	6 784*
	III kwartał	2 816
	IV kwartał	7 296*
	<i>Razem</i>	<i>23 168</i>
ŁĄCZNIE PRACA EKSPLOATACYJNA W 2022 R.		183 944

*W II i IV kwartale Powiat zawniósł i rozliczył pracę przewozową na linii komunikacyjnej w oparciu o nieprawidłową liczbę dni pracy, tym samym zawyżając jej wysokość.

(dowód: akta kontroli str. 174-193)

W wyniku kontroli stwierdzono, że:

- Wielkość pracy eksploatacyjnej na poszczególnych liniach określona w załączniku nr 1 do umowy z wojewodą nie została przekroczona.
- Nie przekroczono maksymalnej łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej dla wszystkich linii komunikacyjnych.
- Ustalona i wykazana przez Organizatora w sprawozdaniach kwartalnych oraz w sprawozdaniu rocznym praca eksploatacyjna dotyczy linii komunikacyjnych określonych w umowie o dopłatę.

- Wyliczona przez kontrolujących praca eksploatacyjna na liniach komunikacyjnych nr 1, 2, 3 i 4 pokrywa się z pracą przewozową wyliczoną i wykazaną przez Organizatora w sprawozdaniu rocznym.
- Ustalona przez kontrolujących rzeczywista praca eksploatacyjna na linii nr 5 różni się od tej wyliczonej przez Organizatora. Powiat we wnioskach o dopłatę za II i IV kwartał 2022 r. obliczeń pracy eksploatacyjnej dokonał w oparciu o nieprawidłową liczę dni nauki szkolnej, tym samym błędnie wyliczając jej wielkość w kwartale, co miało wpływ na wyliczoną i pobraną dopłatę. Mając na względzie fakt, że dopłata pobrana w wyższej kwocie niż należna nie została rozliczona i nie została zwrócona przez Jednostkę po zakończonym okresie rozliczeniowym, powyższe zakwalifikowano jako **nieprawidłowość opisaną szczegółowo w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**
- W 2022 r. łączna wielkość pracy eksploatacyjnej wyniosła 183 944 wkm.

2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej

Deficyty linii komunikacyjnych stanowiły różnicę między kosztami a przychodami Operatorów. Koszty obliczano jako iloczyn liczby wozokilometrów oraz stawki netto w wysokości 5,00 zł, natomiast przychody stanowiły sumę przychodów netto ze sprzedaży biletów oraz przychodów netto z dopłaty do sprzedanych biletów ulgowych. W wyniku weryfikacji prawidłowości ustalenia wysokości deficytów kontrolujący ustalili, że zostały one obliczone nieprawidłowo, nie miało to jednak wpływu na rozliczenie dopłaty. **Szczegółowy opis uchybienia zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

W wyniku kontroli stwierdzono, że deficyty linii komunikacyjnych:

- dotyczyły linii określonych w umowie o dopłatę, w tym przewozów w roku objętym dofinansowaniem,
- są wyższe od kwot przekazanych Operatorowi przy jednoczesnym zachowaniu wkładu własnego Organizatora w wysokości 10% deficytu linii komunikacyjnej w poszczególnych kwartałach.

Rozliczenia z Organizatorem były dokonywane poprzez przekazywanie przez Operatorów faktur wraz z zestawieniami zawierającymi obliczone kwoty deficytów linii komunikacyjnych. Zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury z dnia 11 września 2019 r. (znak: DBI-3.070.25.2019) podstawą rozliczeń pomiędzy Organizatorem a Operatorem powinny być noty obciążeniowe. **Szczegółowy opis uchybienia zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

Zgodnie z oświadczeniem Starosty Pani Wioletty Kaszak w rozliczeniach pomiędzy Organizatorem i Operatorem wykazywanych w ramach zadania, nie był uwzględniany rozsądny zysk. Ponadto Starosta Powiatu poinformowała, że: „Powiat Choszczeński nie wypłaca dodatkowo rozsądnego zysku. Warunki finansowania realizacji zadania przez Operatorów były z nimi szczegółowo

omawiane na spotkaniach, podczas których negocjowano zapisy umów, szacowano koszt linii oraz przychody”. Oświadczenia w tym zakresie przyjęto.

(dowód: akta kontroli str. 43)

Na podstawie przedstawionej przez Jednostkę dokumentacji kontrolujący nie stwierdzili, by Operatorzy otrzymywali od Organizatora rozsądny zysk.

W tym miejscu należy nadmienić, że zgodnie z § 1 ust. 3 umowy z wojewodą Organizator z dopłaty pokrywa koszty funkcjonowania linii komunikacyjnej wynikające z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w **części dotyczącej deficytu linii komunikacyjnej**. Deficyt linii komunikacyjnej w myśl art. 2 pkt 2 ustawy frpa stanowi ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii **niewzględniający rozsądnego zysku**, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Zatem ewentualne finansowanie przez Organizatora rozsądnego zysku nie może być rozliczane w ramach zadania.

Kontrolujący ustalili rzeczywiste deficyty linii komunikacyjnych. Dane w tym zakresie przedstawiono w tabeli.

<i>Linia komunikacyjna / okres rozliczeniowy</i>	<i>Rzeczywisty deficyt linii komunikacyjnej</i>
<i>1.</i>	<i>2.</i>
Linia nr 1	94 926,76 zł
I kwartał	23 630,90 zł
II kwartał	22 848,00 zł
III kwartał	23 667,21 zł
IV kwartał	24 780,65 zł
Linia nr 2	120 306,02 zł
I kwartał	32 012,30 zł
II kwartał	30 636,49 zł
III kwartał	29 886,50 zł
IV kwartał	27 770,73 zł
Linia nr 3	217 938,87 zł
I kwartał	53 278,71 zł
II kwartał	52 811,11 zł
III kwartał	57 203,69 zł
IV kwartał	54 645,36 zł
Linia nr 4	208 277,10 zł
I kwartał	49 984,44 zł
II kwartał	52 490,55 zł
III kwartał	54 357,85 zł
IV kwartał	51 444,26 zł
Linia nr 5	101 534,13 zł
I kwartał	23 506,30 zł

II kwartał	31 358,09 zł
III kwartał	13 141,59 zł
IV kwartał	33 528,15 zł
RAZEM	742 982,88 zł

(dowód: akta kontroli str.194-196, 205-211)

Rzeczywisty deficyt wszystkich linii komunikacyjnych objętych dopłatą w 2022 r. wynosi łącznie 742 982,88 zł. Najwyższe deficyty wygenerowały linie nr 3 i 4, tj. odpowiednio 217 938,87 zł oraz 208 277,10 zł.

2.4.Nadzór organizatora nad realizacją zadania

Zgodnie z informacją z dnia 12 maja 2023 r. w Powiecie nadzór nad realizacją zadania związanego ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej sprawowali upoważnieni pracownicy Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Choszczynie, tj. kierownik wydziału i jeden z inspektorów tego wydziału.

Kontrolujący zwrócili się z pytaniem, czy Powiat otrzymywał sygnały od mieszkańców o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu linii objętych dopłatą oraz czy składane były skargi i reklamacje przez pasażerów na realizację usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą. Odpowiedzi w tym zakresie udzieliła Pani Iga Carewicz Inspektor w Wydziale Komunikacji i Transportu oświadczając, że: „(...) *nie odnotowano skarg ani wniosków mieszkańców korzystających z przewozów pasażerskich*”.

Poproszono również o informację, czy Powiat nadzorował Operatorów w zakresie prawidłowości wykonanych przejazdów w 2022 r., szczególnie pod względem liczby wykonanych kursów, przejechanych kilometrów, sprzedanych biletów. Zgodnie z wyjaśnieniem Starosty Choszczeńskiego „*dzięki dobrej współpracy z Komendą Powiatową Policji w Choszczynie możliwe było kontrolowanie wykonywanych przewozów w zakresie: informacji o rozkładach jazdy na przystankach, ustalonego oznakowania autobusów, punktualnego realizowania rozkładów jazdy, sprzedaży biletów, różne godziny kontroli na różnych przystankach pozwoliły zweryfikować czy realizowane są wszystkie ustalone kursy (...)*”. Potwierdzeniem wyjaśnienia są przedłożone sprawozdania z podejmowanych czynności z dnia 17 maja 2022 r. i 30 listopada 2022 r.

Dodatkowo kontrolujący poprosili Jednostkę o wskazanie, w jaki sposób weryfikowano dokumenty przedkładane przez Operatorów w zakresie wielkości pracy eksploatacyjnej oraz deficytów linii komunikacyjnych objętych dopłatą. Starosta Choszczeński poinformował, że „*w celu weryfikacji wielkości pracy eksploatacyjnej opierano się na oświadczeniach składanych przez Operatorów, natomiast w kwestii deficytów na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą bazowano na przedstawionych wyliczeniach zawartych w załączniku nr 4 do umów z Operatorami o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz na raportach ze sprzedaży biletów (...)*”. Operatorzy wymieniony w wyjaśnieniu załącznik nr 4 dołączali do każdej wystawionej przez siebie faktury.

(dowód: akta kontroli str. 42, 197-199)

3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania

Otrzymana dopłata została ujęta w ewidencji księgowej na koncie 901 – Dochody budżetu w wysokości 548 266,11 zł, co jest zgodne z kartoteką obrotów przekazanych środków Wydziału Finansów i Budżetu ZUW. W wyniku kontroli stwierdzono, że Powiat prowadził wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych dopłat, zgodnie z § 7 ust. 1 umowy o dopłatę.

Wydatki i koszty zostały zaewidencjonowane odpowiednio na koncie 130 i 402 w kwocie 648 669,19 zł. Zaewidencjonowane kwoty wynikają z przebiegu operacji gospodarczych.

W wyniku kontroli stwierdzono, że Powiat prowadził wyodrębnioną ewidencję księgową **wydatków i kosztów objętych dopłatą w 2022 r.**, ale w ewidencji księgowej dotyczącej poniesionych wydatków i kosztów za 2022 r. ujęto fakturę nr FS/10/12/2021 na kwotę 2 403,88 zł, która dotyczyła zadania realizowanego w 2021 r. W związku z tym przedłożone ewidencje nie odzwierciedlają poniesionych przez Jednostkę wydatków i kosztów związanych z realizowanym w 2022 r. zadaniem. **Szczegółowy opis uchybienia zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

(dowód: akta kontroli str. 200-220, 249-250, 253)

Dokumentacja finansowo-księgowa (faktury), na podstawie, której Powiat przekazywał środki do Operatorów spełniała wymogi wskazane w art. 21 ustawy o rachunkowości, tj. dokumenty zostały sprawdzone pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym oraz zatwierdzone do wypłaty. Powyższe jest zgodne z § 7 ust. 2 umowy o dopłatę.

Kontrola wykazała, że Jednostka zobowiązania regulowała zgodnie z terminami określonymi w dokumentach finansowych. Powiat ostatnich wydatków dokonał w dniu 5 stycznia 2023 r. na podstawie faktur wystawionych 30 i 31 grudnia 2022 r. za przewóz osób w grudniu 2022 r.

(dowód: akta kontroli str. 212-248, 251-252)

4. Sprawozdawczość

Kontrolujący ustalili, że roczne sprawozdanie rozliczające dopłatę w ramach ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2022 r. wpłynęło do ZUW w dniu 16 lutego 2023 r. tj. w wymaganym terminie wyznaczonym do dnia 21 lutego 2023 r. Również wszystkie sprawozdania za I, II, III i IV kwartał zostały przekazane w terminach wynikających z umowy o dopłatę, tj. odpowiednio w dniach 11 kwietnia 2022 r. (poniedziałek), 11 lipca 2022 r. (poniedziałek), 10 października 2022 r. oraz 10 stycznia 2023 r.

Kontrolujący zweryfikowali także zgodność danych wykazanych w kwartalnych i rocznych sprawozdaniach z danymi wynikającymi z dokumentacji źródłowej oraz dokumentacji finansowo-księgowej. Ustalono, że:

- Dane ujęte w sprawozdaniach w zakresie łącznej kwoty otrzymanej dopłaty są zgodne z ewidencją księgową zadania.

- Dane dotyczące długości linii komunikacyjnej objętej dopłatą oraz wielkość pracy eksploatacyjnej na linii nr 5 wynikające ze sprawozdań kwartalnych i rocznych nie są zgodne z dokumentacją źródłową i ustaleniami dokonanymi przez kontrolujących. Szczegóły nieprawidłowości skutkującej zwrotem dopłaty opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości pkt 5. Rozliczenie zadania.
- Przedstawione w załącznikach 3a do sprawozdań dane w zakresie deficytów linii komunikacyjnych nie są zgodne z rzeczywistymi deficytami ustalonymi przez kontrolujących. Postępowanie to nie miało wpływu na rozliczenie dopłaty. Szczegóły opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień pkt 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej.

(dowód: akta kontroli str. 254-278)

Powiat wykazał w sprawozdaniu budżetowym Rb-27S z wykonania planu dochodów budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2022 r. dopłatę w rozdziale 60004, § 2170 w łącznej wysokości 548 266,11 zł, co jest zgodne z danymi widniejącymi w ewidencji księgowej Organizatora.

W sprawozdaniu Rb-28S z wykonania planu wydatków budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2022 r. zaewidencjonowano w rozdziale 60004 § 4300 wydatki w kwocie 640 328,35 zł oraz zobowiązania w kwocie 8 340,84 zł. Łącznie wykazano kwotę 648 669,19 zł. Kwota ta jest zgodna z przedłożoną ewidencją księgową.

Na podstawie ewidencji księgowej ustalono, że w ramach wskazanej kwoty 648 669,19 zł znalazły się wydatki w wysokości 646 265,31 zł, dotyczące kontrolowanego zadania oraz wydatki z tytułu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2021 r. zaksięgowane na tym paragrafie w kwocie 2 403,88 zł.

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

(dowód: akta kontroli str. 369-375)

5. Rozliczenie zadania

W umowie o dopłatę określono m.in. łączną wielkość pracy eksploatacyjnej w liczbie 184 200 wozokilometrów. Szczegółowe dane w zakresie faktycznej (rzeczywistej) wielkości pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach wykazano w poniższej tabeli.

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach</i>
Linia nr 1	28 224
Linia nr 2	30 240
Linia nr 3	55 440
Linia nr 4	46 872
Linia nr 5	23 168
RAZEM	183 944

Stwierdzono, że rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej (w wozokilometrach) ustalona przez kontrolujących nie jest zgodna z wielkościami wynikającymi ze sprawozdań kwartalnych oraz sprawozdania rocznego i załączników sporządzonych przez przewoźnika (Operatora). Ustalona różnica dotyczy linii nr 5 i wynosi 256 wkm, a wynika z błędnego wyliczenia dni pracy na linii przez Jednostkę. Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości w części Ad 2.2. Praca eksploatacyjna.

Dodatkowo stwierdzono, że maksymalna łączna praca eksploatacyjna wynikająca z podpisanej umowy nie została przekroczona.

(dowód: akta kontroli str. 74-81, 174-193)

Analizie poddano procentowy udział środków własnych poniesionych przez Powiat na zadanie w stosunku do deficytu linii.

Kontrolujący zweryfikowali, czy Powiat zrealizował zapis umowy o dopłatę, w którym określono, że warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych Organizatora części ceny usługi, w wysokości nie mniejszej niż 10%. Poniżej tabela w tym zakresie.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Deficyt linii komunikacyjnej	Wydatkowane środki własne	
			Kwota*	Udział % do deficytu
1.	2.	3.	4.	5. (4/3)
Linia nr 1	I kwartał	23 630,90 zł	3 528,00 zł	14,93%
	II kwartał	22 848,00 zł	3 472,00 zł	15,20%
	III kwartał	23 667,21 zł	2 408,00 zł	10,17%
	IV kwartał	24 780,65 zł	3 472,00 zł	14,01%
	Razem	94 926,76 zł	12 880,00 zł	13,57%
Linia nr 2	I kwartał	32 012,30 zł	3 780,00 zł	11,81%
	II kwartał	30 636,49 zł	3 720,00 zł	12,14%
	III kwartał	29 886,50 zł	3 900,00 zł	13,05%
	IV kwartał	27 770,73 zł	3 720,00 zł	13,40%
	Razem	120 306,02 zł	15 120,00 zł	12,57%
Linia nr 3	I kwartał	53 278,71 zł	6 930,00 zł	13,01%
	II kwartał	52 811,11 zł	6 820,00 zł	12,91%
	III kwartał	57 203,69 zł	7 150,00 zł	12,50%
	IV kwartał	54 645,36 zł	6 820,00 zł	12,48%
	Razem	217 938,87 zł	27 720,00 zł	12,72%
Linia nr 4	I kwartał	49 984,44 zł	5 859,00 zł	11,72%
	II kwartał	52 490,55 zł	5 766,00 zł	10,98%
	III kwartał	54 357,85 zł	6 045,00 zł	11,12%
	IV kwartał	51 444,26 zł	5 766,00 zł	11,21%
	Razem	208 277,10 zł	23 436,00 zł	11,25%
Linia nr 5	I kwartał	23 506,30 zł	3 136,00 zł	13,34%
	II kwartał	31 358,09 zł	3 392,00 zł	10,82%
	III kwartał	13 141,59 zł	1 408,00 zł	10,71%
	IV kwartał	33 528,15 zł	3 648,00 zł	10,88%
	Razem	101 534,13 zł	11 584,00 zł	11,41%
RAZEM		742 982,88 zł	90 740,00 zł	12,21%

*Kwota środków własnych wykazana zgodnie z kwotami netto wykazanymi w fakturach wystawionych przez Operatorów.

(dowód: akta kontroli str. 196)

Kontrolujący, na podstawie otrzymanej dokumentacji, dokonali szczegółowej weryfikacji prawidłowości i wysokości wykorzystanych środków z dopłaty na liniach komunikacyjnych objętych umową o dopłatę. Ustalenia przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty [zł]						Łączna kwota dopłaty do zwrotu [zł]
	Otrzymana	Należna	Różnica (3 - 2)	Wykorzystana	Niewykorzystana (2 - 5)	Pobrana w nadmiernej wysokości	
1	2	3	4	5	6	7	8
Nr 1	80 338,11	80 338,11**	0,00	80 338,11	0,00	0,00	0,00
Nr 2	90 720,00	90 720,00*	0,00	90 720,00	0,00	0,00	0,00
Nr 3	166 320,00	166 320,00*	0,00	166 320,00	0,00	0,00	0,00
Nr 4	140 616,00	140 616,00*	0,00	140 616,00	0,00	0,00	0,00
Nr 5	70 272,00	69 504,00*	-768,00	70 272,00	0,00	768,00	768,00
ŁĄCZNIE	548 266,11	547 498,11	-768,00	548 266,11	0,00	768,00	768,00

*Kwota należna dopłaty wynika z pracy przewozowej, a nie z kwoty deficytu.

**Kwota należna dopłaty stanowi wysokość dopłaty wykorzystanej przez Jednostkę na podstawie ewidencji księgowej i faktur, nie przekracza maksymalnej kwoty dopłaty wynikającej z 90% kwoty deficytu i maksymalnej kwoty dopłaty liczonej do pracy przewozowej.

Powiat na realizację zadania w 2022 r. otrzymał dopłatę w łącznej wysokości 548 266,11 zł.

Na podstawie analizy dokumentów finansowo-księgowych, a także stwierdzonych i opisanych nieprawidłowości w zakresie pracy eksploatacyjnej, kontrolujący ustalili łączną wysokość dopłaty do zwrotu w kwocie **768,00 zł. Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

Kontrolujący na podstawie udzielonych wyjaśnień, ewidencji księgowej oraz dokumentacji źródłowej przekazanej przez Jednostkę ustalili wykorzystanie środków dopłaty i środków własnych na realizację zadania. Szczegóły w tabeli.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty	Kwota środków własnych*	Ogółem
Nr 1	80 338,11 zł	13 910,40 zł	94 248,51 zł
Nr 2	90 720,00 zł	16 329,60 zł	107 049,60 zł
Nr 3	166 320,00 zł	29 937,60 zł	196 257,60 zł
Nr 4	140 616,00 zł	25 310,88 zł	165 926,88 zł
Nr 5	69 504,00 zł	12 510,71 zł	82 014,71 zł
RAZEM	547 498,11 zł	97 999,19 zł	645 497,30 zł

*Kwota wkładu własnego brutto wykazana zgodnie z ewidencją księgową, różnica w wysokości 0,01 zł (ewidencja księgowa – faktury wystawione na udział własny 97 999,20 zł) zgodnie z wyjaśnieniem powstała „W związku z tym, że firma – (...), obsługiwała dwie linie autobusowe nr 4 i nr 5 i wystawiła za to jedną fakturę, różnice wynikały z zaokrągleń naliczenia podatku VAT. (...)”.

W wyniku kontroli ustalono kwotę dopłaty w wysokości 547 498,11 zł oraz środków własnych w kwocie 97 999,19 zł, razem 645 497,30 zł. Kwota ogółem jest niższa od kwoty deficytu linii komunikacyjnych z uwagi na wypłatę niższego wynagrodzenia Operatorom, co, jednakże nie miało wpływu na rozliczenie zadania.

(dowód: akta kontroli str. 46, 196, 200-220, 376)

W związku z zapisem § 4 ust. 1 zawartej umowy z wojewodą, kontrolujący zwrócili się z pytaniem do Powiatu, czy przy realizacji umowy uzyskał dochody, których nie można było przewidzieć,

w szczególności z kar umownych i odsetek od środków Funduszu zgromadzonych na rachunku Organizatora. Na podstawie dokumentacji przedstawionej do kontroli oraz wyjaśnień kontrolujący ustalili, że:

- w związku z realizacją zadania nie wystąpiły kary umowne i odszkodowania,
- w 2022 r. Jednostka pozyskała odsetki od posiadanych na rachunku środków dopłaty, których nie wykorzystała i nie zwróciła w terminie na konto wojewody. Powiat dopiero w trakcie kontroli, w dniu 18 kwietnia 2023 r. dokonał zwrotu niewykorzystanych odsetek w kwocie 114,53 zł. **Szczegóły nieprawidłowości opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 377)

Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości

Ad 2.2. Praca eksploatacyjna

Wyliczenie pracy eksploatacyjnej w II i IV kwartale 2022 r. na linii nr 5 w oparciu o błędną liczbę dni pracy

W wyniku analizy danych zawartych we wnioskach o dopłatę za II i IV kwartał 2022 r. oraz sprawozdań kwartalnych za ten okres, informacji przedłożonych przez Operatora dotyczących pracy eksploatacyjnej w okresach rozliczeniowych, kalendarza dni wolnych od nauki sporządzonego przez Jednostkę, ustalono, że Powiat nieprawidłowo wyliczył liczbę dni pracy eksploatacyjnej na linii nr 5 w powyższych kwartałach. Powiat Choszczeński wykazał błędną liczbę dni pracy w dni szkolne w II kwartale w wysokości 54 dni, zamiast 53 dni, a w IV kwartale w wysokości 58 dni, zamiast 57 dni. Wykazane różnice przedłożyły się na zawyżenie pracy eksploatacyjnej we wnioskach o dopłatę. Dane przedstawiono w tabeli.

Okres rozliczeniowy	Liczba dni pracy w okresie rozliczeniowym zgodnie z załącznikiem do sprawozdania	Liczba dni pracy ustalona przez kontrolujących na podstawie zestawień Operatora	Praca eksploatacyjna dziennie w wkm	Wielkość pracy eksploatacyjnej w kwartale zgodnie ze sprawozdaniem w wkm	Wielkość pracy eksploatacyjnej w kwartale ustalona przez kontrolujących w wkm	Różnica w dniach pracy	Różnica w wkm
a	b	c	d	e=b*d	f=c*d	g=b-c	h=e-f
II kwartał	54	53	128	6 912	6 784	1	128
IV kwartał	58	57		7 424	7 296	1	128

W związku ze stwierdzonymi błędami kontrolujący zwrócili się do Jednostki z pytaniem o przyczynę wykazania liczby dni pracy niezgodnej ze stanem faktycznym. Pismem z dnia 12 maja 2023 r. wyjaśniono, że „w roku 2022 linia komunikacyjna nr 5 funkcjonowała w dni nauki szkolnej. Składając wniosek o dopłatę wyliczono 183 dni nauki szkolnej. Jednakże omyłkowo wliczono w ten zakres dwa dni, które były dodatkowo wolne od nauki szkolnej tj. 2 maja oraz 23 grudnia. Faktyczny czas funkcjonować linii nr 5 w roku 2022 wynosił 181 dni nauki szkolnej”.

Skutkiem nieprawidłowości było zawyżenie we wnioskach o dopłatę liczby wozokilometrów łącznie o 256, co w ostatecznym rozrachunku miało wpływ na kwotę wnioskowanej i otrzymanej dopłaty. Szczegóły obliczeń zawarto w części **Ad 5. Rozliczenie zadania**. W związku z tym, że Jednostka

nie skorygowała błędnych wyliczeń w sprawozdaniach kwartalnych, powyższa nieprawidłowość spowodowała także niewłaściwe sporządzenie sprawozdania rocznego.

Odpowiedzialność za powstałą nieprawidłowość ponoszą osoby bezpośrednio realizujące zadanie oraz osoby je nadzorujące.

(dowód: akta kontroli str. 43, 165-167, 171-173, 182-193)

Ad 5. Rozliczenie zadania

Pobranie dopłaty w nadmiernej wysokości w kwocie 768,00 zł

Kontrolujący na podstawie otrzymanej od Jednostki dokumentacji (dokumentów finansowo-księgowych, Tabeli nr 1: Zestawienie dotyczące pokrycia faktycznego deficytu w związku z realizacją zadania na podstawie umowy nr 2/IR/FRPA/2022, faktur, sprawozdań wraz z załącznikami), a także stwierdzonych nieprawidłowości w zakresie pracy eksploatacyjnej, dokonali szczegółowej weryfikacji prawidłowości i wysokości wykorzystanych środków z dopłaty na poszczególnych liniach komunikacyjnych. W jej wyniku stwierdzono na linii nr 5 w II i IV kwartale 2022 r. rozbieżności pomiędzy wysokością otrzymanych i wykorzystanych środków z dopłaty, a tych należnych wyliczonych przez kontrolujących. Ustalenia przedstawiono poniżej.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Łączna wielkość pracy na linii w wozokilometrach	Kwota dopłaty		
			Należna ustalona przez kontrolujących (zł)	Otrzymana i wykorzystana na podstawie Tabeli nr 1 oraz faktur (zł)	Pobrana w nadmiernej wysokości (zł)
1	2	3	4	5	6(5-4)
Linia nr 5	II kwartał	6 784	20 352,00*	20 736,00	384,00
	IV kwartał	7 296	21 888,00*	22 272,00	384,00
Kwota dopłaty do zwrotu					768,00

*Dopłata wynika z liczby przejechanych wozokilometrów (3 zł za 1 wozokilometr), a nie ze sfinansowanej maksymalnej wysokości kwoty deficytu (dopłata nie może wynieść więcej niż 90% kwoty deficytu).

Na podstawie powyższej tabeli, kontrolujący ustalili łączną wysokość dopłaty do zwrotu w kwocie 768,00 zł (dopłata pobrana w nadmiernej wysokości).

Zgodnie z zapisami umowy nr 2/IR/FRPA/2022 (§ 4 ust. 5 pkt 3) i ustawy o frpa (art. 17 ust. 1 pkt 3) dopłata pobrana w nadmiernej wysokości – podlega zwrotowi wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, w terminie 15 dni od dnia stwierdzenia okoliczności, tj. od dnia odebrania Wystąpienia pokontrolnego przez jednostkę kontrolowaną.

Zgodnie z § 4 ust. 8-9 umowy o dopłatę i art. 17 ust. 4-5 ustawy o frpa, dopłatą pobraną w nadmiernej wysokości jest dopłata otrzymana w wysokości wyższej niż określona w umowie o dopłatę lub wyższej niż niezbędna na dofinansowanie danego zadania własnego organizatora w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu kwoty deficytu pojedynczych linii komunikacyjnych w przewozach

autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zwrotowi podlega ta część dopłaty, która została pobrana w nadmiernej wysokości.

Odsetki od dopłaty podlegającej zwrotowi nalicza się począwszy od dnia stwierdzenia pobrania dopłaty w nadmiernej wysokości (§ 4 ust. 10 pkt 2 umowy o dopłatę i art. 17 ust. 6 pkt 2 ustawy o frpa). 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.

Przyczyną pobrania dopłaty w nadmiernej wysokości jest wyliczenie pracy eksploatacyjnej w oparciu o błędną liczbę dni pracy na linii nr 5.

Osobami odpowiedzialnymi za wskazaną nieprawidłowość są: kierownik jednostki kontrolowanej, osoby realizujące zadanie oraz osoby nadzorujące realizację zadania.

(dowód: akta kontroli od str. 193, 196, 200-208, 212-220, 260-263, 270-273, 275-278, 376)

Nieterminowy zwrot odsetek bankowych pozyskanych od środków dopłaty

Na podstawie przedstawionej dokumentacji finansowo-księgowej kontrolujący ustalili, że Powiat pozyskał odsetki od środków zgromadzonych na rachunku bankowym, na którym przechowywano dopłaty przekazane przez wojewodę. Ustalenia kontrolerów zostały potwierdzone oświadczeniem Kierownika Wydziału Budżetowo-Finansowego, który poinformował, że: *„(...) w okresie od stycznia do sierpnia 2022 r. bank nie naliczał odsetek od środków na rachunkach bankowych. Po zawarciu nowej umowy bankowej w dniu 15.09.2022 r. po raz pierwszy zostały naliczone odsetki za miesiąc wrzesień 2022 r.”*

(dowód: akta kontroli str. 378-401)

W trakcie kontroli Powiat ustalił wysokość odsetek w kwocie 113,87 zł pozyskanych od środków dopłaty zgromadzonych na rachunku bankowym.

(dowód: akta kontroli str. 402-417)

W § 4 ust. 1-2 umowy nr 2/IR/FRPA/2021 Powiat zobowiązał się do wykorzystania ewentualnych odsetek od środków Funduszu, zgromadzonych na rachunku Powiatu, których nie można było przewidzieć. Niewykorzystane środki, w tym odsetki Powiat zobowiązał się zwrócić na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego w terminie do **15 stycznia 2023 r.**

Jednostka do dnia kontroli nie wykorzystała i nie dokonała zwrotu pozyskanych odsetek w terminie wynikającym z umowy o dopłatę na rachunek Wojewody Zachodniopomorskiego.

Na tę okoliczność Wicestarosta Powiatu poinformował, że: *„Zgodnie z § 4 Umowy nr 2/IR/FRPA/2022 odsetki bankowe w kwocie 114,53 zł. zostały zwrócone dnia 18.04.2023 r. za okres od 15.09.2022 r. do 31.12.2022 r. Odsetki bankowe były naliczone za w/w okres w związku z zawarciem nowej umowy bankowej, wcześniejsza umowa nie przewidywała dochodów z tego tytułu”*.

(dowód: akta kontroli str. 46)

W efekcie kontroli w dniu **18 kwietnia 2023 r.**, czyli **93 dni po terminie** wynikającym z umowy o dopłatę Jednostka zwróciła na konto wojewody ustaloną kwotę odsetek w wysokości 113,87 zł oraz odsetki od nieterminowego zwrotu niewykorzystanych dochodów w wysokości 0,66 zł. Razem zwrócono 114,53 zł.

(dowód: akta kontroli str. 418-419)

W tym miejscu należy wskazać, że zgodnie z art. 54 § 1 pkt 5 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2022 r., poz. 2651 ze zm.) odsetek od dokonywanych zwrotów nie nalicza się w sytuacji, gdy ich wysokość przed zaokrągleniem do pełnych złotych nie przekracza 8,70 zł.

Skutkiem jest nieterminowe rozliczenie się z Wojewodą Zachodniopomorskim w zakresie pozyskanych dochodów.

Osobami odpowiedzialnymi za wskazaną nieprawidłowość są: kierownik jednostki kontrolowanej, osoby realizujące zadanie oraz osoby bezpośrednio nadzorujące realizację zadania.

Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień

Ad 2.3. Kwota deficytu linii komunikacyjnej

Nieprawidłowo ustalone deficyty linii komunikacyjnych w 2022 r.

W wyniku analizy dokumentacji źródłowej, tj. informacji o pracy eksploatacyjnej oraz rejestrów przychodów kontrolujący stwierdzili, że rzeczywiste deficyty linii komunikacyjnych nie były zgodne z danymi wykazywanymi wojewodzie. Szczegóły w tym zakresie przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna / okres rozliczeniowy	Deficyt rzeczywisty	Deficyt w ujęciu kwartalnym wg Jednostki	Deficyt w ujęciu rocznym wg Jednostki	Różnice	
				deficyt rzeczywisty - deficyt w ujęciu kwartalnym wg Jednostki	suma deficytów w ujęciu kwartalnym wg Jednostki - deficyt w ujęciu rocznym wg Jednostki
1.	2.	3.	4.	5. (2.-3.)	6. (3.-4.)
Linia nr 1*	94 926,76 zł	94 734,11 zł	94 734,11 zł	192,65 zł	0,00 zł
IV kwartał	24 780,65 zł	24 588,00 zł		192,65 zł	
Linia nr 2	120 306,02 zł	120 624,18 zł	121 624,18 zł	-318,16 zł	-1 000,00 zł
I kwartał	32 012,30 zł	32 012,30 zł		0,00 zł	
II kwartał	30 636,49 zł	30 636,49 zł		0,00 zł	
III kwartał	29 886,50 zł	30 312,42 zł		-425,92 zł	
IV kwartał	27 770,73 zł	27 662,97 zł		107,76 zł	
Linia nr 3	217 938,87 zł	217 883,03 zł	217 893,03 zł	55,84 zł	-10,00 zł
I kwartał	53 278,71 zł	53 264,82 zł		13,89 zł	
II kwartał	52 811,11 zł	52 794,90 zł		16,21 zł	
III kwartał	57 203,69 zł	57 177,95 zł		25,74 zł	
IV kwartał	54 645,36 zł	54 645,36 zł		0,00 zł	

Linia nr 4*	208 277,10 zł	207 341,72 zł	207 341,72 zł	935,38 zł	0,00 zł
III kwartał	54 357,85 zł	53 422,47 zł		935,38 zł	
Linia nr 5*	101 534,13 zł	102 789,62 zł	102 789,62 zł	-1 255,49 zł	0,00 zł
II kwartał	31 358,09 zł	31 998,09 zł		-640,00 zł	
III kwartał	13 141,59 zł	13 117,08 zł		24,51 zł	
IV kwartał	33 528,15 zł	34 168,15 zł		-640,00 zł	
RAZEM	742 982,88 zł	743 372,66 zł	744 382,66 zł	-389,78 zł	-1 010,00 zł

*W celu przejrzystości wykazania różnic pogrubione kwoty dotyczące linii nr 1, 4 i 5 prezentują dane zagregowane za cały rok.

(dowód: akta kontroli str. 196, 279-375)

Na tę okoliczność Pani Starosta wyjaśniła, że: „(...) na wykazane rozbieżności na linii nr 5 przede wszystkim miała wpływ błędnie przyjęta liczba dni 183 zamiast 181, ponadto przy obliczeniach w poszczególnych kwartałach, różnice między sprawozdaniami kwartalnymi a sprawozdaniem rocznym wynikły z błędy pisarskiego przy uzupełnianiu dokumentacji, różnice między deficytem rzeczywistym wynika z faktu, iż w miesiącach kończących dany kwartał wprowadzono obliczenia, w których wliczane były przychody z biletów na poszczególnych liniach (szacunkowe), które były określone do wniosku o objęcie dopłatą danego kwartału. W późniejszym etapie sprawozdawczym po uzyskaniu rzeczywistych dochodów ze sprzedaży biletów na poszczególnych liniach błędnie zsumowano wartości szacunkowe zamiast rzeczywistych podane przez Operatorów”.

(dowód: akta kontroli str. 43)

Zgodnie z wyjaśnieniem przyczyną opisanego uchybienia była błędnie przyjęta liczba dni, w których kursowały autobusy, błąd pisarski oraz przyjęcie szacunkowych wartości przychodów ze sprzedaży biletów.

Skutkiem powyższego jest wykazanie w załącznikach do sprawozdań kwartalnych i rocznego nieprawidłowych kwot deficytów linii komunikacyjnych.

Nieprawidłowo ustalone wysokości kwot deficytów linii komunikacyjnych nie miały wpływu na rozliczenie dopłaty, dlatego powyższe stanowi uchybienie.

Odpowiedzialność za powyższe ponoszą osoby bezpośrednio realizujące zadanie, jak i osoby nadzorujące.

Nieprawidłowe rozliczenie rekompensaty pomiędzy Organizatorem a Operatorami na podstawie faktur

W ramach realizacji zadania dokonano rozliczenia rekompensaty przy udziale środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych na podstawie faktur wystawionych przez Operatorów.

Zgodnie z wyjaśnieniem z dnia 15 maja 2023 r. Wicestarosty Powiatu „(...) Rozliczenia dopłat w powiecie były dokonywane na podstawie faktury, ponieważ w § 7 umów zawartych z operatorami podstawą rozliczenia były w/w dokumenty. Jednocześnie dodaje, że operatorzy prowadzą działalność gospodarczą i muszą wystawiać faktury VAT”.

(dowód: akta kontroli od str. 46)

Stosownie do stanowiska Ministerstwa Infrastruktury z dnia 11 września 2019 r. (znak: DBI-3.070.25.2019) uzgodnionego z Ministerstwem Finansów oraz zapisów rozdziału 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z uwagi na brak opodatkowania podatkiem od towarów i usług przekazywanej Operatorom rekompensaty, prawidłowe jest 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 tych usług oferowanych przez Operatora.

(dowód: akta kontroli od str. 212-248, 253a)

Przyczyną uchybienia są zapisy umowy z Operatorami. Skutkuje to powstaniem ryzyka błędnego rozliczenia zadania dofinansowanego środkami z Funduszu. Rozliczenie zadania na podstawie faktur stanowi w ocenie kontrolujących uchybienie formalne.

Osobami odpowiedzialnymi za uchybienie są osoby bezpośrednio realizujące zadanie, jak i osoby je nadzorujące.

Ad 3. Dokumentacja finansowo-księgową zadania

Ujęcie w ewidencji księgowej za 2022 r. faktury dotyczącej 2021 r.

Powiat Choszczeński przedstawił kontrolującemu ewidencję księgową wydatków oraz kosztów objętych dopłatą w 2022 r. ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, gdzie ujęto fakturę nr FS/10/12/2021 na kwotę 2 403,88 zł, która dotyczyła zadania realizowanego w 2021 r.

Zgodnie z § 7 ust. 1 umowy nr 2/IR/FRPA/2022 z dnia 31 grudnia 2021 r. „*Organizator, któremu została udzielona dopłata zobowiązuje się do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą, zgodnie z zasadami wynikającymi z ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217 z późn. zm.) w sposób umożliwiający identyfikację poszczególnych operacji księgowych.*” oraz art. 15 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej „*Organizator, któremu została udzielona dopłata jest obowiązany do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą.*”

Jak wynika z przedstawionej kontrolującemu dokumentacji, Powiat nie prowadził ewidencji księgowej wydatków objętych dopłatą w 2022 r. zgodnie z zapisem Umowy zawartej z Wojewodą Zachodniopomorskim oraz art. 15 ustawy o Funduszu.

W związku z tym kontrolujący zwrócili się do Jednostki z pytaniem, o przyczynę ujęcia w ewidencji księgowej zadania realizowanego w 2022 r. faktury nr FS/10/12/2021 na kwotę 2 403,88 zł, która dotyczy zadania realizowanego w 2021 r.

W wyjaśnieniu Starosta Choszczeński wskazał „*Wydział Budżetowo-Finansowy otrzymał duplikat faktury nr FS/10/12/2021 na kwotę 2 403,88 zł potwierdzony merytorycznie przez Wydział*

komunikacji i Transportu dnia 11.02.2022 r. Powyższa faktura została uregulowana zgodnie z terminem płatności określonym przez kontrahenta dnia 25.02.2022 r. Wydatki dotyczące tego zadania są ewidencjonowane na wyodrębnionym koncie księgowym 130 600 60004 4300 00 07 1 – Rachunek bankowy – usługi autokarowe w zakresie transportu zbiorowego. Na wyżej wymienionym koncie księgowym są ewidencjonowane tylko i wyłącznie wydatki dotyczące tego zadania”.

Odnosząc się do udzielonego przez Powiat wyjaśnienia należy podkreślić, że umowa nr 2/IR/FRPA/2022 została zawarta na dofinansowanie przewozów autobusowych realizowanych w 2022 r., z tego względu wszelkie zapisy umowy, także te dotyczące prowadzenia ewidencji księgowej dotyczą wydatków jakie Jednostka poniosła w tym okresie, tj. na zadanie realizowane w 2022 r. W związku z tym, że na powyższym koncie znalazł się wydatek, który dotyczył przewozów autobusowych, jednak wykonywanych w roku poprzednim, nie można przedłożonej ewidencji księgowej wydatków traktować jako zgodnej z zapisami umowy z wojewodą.

Należy zwrócić uwagę, że wyodrębniona ewidencja księgowa zadania to nie tylko wyodrębnione konto księgowe, ale także zaewidencjonowane na nim wydatki i koszty rozliczone w ramach zadania w danym okresie.

(dowód: akta kontroli str. 46, 74-81, 205-211, 249-250)

Prowadzenie wyodrębnionej ewidencji księgowej w zakresie wydatków objętych dopłatą ma na celu przede wszystkim umożliwienie identyfikacji poszczególnych operacji księgowych. Brak jej wyodrębnienia spowodowało trudności z ustaleniem przez kontrolujących faktycznej wysokości poniesionych wydatków zarówno tych ze środków własnych, jak i z dopłaty.

Skutkuje to nieprzejrzystą ewidencją księgową zadania oraz brakiem możliwości szybkiego pozyskania informacji o wydatkach objętych dopłatą.

Osobami odpowiedzialnymi za wskazaną nieprawidłowość są osoby bezpośrednio dokonujące księgowania, skarbnik gminy oraz kierownik jednostki kontrolowanej.

Wyjaśnienia, protokoły, oświadczenia	<ol style="list-style-type: none">1. Wyjaśnienia z dnia 12.05.2023 r. ws. kontrolowanych zagadnień.2. Wyjaśnienia z dnia 15 05.2023 r. Pana Pawła Szubera ws. kontrolowanych zagadnień.3. Wyjaśnienia z dnia 23.05.2023 r. Pani Wioletty Kaszak ws. kontrolowanych zagadnień.4. Oświadczenie z dnia 20.04.2023 r. Pani Igi Carewicz dot. skarg mieszkańców.5. Oświadczenie z dnia 19.04.2023 r. Pani Igi Carewicz dot. wpływu faktury.6. Oświadczenie z dnia 19.04.2023 r. Pani Elżbiety Rybka-Markiewicz dot. VAT.7. Oświadczenie z dnia 19.04.2023 r. Pani Igi Carewicz ws. utworzenia linii komunikacyjnych.
---	---

	<p>8. Oświadczenie z dnia 19.04.2023 r. Pani Igi Carewicz o dniach wykazanych we wniosku o objęcie dopłatą – dot. linii nr 5.</p> <p>9. Notatka z dnia 18.04.2023 r. Pani Igi Carewicz dot. zmienionego rozkładu jazdy na linii nr 4.</p> <p>10. Oświadczenie z dnia 18.04.2023 r. Pani Igi Carewicz ws. sposobu ustalenia planowanego deficytu we wnioskach o objęcie dopłatą.</p> <p>11. Oświadczenie z dnia 18.04.2023 r. Pani Igi Carewicz ws. negocjacji przed zawarciem umów z przewoźnikami.</p> <p>12. Oświadczenie z dnia 19.04.2023 r. Pani Katarzyny Popławskiej ws. kar umownych i odszkodowań.</p> <p>13. Oświadczenie z dnia 19.04.2023 r. Pani Katarzyny Popławskiej ws. pozyskania odsetek od posiadanych środków dopłaty.</p>
<p>Ocena obszaru kontroli</p>	<p>Prawidłowość realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dofinansowanych przez dopłatę do ceny usługi ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w tym prawidłowość wyliczenia dopłaty w 2022 r. ocenia się pozytywnie z nieprawidłowościami.</p>
<p>Wnioski dotyczące uzyskanych efektów zrealizowanego zadania</p>	<p>W wyniku naboru ogłoszonego w 2021 roku przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, Powiat Choszczeński złożył wniosek o objęcie dopłatą na utworzenie połączeń autobusowych na terenie Powiatu. Podpisana umowa z Wojewodą stworzyła możliwość uruchomienia 5 linii komunikacyjnych o łącznej długości 224 kilometrów dziennie. Uruchomione dzięki środkom z dopłaty połączenia komunikacyjne pozwoliły usprawnić przemieszczanie się społeczności lokalnej po terenie Powiatu. Dofinansowanie z Funduszu pozwoliło mieszkańcom Powiatu na dopasowanie połączeń komunikacyjnych do ich potrzeb, w zakresie dostępu do pracy, ośrodków zdrowia, urzędów.</p> <p>Przedstawiona przez Powiat Choszczeński dokumentacja z realizacji zadania, dofinansowanego ze środków Funduszu, wykazała, że cel zadania został w pełni zrealizowany.</p> <p>Ocena pozytywna z nieprawidłowościami wynika z nieterminowego zwrotu przez Powiat odsetek pozyskanych od przekazanych środków dopłaty, które nie zostały wykorzystane na realizowane w 2022 r. zadanie oraz nieprawidłowo wyliczonej pracy eksploatacyjnej w II i IV kwartale 2022 r. (liczba dni pracy zawyżona o 2 dni) na linii nr 5, co skutkowało pobraniem dopłaty w nadmiernej wysokości.</p>
<p>Wpis do książki kontroli</p>	<p>2/2023</p>

<p>Zalecenia</p>	<p>1. Dokonać zwrotu dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości w kwocie 768,00 zł 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 zadania w przyszłości, zalecam:</p> <p>2. Prawidłowo sporządzać wnioski o dopłatę oraz rozliczać dopłatę, w oparciu o prawidłową liczbę dni pracy eksploatacyjnej.</p> <p>3. Terminowo zwracać na konto Wojewody Zachodniopomorskiego pozyskane i niewykorzystane w trakcie realizacji zadania dochody, w tym odsetki.</p> <p>4. Prawidłowo ustalać i wykazywać kwoty deficytów linii komunikacyjnych.</p> <p>5. Prowadząc rozliczenia finansowe z Operatorami wypłacać rekompensatę na podstawie not księgowych.</p> <p>6. Prowadzić ewidencję księgową wydatków objętych dopłatą w sposób zgodny z zapisami umowy, wyodrębniając w niej tylko wydatki zadania objęte daną umową.</p>
<p>Pouczenia</p>	<ul style="list-style-type: none"> - O sposobie wykonania zaleceń, albo o innym sposobie usunięcia stwierdzonych uchybień i nieprawidłowości, proszę powiadomić mnie za pośrednictwem Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie w terminie 15 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia. - 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. - Opis dokonywanego przelewu powinien zawierać pełną klasyfikację budżetową, rok w którym uzyskano zwracaną dopłatę, wskazanie, że jest to zwrot dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości (<i>dot. PwNW</i>), a także odniesienie do numeru pisma i daty wystąpienia pokontrolnego. - Odsetki należy naliczyć począwszy od dnia wskazanego w zaleceniu, tj. razem z odsetkami za ten dzień, a nie liczonymi dopiero od następnego dnia.

	<ul style="list-style-type: none"> - Odsetek od dopłaty nie nalicza się w sytuacji, gdy ich wysokość przed zaokrągleniem do pełnych złotych nie przekracza 8,70 zł. [Art. 54 §1 pkt 5) ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2023 r., poz. 2383)]. - Zgodnie z art. 48 ustawy z dnia 15 lipca 2011 roku o kontroli w administracji rządowej (Dz.U. z 2020 r. poz. 224) od wystąpienia pokontrolnego nie przysługują środki odwoławcze.
<p>PODPIS KIEROWNIKA JEDNOSTKI KONTROLUJĄCEJ</p>	<p style="text-align: center;">z upoważnienia WOJEWODY ZACHODNIOPOMORSKIEGO</p> <p style="text-align: center;"><i>Mateusz Wagemann</i> II WICEWOJEWODA ZACHODNIOPOMORSKI</p>