



WOJEWODA
ZACHODNIOPOMORSKI

Szczecin, dnia 22.11.2022

K-1.431.1.4.2022.6.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 2021 r.
Nazwa i adres organu kontrolującego	Wojewoda Zachodniopomorski ul. Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin
Nazwa i adres jednostki kontrolowanego	Gmina Maszewo pl. Wolności 2, 72-130 Maszewo
Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą oraz w okresie prowadzenia kontroli	Pan Paweł Piesio Burmistrz Gminy Maszewo
Okres objęty kontrolą	2021 r.
Kontrolujący	– Katarzyna Karczyńska – starszy inspektor (kierownik zespołu kontrolnego), – Magdalena Frymus – inspektor wojewódzki, z Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.
Nr upoważnienia	Upoważnienie nr 21/22 z dnia 8 marca 2022 r.
Podstawy prawne do przeprowadzenia kontroli	– Art. 16 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz.U. z 2020 r., poz. 224), – art. 18 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2021 r., poz. 717 ze zm.).
Kryteria prowadzenia kontroli	legalność, gospodarność, rzetelność, celowość
Termin kontroli	21 marca – 1 kwietnia 2022 r.

Rodzaj kontroli	Planowa, tryb zwykły ¹
Podstawa prawna	<ul style="list-style-type: none"> – Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2021 r., poz. 305 ze zm.), zwana dalej ustawą o finansach publicznych. – Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 2021 r., poz. 217 ze zm.), zwana dalej ustawą o rachunkowości. – Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2021 r., poz. 717 ze zm.), zwana dalej ustawą o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. – Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1371), zwana dalej ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 sierpnia 2019 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. z 2019 r. poz. 1514) zwane dalej rozporządzeniem z 09.08.2019 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. – 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) zwane dalej rozporządzeniem z 26.03.2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. – Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 2 marca 2010 r. w sprawie szczegółowej klasyfikacji dochodów, wydatków, przychodów i rozchodów oraz środków pochodzących ze źródeł zagranicznych (Dz.U. z 2014 r., poz. 1053 ze zm.), zwane dalej rozporządzeniem w sprawie szczegółowej

¹Mając na względzie obowiązujący na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stan epidemii (rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r., Dz. U. z 2022 r. poz. 340) i brak możliwości bezpośredniego przeprowadzenia kontroli, przedmiotowe czynności, na podstawie art. 21 ustawy o kontroli w administracji rządowej, przeprowadzone zostały poza siedzibą podmiotu kontrolowanego, o czym Burmistrz Gminy Maszewo został poinformowany w zawiadomieniu o kontroli z dnia 8 marca 2022 r. (znak: K-1.431.1.4.2022.1.MF).

	klasyfikacji dochodów, wydatków, przychodów i rozchodów oraz środków pochodzących ze źródeł zagranicznych.
Osoba udzielająca wyjaśnień w trakcie kontroli	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pan Paweł Piesio – Burmistrz Gminy Maszewo, 2. Pani Marzena Miksa – Skarbnik Gminy, 3. Pani Sylwia Szatkowska – Główny specjalista ds. funduszy i współpracy z organizacjami pozarządowymi, 4. Pani Justyna Marciniak – Podinspektor ds. inwestycji.

USTALENIA KONTROLI

Zgodnie z art. 1 oraz art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, środki Funduszu służą realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi za wyjątkiem komunikacji miejskiej.

1. Wniosek o objęcie dopłatą

Złożenie wniosku o objęcie dopłatą

Dopłacie ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej: Fundusz), zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, 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.

Rada Miejska w Maszewie utworzyła 3 nowe linie komunikacyjne spełniające zapis ww. ustawy i uregulowała ten fakt w:

- Uchwale Nr XXV/172/2020 z dnia 22 grudnia 2020 r. w zakresie 1 linii komunikacyjnej,
 - Uchwale Nr XXIX/212/2021 z dnia 29 czerwca 2021 r. w zakresie 2 linii komunikacyjnych.
- (dowód: akta kontroli str. 52-53, 90-91)

W związku z organizacją przez Wojewodę Zachodniopomorskiego naborów na 2021 r. w okresie 4-24 listopada 2020 r. (I nabór) oraz w okresie 20 kwietnia - 5 maja 2021 r. (III nabór), dotyczących pozyskania środków finansowych z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, Gmina Maszewo złożyła dwa wnioski o objęcie dopłatą w wyznaczonych przez wojewodę terminach, tj. w przypadku:

- **I naboru** wniosek o objęcie dopłatą został złożony ePUAP-em w dniu 24 listopada 2020 r.,
 - **III naboru** wniosek o objęcie dopłatą został złożony ePUAP-em w dniu 5 maja 2021 r.
- (dowód: akta kontroli str. 50-51, 68-69)

Wniosek o objęcie dopłatą w ramach I naboru - 1 linia komunikacyjna

Wniosek o objęcie dopłatą został przyjęty i rozpatrzony. Wnioskiem objęto 1 linię komunikacyjną o łącznej długości 104 km tam i z powrotem (52 km w jedną stronę) oraz rocznej pracy eksploatacyjnej wynoszącej **26 416 wkm**. We wniosku ustalono maksymalną kwotę dopłaty w wysokości **79 248,00 zł** oraz zaplanowano 254 dni pracy eksploatacyjnej w ciągu 2021 r., które miały obejmować dni robocze od poniedziałku do piątku z wyłączeniem świąt. Do wniosku dołączono wszystkie wymagane załączniki.

Szczegóły dotyczące wielkości pracy eksploatacyjnej, kwoty deficytu oraz dopłaty dla linii komunikacyjnej ujęto w poniższej tabeli.

<i>Linie komunikacyjne</i>	<i>Długość linii dziennie [km]</i>	<i>Liczba dni pracy w 2021 r.</i>	<i>Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej w 2021 r. [wkm]</i>	<i>Planowana kwota deficytu linii [zł]</i>	<i>Wnioskowana kwota dopłaty [zł]*</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4=(2*3)</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
Linia nr 1 Maszewko-Tarnowo	104	254	26 416,00	128 828,80 zł	79 248,00 zł

* Obowiązująca kwota dopłaty w momencie złożenia wniosku wynosiła nie więcej niż 3,00 zł do wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Wnioskowana przez Gminę kwota dopłaty do 1 wkm to 3,00 zł.

Na podstawie przedstawionej dokumentacji pozytywnie oceniono wniosek i przyznano Gminie w rozdziale 60004 Lokalny transport zbiorowy dopłatę ze środków Funduszu na 2021 r. we wnioskowanej kwocie.

(dowód: akta kontroli str. 52-67)

Wniosek o objęcie dopłatą w ramach III naboru - 2 linie komunikacyjne

Przedłożony przez jednostkę w ramach III naboru wniosek o objęcie dopłatą został przyjęty i rozpatrzony. Wnioskiem objęto 2 linie komunikacyjne o łącznej długości 30 km (21 km + 9 km) w jedną stronę oraz pracy eksploatacyjnej wynoszącej **6 084 wkm**. We wniosku ustalono maksymalną kwotę dopłaty w wysokości **18 252,00 zł**, a także liczbę dni pracy eksploatacyjnej w okresie wrzesień – grudzień 2021 r. wynoszącą 78 dni, które miały obejmować dni robocze od poniedziałku do piątku z wyłączeniem świąt.

W dniu 6 maja 2021 r. Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego wystosował e-mail do Gminy Maszewo z prośbą o korektę wniosku o objęcie dopłatą oraz uzupełnienie załączników w terminie do dnia 10 maja 2021 r. do godziny 12.00. Gmina w wyznaczonym terminie przekazała korektę wniosku o objęcie dopłatą wraz z brakującym oświadczeniem dot. spełniania zapisów § 3 pkt 6 Rozporządzenia z dnia 30 marca 2021 r. Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 poz. 582).

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

Linie komunikacyjne	Długość linii dziennie [km]	Liczba dni pracy w 2021 r.	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej w 2021 r. [wkm]	Planowana kwota deficytu linii [zł]	Wnioskowana kwota dopłaty [zł]*
1	2	3	4=(2*3)	5	6
Linia nr 1 Bagna-Maszewo	42	78	3 276	11 700,00 zł	9 828,00 zł
Linia nr 2 Rożnowo-Maszewo	36	78	2 808	10 140,00 zł	8 424,00 zł
Razem	78	x	6 084	21 840,00 zł	18 252,00 zł

* Obowiązująca kwota dopłaty w momencie złożenia wniosku wynosiła nie więcej niż 3,00 zł do wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Wnioskowana przez Gminę kwota dopłaty do 1 wkm to 3,00 zł.

Na podstawie przedstawionej dokumentacji pozytywnie oceniono wniosek i przyznano Gminie w rozdziale 60004 Lokalny transport zbiorowy dopłatę ze środków Funduszu na 2021 r. we wnioskowanej kwocie.

(dowód: akta kontroli str.70-91)

We wnioskach o objęcie dopłatą wskazywano, że na dofinansowanych wszystkich liniach (I i III nabór) nie będą realizowane potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na danej linii.

Gmina Maszewo przedstawiła kontrolującym wydane przez Burmistrza Gminy Maszewo obowiązujące w 2021 r. zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dotyczące wszystkich linii objętych dopłatą.

We wnioskach o objęcie dopłatą (I i III nabór) Gmina wykazała planowany udział % wkładu własnego w kwocie deficytu na poziomie 38% dla wniosku z I naboru i 33% dla wniosku z III naboru.

Kontrolujący sprawdzili prawidłowość danych ujętych we wnioskach o objęcie dopłatą w zakresie wszystkich 3 linii komunikacyjnych (I i III nabór). Na podstawie kalkulacji przekazanych przez operatora oraz zawartych z nim umów, a także projektu rozkładu jazdy, kontrolujący stwierdzili, że dane w zakresie wyliczenia planowanego deficytu, planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej oraz wyliczenia planowanej kwoty dopłaty zostały wykazane we wnioskach prawidłowo. Dane te odzwierciedlały informacje zawarte w dokumentacji źródłowej przekazanej przez Gminę.

Ponadto, na podstawie dokumentacji źródłowej, kontrolujący zweryfikowali prawidłowość wykazanych we wnioskach o objęcie dopłatą (I i III nabór) danych dotyczących częstotliwości kursów na poszczególnych liniach, długości linii komunikacyjnych dla jednego kursu i liczby zatrzymań na przystankach komunikacyjnych, a także przebiegu linii komunikacyjnych. Ustalono, że wnioski o objęcie dopłatą są zgodne z dokumentacją źródłową w zakresie 2 linii (III nabór).

W wyniku kontroli stwierdzono, że w ramach I naboru przedstawiony załącznik do wniosku o objęcie dopłatą, tj. planowany rozkład jazdy prezentuje dane odmienne od tego wniosku i pozostałej dokumentacji w zakresie końcowego przystanku. **Szczegóły uchybienia opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

(dowód: akta kontroli str. 92-113)

Umowy o dopłatę na 2021 r. ze środków Funduszu

Wojewoda Zachodniopomorski zawarł z Gminą Maszewo dwie umowy na dofinansowanie w 2021 r. ze środków Funduszu zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W dniu 31 grudnia 2020 r. została zawarta

umowa nr 5/IR/FRPA/2021 (I nabór), a w dniu 22 czerwca 2021 r. umowa nr 33/IR/FRPA/2021 (III nabór).

Zgodnie z umowami maksymalna kwota dopłat mogła wynieść odpowiednio:

- **79 248,00 zł** z przeznaczeniem na 1 linię komunikacyjną o długości 52 km (w jedną stronę) i pracy eksploatacyjnej wynoszącej 26 416 wkm (I nabór),
- **18 252,00 zł** z przeznaczeniem na 2 linie komunikacyjne o łącznej długości 30 km i pracy eksploatacyjnej wynoszącej 6 084 wkm (III nabór).

Umowy zawarte na 2021 r. opiewały na łączną kwotę **97 500,00 zł** dofinansowania z Funduszu pracy eksploatacyjnej wynoszącej łącznie **32 500 wkm** (26 416 wkm + 6 084 wkm).

W umowach zawarto także zapisy, że Organizator dokonuje wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego na zasadach określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz zawiera z Operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego po uzyskaniu zgody organu stanowiącego na jej zawarcie (§2 ust. 1 umów). Ponadto wskazano, iż warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% oraz zawarcie przez Organizatora umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (§2 ust. 2 pkt 1-2 umów).

(dowód: akta kontroli str. 114-137)

Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Rada Miejska w Maszewie jako organ stanowiący Gminy Maszewo, wyraziła zgodę na zawarcie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomiędzy Gminą Maszewo (Organizatorem publicznego transportu zbiorowego) a Operatorami w:

- Uchwale Nr XXV/173/2020 z dnia 22 grudnia 2020 r.
- Uchwale Nr XXIX/212/2021 z dnia 29 czerwca 2021 r.

Zatem został spełniony wymóg przepisu art. 22 ust. 2 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz §2 ust. 1 umów z wojewodą, które wskazują, że zawarcie umowy Organizatora z Operatorem wymaga uzyskania zgody organu stanowiącego.

(dowód: akta kontroli str. 54-55, 90-91)

Organizator dokonał wyboru Operatorów na podstawie art. 19 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w trybie art. 22 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, tj. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy. W myśl wskazanego przepisu tryb ten ma zastosowanie w przypadku, gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od Operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy (poprzez zastosowanie ustawy Prawo zamówień publicznych lub ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi).

Na tę okoliczność Burmistrz Maszewa przedstawił notatki służbowe z dnia 22 marca 2022 r., w których zostały opisane sposoby wyboru wykonawców. W pierwszym przypadku „(...) Konieczność zawarcia tej umowy wynikała z tego, że od dnia 1 września 2020 r. w związku z rozprzestrzenianiem się pandemii Covid-19 zaprzestano świadczenia usług przewozowych na terenie Gminy Maszewo (...). (...) W wyniku tego wiele osób, w tym zwłaszcza młodzież zostało pozbawionych możliwości dojazdu do Goleniowa do pracy i szkół ponadpodstawowych. Był to bardzo duży problem dla mieszkańców (...).

Pan (...) zgodził się na uruchomienie przewozów na tej linii z początkiem roku 2021 (wg wyżej przywołanej umowy). Przewoźnik wyraził zgodę na to, że odcinki przebiegające przez Gminę Maszewo będą współfinansowane w ramach funduszu przewozów autobusowych i Gminę Maszewo, natomiast na odcinku od Tarnowa gm. Maszewo do Goleniowa w ramach odcinka komercyjnego. (...)

Było to jedyne możliwe rozwiązanie do odtworzenia linii komunikacyjnej na tej trasie, na której z dnia na dzień zaprzestano świadczenia usług przewoźnik (...), bez wcześniejszego poinformowania o tym kogokolwiek (...)

W przypadku drugiej umowy „(...) Wybór przewoźnika podyktowany był względami ekonomicznymi. Przewoźnik dodatkowo w ramach oddzielnych umów świadczy usługi dowozu dzieci do szkół na terenie Gminy Maszewo (do Szkoły Podstawowej w Maszewie i Rożnowie Nowogardzkim). Linie te są obsługiwane przy wykorzystaniu tego taboru w przerwach między dowozami szkolnymi. (...)

(dowód: akta kontroli str. 138-139)

Gmina podpisała dwie umowy na świadczenie w 2021 r. usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (przewozy publiczne) z dwoma Operatorami, tj. Firmą Handlowo-Usługową XXX XXX oraz XXX-XXX Przewozy Autobusem XXX XXX. Były to:

- Umowa nr 1/2021 z dnia 4 stycznia 2021 r. na **linię nr 1**, objęte umową o dopłatę nr 5/IR/FRPA/2021,
- Umowa nr 61/2021 z dnia 31 sierpnia 2021 r. na **linie nr 1 i 2**, objęte umową o dopłatę nr 33/IR/FRPA/2021.

Obydwie umowy zostały zawarte po wyrażeniu na to zgody przez Radę Miejską w Maszewie. Ponadto kontrolujący ustalili, że okres, na który zostały zawarte umowy spełnia wymogi wynikające z zapisu art. 22 ust. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, mającym zastosowanie w przypadku wyboru operatora w trybie art. 22 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy.

Przedmiotem zawartych umów było świadczenie usług w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gminy Maszewo na liniach komunikacyjnych objętych umowami. Umowy zawierały informacje o sposobie wypłacania rekompensaty operatorowi przez Organizatora. Zawarto w nich również informacje o planowanej do wykonania liczbie wozokilometrów. Przyjęto, że wynagrodzenie za okres rozrachunkowy ustalane jest jako iloczyn wozokilometrów w okresie rozrachunkowym i stawki w kwocie odpowiednio 6,80 zł brutto i 5,00 zł brutto za każdy wozokilometr pomniejszony o dochód ze sprzedaży biletów. W ramach umowy 1/2021 zaplanowano wykonanie 26 416 wkm, a w ramach umowy 60/2021 zaplanowano wykonanie 6 084 wkm.

Kontrolujący zapytali jednostkę, w jaki sposób zostały ustalone stawki za 1 wkm wynikające z umów podpisanych z przewoźnikami, jakie czynniki były brane pod uwagę przy jej wyliczaniu oraz kto ustalił ich wysokości. W pierwszym przypadku organizator przewozów wyjaśnił, że: „(...) *cena za kilometr została ustalona z uwzględnieniem poniesionych kosztów, co do dokładnych czynników nie jesteśmy w stanie wskazać ponieważ operator zasłania się tajemnicą firmy. Zaproponowana stawka została przez Gminę zaakceptowana (...)*”. W uzupełnieniu odpowiedzi jednostka wyjaśniła, że: „ (...) *stawka za wozokilometr uwzględniała: płacę z narzutami, paliwo, amortyzację pojazdu, ubezpieczenie, podatek, zużycie eksploatacyjne, koszty administracyjne, podatek dochodowy*”. W przypadku umowy zawartej ze XXX-XXX operator wyjaśnił, że stawka: „(...) *wyliczona była na podstawie szacunkowych kosztów i przychodów oraz deficyt. (...)* Zaproponowana stawka została przez Gminę zaakceptowana”.

(dowód: akta kontroli str. 140-155, 509-510, 512)

W wyniku kontroli stwierdzono, że Gmina nie przedłożyła Wydziałowi Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego ZUW Załączników nr 1 (rozkładów jazdy) do umowy nr 1/2021 o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej z dnia 4 stycznia 2021 r. oraz do umowy nr 60/2021 o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej z dnia 31 sierpnia 2021 r.

Dokumenty te stanowią integralną część umów z operatorami, dlatego powinny zostać przedstawione przez Gminę na takiej samej zasadzie jak same umowy, tzn. jako dokumenty stanowiące załączniki do wniosków o objęcie dopłatą (I i III nabór).

Kontrolujący zapytali jednostkę, dlaczego przedstawiła załączniki dopiero w trakcie kontroli. Pan Paweł Piesio, Burmistrz Gminy wyjaśnił, że: „*W trakcie przekazywania umów omyłkowo nie dołączono załącznika nr 1.*”

Postępowanie to nie miało wpływu na przyznanie i prawidłowe rozliczenie dopłaty, a rozkłady jazdy zostały przedstawione razem z wnioskami o objęcie dopłatą jako osobne dokumenty, dlatego kontrolujący nie kwestionują tej omyłki.

(dowód: akta kontroli str. 34, 41, 56, 70-71, 140-155)

W art. 18 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zapisano, że umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego musi być zgodna z wymogami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Kontrolujący dokonali analizy obydwu umów zawartych przez Gminę z Operatorami (dot. I i III naboru) pod względem ich zgodności z wymogami określonymi w art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W wyniku kontroli stwierdzili, że w umowach nie zawarto wymaganego elementu, wskazanego w art. 25 ust. 3 pkt 18 ww. ustawy. W treści umów, podpisanych przez Gminę z Operatorami, nie określono warunków wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów. W związku z tym zwrócono się do Gminy z zapytaniem, dlaczego w umowach nr 1/2021 i 60/2021 o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej nie zostały zawarte zapisy określone w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wynikające z art. 25 ust. 3 pkt 18 ww.

ustawy. Odnosząc się do ustaleń kontrolerów Burmistrz Gminy wyjaśnił, że: „(...) pkt e) – z wieloletnich doświadczeń we współpracy z przewoźnikami należy podkreślić, że operatorzy prowadzący przewozy pasażerskie we własnym zakresie weryfikowali i dostosowywali środki transportu do natężenia ruchu pasażerów na poszczególnych liniach”.

(dowód: akta kontroli str. 34-35, 41-42, 156-165)

Na podstawie przedstawionych wyjaśnień można stwierdzić, że niedoprecyzowanie zapisów umów w tym zakresie nie skutkowało nieprawidłową realizacją zadania, dlatego kontrolujący przyjmują wyjaśnienia jednostki. Jednak należy zwrócić uwagę, że wypracowana praktyka przez Operatorów powinna być uregulowana w umowach, co zapewni transparentność w kwestii odpowiedzialności w tym zakresie.

2. Realizacja zadania

Zgodnie z § 3 ust. 1 umów o dopłatę nr 5/IR/FRPA/2021 oraz 33/IR/FRPA/2021 Gmina Maszewo (Organizator) zobowiązana została do składania wniosków o dopłatę. Jednostka złożyła do Wojewody Zachodniopomorskiego następujące wnioski w ramach ustawy o Funduszu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej:

– w ramach I naboru:

- za I kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 31 marca 2021 r. (korekta złożona 1 kwietnia 2021 r.),
- za II kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 30 czerwca 2021 r.,
- za III kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 30 września 2021 r. (korekta złożona 1 października 2021 r.),
- za IV kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 30 listopada 2021 r. (korekta złożona 2 grudnia 2021 r.),

– w ramach III naboru:

- za III kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 30 września 2021 r. (korekta złożona 1 października 2021 r.),
- za IV kwartał 2021 r.: wniosek przekazano w dniu 30 listopada 2021 r.

Wnioskami o dopłatę objęto 1 linię komunikacyjną z pierwszej umowy o dopłatę oraz 2 linie komunikacyjne w ramach drugiej umowy o dopłatę, pierwotnie wskazanych we wnioskach o objęcie dopłatą. Łączną kwotę dopłaty określono w nich na kwotę **97 500,00 zł**. Dane w zakresie linii, na które złożono wnioski o dopłatę przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Długość linii komunikacyjnej dziennie (km)	Liczba dni pracy eksploatacyjnej	Wielkość pracy eksploatacyjnej (wkm)	Wnioskowana kwota dopłaty (zł)
W ramach I naboru					
Nr 1 Maszewko-Maszewo-Jarosławki-Tarnowo	I kwartał	104	62	6 448	19 344,00
	II kwartał	104	62	6 448	19 344,00
	III kwartał	104	66	6 864	20 592,00
	IV kwartał	104	63	6 552	19 656,00
Razem				26 312	78 936,00

W ramach III naboru					
Nr 1 Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo	III kwartał	42	22	924	2 718,00
	IV kwartał	42	56	2 352	7 056,00
		42	78	3 276	9 774,00
Nr 2 Różnowo Nowogardzkie-Darż-Maszewo	III kwartał	36	22	792	2 304,00
	IV kwartał	36	56	2 016	6 048,00
	Razem	36	78	2 808	8 352,00
	Razem			6 084	18 126,00
	ŁĄCZNIE			32 396	97 062,00

W wyniku kontroli stwierdzono, że wnioski o dopłatę zostały złożone zgodnie z terminami określonymi w § 3 ust. 1 umów nr 5/IR/FRPA/2021 oraz 33/IR/FRPA/2021. Deficyt pojedynczej linii komunikacyjnej ujęty we wnioskach o dopłatę był wartością planowaną, której wysokość korygowana była w składanych sprawozdaniach.

Na podstawie złożonych wniosków o dopłatę Wojewoda Zachodniopomorski przekazał Gminie Maszewo środki z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Dane w tym zakresie zawarto w poniższej tabeli.

Wniosek za okres rozliczeniowy		Data wpływu wniosku do ZUW	Wnioskowana kwota dopłaty	Data przekazania środków z budżetu państwa	Data wpływu dopłaty do Organizatora	Kwota przekazanej dopłaty
I nabór	I kwartał	31.03.2021 r.	19 344,00 zł	20.04.2021 r.	21.04.2021 r.	19 344,00 zł
	II kwartał	30.06.2021 r.	19 344,00 zł	19.07.2021 r.	20.07.2021 r.	19 344,00 zł
	III kwartał	30.09.2021 r.	20 592,00 zł	18.10.2021 r.	18.10.2021 r.	20 592,00 zł
	IV kwartał	30.11.2021 r.	19 656,00 zł	20.12.2021 r.	21.12.2021 r.	19 656,00 zł
Razem I nabór			78 936,00 zł	Razem		78 936,00 zł
III nabór	III kwartał	01.10.2021 r.	5 022,00 zł	18.10.2021 r.	18.10.2021 r.	5 022,00 zł
	IV kwartał	30.11.2021 r.	13 104,00 zł	20.12.2021 r.	21.12.2021 r.	13 104,00 zł
Razem III nabór			18 126,00 zł	Razem		18 126,00 zł
ŁĄCZNIE			97 062,00 zł	ŁĄCZNIE		97 062,00 zł

W I naborze dopłata w ramach umowy nr 5/IR/FRPA/2021 miała wynieść 79 248,00 zł, natomiast Gmina Maszewo zgodnie z powyższą tabelą pobrała dopłatę w wysokości 78 936,00 zł, tj. o 312,00 zł mniej, niż maksymalna kwota dopłaty wynikająca z podpisanej umowy.

W III naborze Gmina Maszewo pobrała dopłatę w wysokości 18 126,00 zł, tj. o 126,00 zł mniej niż maksymalna kwota dopłaty wynikająca z podpisanej umowy z wojewodą nr 33/IR/FRPA/2021 (18 252,00 zł maksymalna dopłata – 18 126,00 zł wnioskowana dopłata).

Kwota otrzymanej przez gminę dopłaty jest zgodna z kwotą wynikającą ze złożonych wniosków o dopłatę.

(dowód: akta kontroli str. 166-174, 185-189, 200-209, 220-229, 248-250, 294-303, 318-322, 356-358, 376-383)

Na podstawie przedłożonej dokumentacji merytorycznej kontrolujący zweryfikowali sposób realizacji przedmiotowego zadania. Kontrolą objęto wszystkie linie komunikacyjne oraz złożone na te linie wnioski o dopłatę w ramach I i III naboru.

Praca eksploatacyjna

W wyniku kontroli stwierdzono, że linia komunikacyjna w ramach I naboru (Maszewko – Maszewo – Jarosławki – Tarnowo) w 2021 r. funkcjonowała łącznie przez 253 dni, tj. o 1 dzień mniej niż wynika to z wniosku o objęcie dopłatą i załącznika nr 1 do umowy nr 5/IR/FRPA/2021. Zgodnie z wyjaśnieniem z dnia 23.03.2022 r. „Linia autobusowa uruchomiona w ramach I naboru funkcjonowała 254 dni. W jednym z wniosków o dopłatę omyłkowo policzono jeden dzień mniej (24.12.2022 r.) i tak rozliczono dopłatę. W związku z przeoczeniem ze strony gminy ten jeden dzień rozliczono z przewoźnikiem w całości ze środków z budżetu gminy Maszewo”. Wyjaśnienie przyjęto.

Na podstawie analizy sporządzonych przez przewoźników (Operatorów) załączników do sprawozdań, złożonych wyjaśnień oraz rozkładów jazdy, kontrolujący stwierdzili, że faktycznie wykonana przez Operatorów praca eksploatacyjna pokrywa się z tą wykazaną we wnioskach o dopłatę i sprawozdaniach kwartalnych składanych do Wojewody.

Tym samym maksymalna łączna wielkość pracy eksploatacyjnej dla wszystkich linii komunikacyjnych nie została przekroczona, a dofinansowanie dotyczy przewozów wykonanych w 2021 r. W wyniku kontroli ustalono także, że dopłata została wykorzystana na uruchomienie linii komunikacyjnych o długości określonej w załącznikach nr 1 do umów nr 5/IR/FRPA/2021 oraz 33/IR/FRPA/2021 podpisanych przez Gminę z Wojewodą.

Z przekazanej dokumentacji wynika, że dopłatę wykorzystano na linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

(dowód: akta kontroli str. 114-137, 171-199, 206-219, 226-250, 300-358, 495)

Wykazany deficyt

Gmina wykonanie zadania powierzyła dwóm przewoźnikom z którymi podpisała odpowiednie umowy. W każdej z nich w § 6 określono szczegółowe zasady wyliczenia przez Operatora należnego mu wynagrodzenia. Zgodnie z umową wyliczenia dokonywano na podstawie iloczynu wozokilometrów w okresie rozrachunkowym i stawki brutto za każdy wozokilometr, która następnie pomniejszana była o dochód ze sprzedaży biletów. W oparciu o te zapisy Operatorzy wystawiali faktury.

W wyniku kontroli ustalono, że kwoty deficytów wykazane we wnioskach o dopłatę różnią się od tych wynikających z załączników (sporządzanych przez przewoźników) i faktur dołączonych do sprawozdań. Stwierdzono, że we wnioskach gmina wykazywała wartości planowane, które korygowane były w załącznikach do składanych sprawozdań kwartalnych oraz rocznych.

Kontrolujący deficyt na poszczególnych liniach komunikacyjnych, ustalili na podstawie ewidencji księgowej i dokumentacji źródłowej przekazanej przez jednostkę. W wyniku analizy dokumentacji przedłożonej przez Organizatora stwierdzono, że:

- w I naborze deficyt linii komunikacyjnej w IV kwartale został zaniżony przez jednostkę o sprzedaż biletów z dnia 24.12.2021 r., tj. dnia w którym przewozy nie były realizowane w ramach dofinansowania ze środków wojewody. **Szczegóły opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonej nieprawidłowości,**

- w III naborze deficyt linii komunikacyjnych wynikający z dokumentacji źródłowej oraz z ewidencji księgowej był nieprawidłowy i zawierał kwotę rozsądnego zysku. **Szczegóły opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonej nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 171-199, 206-219, 226-290, 300-374, 385-398, 439-442, 465-488, 509-526, 534-539)

Zweryfikowane dane dotyczące linii komunikacyjnych przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Wielkość pracy eksploatacyjnej (wkm)	Kwota deficytu (zł)*	Wkład własny organizatora (zł)**	Otrzymana kwota dopłaty (zł)
W ramach I naboru					
Nr 1 Maszewko-Maszewo-Jarosławki-Tarnowo	I kwartał	6 448	40 094,40	20 750,40	19 344,00
	II kwartał	6 448	37 271,00	17 927,00	19 344,00
	III kwartał	6 864	39 262,38	18 670,38	20 592,00
	IV kwartał	6 552	33 497,64	13 841,64	19 656,00
RAZEM NABÓR I		26 312	150 125,42	71 189,42	78 936,00
W ramach III naboru					
Nr 1 Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo	III kwartał	924	3 400,31	682,31	2 718,00
	IV kwartał	2 352	9 153,06	2 097,06	7 056,00
Razem		3 276	12 553,37	2 779,37	9 774,00
Nr 2 Różnowo Nowogardzkie-Darż-Maszewo	III kwartał	792	2 867,04	563,04	2 304,00
	IV kwartał	2 016	7 187,40	1 139,40	6 048,00
Razem		2 808	10 054,44	1 702,44	8 352,00
RAZEM NABÓR III		6 084	22 607,81	4 481,81	18 126,00
ŁĄCZNIE		32 396	172 733,23	75 671,23	97 062,00

* Kwota wydatków poniesionych w danym okresie przez organizatora ustalona i zweryfikowana przez kontrolujących na liniach objętych kontrolą.

** Kwota wynikająca z różnicy pomiędzy kwotą deficytu dla linii komunikacyjnej a kwotą należną dopłaty ustaloną przez kontrolujących.

W wyniku kontroli ustalono:

- rzeczywistą kwotę deficytu na liniach komunikacyjnych w kwocie 172 733,23 zł,
- kwotę dopłaty dla linii komunikacyjnych – 97 062,00 zł,
- faktyczną wysokość środków własnych – 75 671,23 zł,
- rzeczywistą wielkość pracy eksploatacyjnej dla wymienionych powyżej linii – 32 396 wkm.

(dowód: akta kontroli str. 247-250, 355-358, 385-397, 439-442)

Nadzór organizatora nad realizacją zadania

W trakcie kontroli zwrócono się do jednostki z pytaniem, czy weryfikowała prawidłowość wykazanego przez Operatorów deficytu na liniach komunikacyjnych, tj. prawidłowość wystawionych faktur. Zgodnie z odpowiedzią z dnia 12.04.2022 r. „Gmina Maszewo weryfikowała wskazany przez operatorów deficyt na poszczególnych liniach komunikacyjnych na podstawie analizy wystawionych faktur. W przypadku wątpliwości na bieżąco wyjaśniano je w rozmowach telefonicznych z pracownikami operatora”. Kontrolujący udzielone wyjaśnienie przyjęli.

Dodatkowo w piśmie z dnia 01.04.2022 r. poproszono Gminę o informację, czy nadzorowała Operatorów w zakresie prawidłowości wykonanych przejazdów w 2021 r. (m.in. ilość wykonanych kursów, przejechanych kilometrów, przejazdów zgodnie z rozkładem jazdy). W odpowiedzi z dnia 12.04.2022 r. Burmistrz Maszewa Pan Paweł Piesio stwierdził, że „Gmina nadzorowała operatorów w zakresie poprawności wykonywanych przejazdów w 2021 roku poprzez weryfikację składanych

sprawozdań oraz innych dokumentów w tym min. Rozkłady jazdy. Dodatkowo przejazdy monitorowane były przez sołtysów, którzy nie zgłaszali żadnych uwag co do zorganizowanego transportu”. Potwierdzeniem udzielonego wyjaśnienia są przekazane przez jednostkę sprawozdania sporządzone przez przewoźników, które zgodnie z § 6 ust. 4 podpisanych umów zobowiązani byli składać.

Zgodnie z odpowiedzią 25.03.2022 r. „Gmina Maszewo nie przeprowadzała kontroli operatorów” zgodnie z § 5 ust. 2 umów nr 1/2021 i 60/2021 (Operator zapewni upoważnionym pracownikom Organizatora, możliwość natychmiastowego i w każdym czasie, przeprowadzenia kontroli sposobu wykonania niniejszej umowy). Jednostka na pytanie kontrolujących o przyczynę nie przeprowadzania kontroli operatorów w myśl powyższego zapisu poinformowała, że „Gmina nie przeprowadzała kontroli operatorów z uwagi na trwającą pandemię covid – 19. Badano i weryfikowano, pod względem formalnym, przedkładane przez operatora sprawozdania i inne dokumenty”.

(dowód: akta kontroli str. 41-44, 511-512)

3. Dokumentacja finansowo-księgowo zadania

Ewidencja księgowo

Kontrolujący ustalili, że Gmina posiada wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych środków Funduszu, co jest zgodne z postanowieniem § 7 ust. 1 Umowy podpisanej z wojewodą.

(dowód: akta kontroli str. 375-383)

Z przedstawionej ewidencji księgowo wynika, że Gmina posiada nieprawidłowo wyodrębnioną ewidencję wydatków objętych dopłatą. W przypadku pierwszej umowy znalazły się w niej również wydatki, które dotyczą zadania, ale nie zostały rozliczone w jego ramach. **Szczegóły uchybienia opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

W przypadku drugiej umowy w ewidencji księgowo ujęto wydatki, które nie są kwalifikowalne do objęcia dopłatą (rozsądny zysk). Jest to skutek nieprawidłowo wykazywanego deficytu linii komunikacyjnych, co zostało opisane w części Ad. 2 Realizacja zadania.

Opisy na fakturach

Stwierdzono, że faktury rozliczone w ramach zadań dofinansowanych z Funduszu autobusowego zostały opisane zgodnie z § 7 ust. 2 umowy nr 5/IR/FRPA/2021 (I nabór), oraz umowy nr 33/IR/FRPA/2021 (III nabór) zawartych z Wojewodą Zachodniopomorskim.

(dowód: akta kontroli str. 45-48, 402-403, 410-411, 428-429, 439-442)

Dokumentacja finansowo-księgowo umożliwia identyfikację poszczególnych operacji księgowych. Wydatki sfinansowane środkami Funduszu zostały poniesione w terminie określonym w § 4 ust. 2 umów z wojewodą, tj. do dnia 15 stycznia 2022 r. (termin zwrotu niewykorzystanej dopłaty przekazanej na sfinansowanie przewozów realizowanych w 2021 r.).

4. Sprawozdawczość

W dniu 21 lutego 2022 r. do ZUW wpłynęły roczne sprawozdania rozliczające dopłatę w ramach ustawy o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności

publicznej za 2021 rok (I i III nabór). Przedmiotowe sprawozdania złożono zgodnie z terminem określonym w umowach o dopłatę nr 5/IR/FRPA/2021 oraz 33/IR/FRPA/2021, tj. do dnia 21 lutego 2022 r.

Dodatkowo kontrolujący zweryfikowali terminowość składanych sprawozdań za I, II, III i IV kwartał 2021 r. Ustalono, że jednostka pierwotnie sprawozdania składała terminowo, natomiast korekty sprawozdań za III i IV kwartał 2021 r. w ramach III naboru zostały złożone do ZUW odpowiednio:

- za III kwartał 5 dni po terminie (wpływ ePUAP do ZUW 18.10.2021 r., termin zgodnie z e-mailem z 13.10.2021 r. p. XXX do 13.10.2021 r.),
- za IV kwartał 1 dzień po terminie (wpływ ePUAP do ZUW 19.01.2022 r., termin zgodnie z e-mailem z 18.01.2022 r. p. XXX do 18.01.2022 r.).

Jednostka poproszona o podanie przyczyny zwłoki w przekazanej dokumentacji wskazała w odpowiedzi z 12.04.2022 r., że *„Korekta sprawozdania za III kwartał 2021 r. została złożona 5 dni po terminie, ponieważ pracownik ZUW w Szczecinie wysłał informację z terminem złożenia korekty sprawozdania na adres email pracownika UM w Maszewie, który w tym czasie przebywał na zwolnieniu lekarskim”*, a *„Korekta sprawozdania za IV kwartał 2021 r. została złożona jeden dzień po terminie, z uwagi na błędne wyliczenia, które zauważono w dniu przypadającym na ostatni dzień złożenia sprawozdania. Po dokonaniu prawidłowych wyliczeń niezwłocznie wysłano poprawione sprawozdanie przez ePUAP do ZUW w Szczecinie”*. Kontrolujący udzielone wyjaśnienia przyjęli.

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

- dane ujęte w sprawozdaniach w zakresie łącznej kwoty otrzymanej dopłaty są zgodne z ewidencją księgową zadania, natomiast kwota dopłaty dla poszczególnych linii komunikacyjnych w ramach III naboru wykazana w sprawozdaniu rocznym jest nieprawidłowa. **Szczegóły opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień,**
- dane dotyczące długości linii komunikacyjnych objętych dopłatami oraz wielkości pracy eksploatacyjnej wynikające ze sprawozdań kwartalnych i rocznych składanych za I nabór są zgodne z ustaleniami dokonanyymi przez kontrolujących, natomiast praca eksploatacyjna wykonana na liniach komunikacyjnych w ramach III naboru wykazana w sprawozdaniu rocznym, w odniesieniu do linii nr 1 (Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo), nie pokrywa się z ustaleniami dokonanyymi przez kontrolujących oraz z wielkościami wynikającymi ze sprawozdań cząstkowych (kwartalnych). **Szczegóły opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

Dodatkowo w wyniku kontroli stwierdzono, że w załącznikach sporządzonych przez Organizatora i dołączonych do sprawozdań za II i III kwartał 2021 r. w ramach I naboru nieprawidłowo wykazano sprzedaż biletów na linii komunikacyjnej, które spowodowało błędne wyliczenie w załącznikach kwoty rzeczywistego deficytu w obu kwartałach, a w rezultacie nieprawidłowo wykazaną sprzedaż biletów za cały 2021 r. na linii oraz błędne wyliczenie kwoty rzeczywistego deficytu i udziału własnego w załączniku sporządzonym do sprawozdania rocznego.

Zgodnie z wyjaśnieniem z dnia 30.03.2022 r. „*Nieprawidłowo wskazano w rocznym wyliczeniu rzeczywista kwotę deficytu, ponieważ w sprawozdaniu za II i III kwartał 2021 roku błędnie obliczono sprzedaż biletów, stąd też wyniknęła różnica (...)*”. Z udzielonym wyjaśnieniem jednostka przekazała poprawione wyliczenia. Kontrolujący wyjaśnienie przyjęli. Nieprawidłowo wykazane dane w załącznikach do sprawozdań kwartalnych nie miały wpływu na rozliczenie zadania. Pod każde sprawozdanie Gmina załączała faktury, sprawozdania i rozliczenia sporządzone przez Operatorów zawierające faktyczne dane, z których osoba sporządzająca załączniki w Gminie błędnie zagregowała zawarte w nich informacje.

(dowód: akta kontroli str. 41-44, 175-184, 190-199, 210-219, 230-246, 291-293, 304-317, 323-354, 449-488, 529-533)

W sprawozdaniu budżetowym Rb-27S z wykonania planu dochodów budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2021 r., Gmina Maszewo wykazała dopłatę w rozdziale 60004, § 2170 w łącznej wysokości 97 062,00 zł, co jest zgodne z danymi widniejącymi w ewidencji księgowej organizatora.

Ponadto w sprawozdaniu Rb-28S z wykonania planu wydatków budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2021 r. zaewidencjonowano w rozdziale 60004, § 4300 wydatki w kwocie 240 315,96 zł oraz zobowiązania w kwocie 6 240,00 zł.

W związku z tym, kontrolujący poprosili o wyjaśnienie jakie wydatki zostały ujęte w ramach tych pozycji. Pani Sylwia Szatkowska wyjaśniła, że w ramach wskazanej kwoty znalazły się wydatki w kwocie 161 521,96 zł (137 341,96 zł + 24 180,00 zł) i zobowiązania w kwocie 6 240,00 zł dotyczące kontrolowanego zadania. Ze względu na to, że jednostka wykazała także inne wydatki z tytułu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej kontrolujący nie weryfikowali wykazanych w sprawozdaniu kwot z ewidencją księgową organizatora.

(dowód: akta kontroli str. 444, 447-448, 489-492)

5. Rozliczenie zadania

W umowach o dopłatę określono m.in. łączną wielkość pracy eksploatacyjnej w liczbie 32 500 wozokilometrów, w tym:

- w ramach umowy nr 5/IR/FRPA/2021 (I nabór): 26 416 wozokilometrów,
- w ramach umowy nr 33/IR/FRPA/2020 (III nabór): 6 084 wozokilometrów.

W ramach obu umów szczegółowej kontroli poddano linie komunikacyjne z I i III naboru.

Szczegółowe dane w tym zakresie wraz z faktyczną wielkością pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach z podziałem na linie komunikacyjne wykazano w poniższej tabeli.

<i>Linia komunikacyjna</i>	Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach zgodnie z umową z wojewodą	Wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach zrealizowana przez gminę na podstawie sprawozdań kwartalnych	Rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach ustalona przez kontrolujących na podstawie rozkładów jazdy	Różnica
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5 (3-4)</i>
Umowa 5/IR/FRPA/2021				
Nr 1 Maszewko-Maszewo-Jarosławki-Tarnowo	26 416	26 312	26 312	0
Umowa 33/IR/FRPA/2021				
Nr 1 Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo	3 276	3 276	3 276	0
Nr 2 Różnowo Nowogardzkie-Darż-Maszewo	2 808	2 808	2 808	0
ŁĄCZNIE	32 500	32 396	32 396	0

Stwierdzono, że rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej (w wozokilometrach) ustalona przez kontrolujących jest zgodna z wielkościami wynikającymi ze sprawozdań kwartalnych i załączników sporządzonych przez przewoźników (Operatorów) oraz, że maksymalna łączna praca eksploatacyjna wynikająca z podpisanych umów nie została przekroczona.

(dowód: akta kontroli str. 175-184, 190-199, 210-219, 230-247, 291-293, 315-317, 352-355)

Kontrolujący deficyt na poszczególnych liniach komunikacyjnych, ustalili na podstawie udzielonych wyjaśnień, ewidencji księgowej oraz dokumentacji źródłowej przekazanej przez jednostkę. Na tej podstawie ustalono wykorzystanie środków z dopłaty i środków własnych na realizację zadania.

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Kwota dopłaty (zł)</i>	<i>Kwota środków własnych (zł)</i>	<i>Ogółem (zł)</i>
Umowa 5/IR/FRPA/2021			
Nr 1 Maszewko-Maszewo-Jarosławki-Tarnowo	78 936,00	71 189,42	150 125,42
Umowa 33/IR/FRPA/2021			
Nr 1 Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo	9 774,00	2 779,37	12 553,37
Nr 2 Różnowo Nowogardzkie-Darż-Maszewo	8 352,00	1 702,44	10 054,44
Razem	18 126,00	4 481,81	22 607,81
ŁĄCZNIE	97 062,00	75 671,23	172 733,23

W wyniku kontroli ustalono kwotę dopłaty w wysokości 97 062,00 zł oraz środków własnych w kwocie 75 671,23 zł, razem 172 733,23 zł.

Kontrolujący na podstawie otrzymanej dokumentacji, dokonali szczegółowej weryfikacji prawidłowości i wysokości wykorzystanych środków z dopłaty na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Analizie poddano wszystkie linie objęte umową nr 5/IR/FRPA/2021 oraz umową nr 33/IR/FRPA/2021. Ustalenia przedstawiono w poniższej tabeli.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty (zł)						Łączna kwota dopłaty do zwrotu
	Otrzymana	Należna	Różnica (2 - 3)	Wykorzystana	Niewykorzystana (2 - 5)	Pobrana w nadmiernej wysokości (5 - 3)	
1	2	3	4	5	6	7	8
Umowa 5/IR/FRPA/2021							
Linia nr 1	78 936,00	78 936,00	0,00	78 936,00	0,00	0,00	0,00
Umowa 33/IR/FRPA/2021							
Linia nr 1	9 774,00	9 774,00	0,00	9 774,00	0,00	0,00	0,00
Linia nr 2	8 352,00	8 352,00	0,00	8 352,00	0,00	0,00	0,00
RAZEM nabór III	18 126,00	18 126,00	0,00	18 126,00	0,00	0,00	0,00
ŁĄCZNIE	97 062,00	97 062,00	0,00	97 062,00	0,00	0,00	0,00

Gmina na realizację zadania w 2021 r. otrzymała dopłatę w łącznej wysokości 97 062,00. W ramach umowy:

- 5/IR/FRPA/2021 (I nabór) Gmina wykorzystała 78 936,00 zł,
- 33/IR/FRPA/2021 (III nabór) Gmina wykorzystała 18 126,00 zł.

Na podstawie analizy dokumentów finansowo-księgowych stwierdzono, że środki z dopłaty zostały wydatkowane w całości, a jednostka nie dokonała żadnych zwrotów.

(dowód: akta kontroli str. 248-250, 356-358, 376-377, 385-398, 439-442, 511-526, 537-549)

Udział środków własnych i dopłaty w stosunku do kwoty deficytu

Analizie poddano procentowy udział środków własnych poniesionych przez Gminę na zadanie oraz wydatkowanej dopłaty w stosunku do deficytu poszczególnych linii.

W wyniku kontroli stwierdzono, że w ramach umowy nr 5/IR/FRPA/2021 (I nabór) oraz umowy nr 33/IR/FRPA/2021 (III nabór) kwota dopłaty udzielona z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych nie przekroczyła maksymalnej dopuszczalnej kwoty wynoszącej do 90% ceny usługi na danej linii komunikacyjnej, jak również wydatkowano minimum 10% środków własnych w stosunku do ceny. W związku z czym Gmina wywiązała się z zapisu § 2 ust. 2 pkt 1 umów zawartych z Wojewodą Zachodniopomorskim, w których określono warunek uzyskania dopłaty jakim jest sfinansowanie ze środków własnych części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%. Ustalenia przedstawiono w poniższych tabelach.

Udział środków własnych

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Deficyt linii komunikacyjnej	10% kwoty deficytu	Wydatkowane środki własne zgodnie z dokumentacją źródłową	
				Kwota	Udział % do deficytu
<i>Umowa 5/IR/FRPA/2021</i>					
Nr 1 Maszewko-Maszewo-Jarosławki-Tarnowo	I kwartał	40 094,10	4 009,41	20 750,40	51,75%
	II kwartał	37 271,00	3 727,10	17 927,00	48,10%
	III kwartał	39 262,38	3 926,24	18 670,38	47,55%
	IV kwartał	33 497,64	3 349,76	13 827,64	41,28%
Razem I nabór		150 125,12	15 012,51	71 175,42*	47,41%
<i>Umowa 33/IR/FRPA/2021</i>					
Nr 1 Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo	III kwartał	3 400,31	340,03	774,72	22,78%
	IV kwartał	9 153,06	915,31	2 332,26	25,48%
Razem		12 553,37	1 255,34	3 106,98	24,75%
Nr 2 Różnowo Nowogardzkie-Darż-Maszewo	III kwartał	2 867,04	286,70	642,24	22,40%
	IV kwartał	7 187,40	718,74	1 341,00	18,66%
Razem		10 054,44	1 005,44	1 983,24	19,73%
ŁĄCZNIE III nabór		22 607,81	2 260,78	5 090,22**	22,52%

*Kwota środków własnych wykazana zgodnie z dokumentacją przekazaną przez gminę, tj. bez 14,00 zł (nieprawidłowo pomniejszony przez jednostkę deficyt, a tym samym środki własne o sprzedaż biletów za dzień w którym przewozy nie były realizowane ze środków Funduszu).

**Kwota środków własnych wykazana wraz z rozsądnym zyskiem w kwocie 608,41 zł zgodnie z dokumentacją źródłową przekazaną przez gminę.

Udział dopłaty

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Deficyt linii komunikacyjnej	maksymalna kwota dopłaty do 90% deficytu	Dopłata zgodnie z dokumentacją źródłową	
				Kwota	Udział % do deficytu
<i>Umowa 5/IR/FRPA/2021</i>					
Nr 1 Maszewko-Maszewo-Jarosławki-Tarnowo	I kwartał	40 094,10	36 084,69	19 344,00	48,25%
	II kwartał	37 271,00	33 543,90	19 344,00	51,90%
	III kwartał	39 262,38	35 336,14	20 592,00	52,45%
	IV kwartał	33 497,64	30 147,88	19 656,00	58,68%
Razem		150 125,12	135 112,61	78 936,00	52,58%
<i>Umowa 33/IR/FRPA/2021</i>					
Nr 1 Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo	III kwartał	3 400,31	3 060,28	2 718,00	79,93%
	IV kwartał	9 153,06	8 237,75	7 056,00	77,09%
Razem		12 553,37	11 298,03	9 774,00	77,86%
Nr 2 Różnowo Nowogardzkie-Darż-Maszewo	III kwartał	2 867,04	2 580,34	2 304,00	80,36%
	IV kwartał	7 187,40	6 468,66	6 048,00	84,15%
Razem		10 054,44	9 049,00	8 352,00	83,07%
ŁĄCZNIE III nabór		22 607,81	20 347,03	18 126,00	80,18%

Dochody uzyskane przy realizacji zadania

W związku zapisem § 4 ust. 1 zawartych umów z wojewodą, kontrolujący zwrócili się z pytaniem do Gminy, czy przy realizacji umów uzyskała 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 jednostka pozyskała odsetki od posiadanych na rachunku środków dopłaty w wysokości 0,06 zł. Gmina nie wykorzystwała i nie zwróciła pozyskanych odsetek od środków dopłaty. **Szczegóły nieprawidłowości opisano w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli str. 550)

Środki z dopłaty wydatkowane zostały zgodnie z umowami zawartymi z Wojewodą Zachodniopomorskim, tj. na zadanie realizowane w 2021 r. Za przewozy autobusowe w miesiącu grudniu 2021 r. płatności dokonano w styczniu 2022 r. zgodnie z terminem ich wymagalności.

Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości

Ad 2. Realizacja zadania

Nieprawidłowo wyliczony deficyt na liniach komunikacyjnych w ramach I i III naboru z 2021 r.

W wyniku analizy dokumentacji przedłożonej przez Organizatora stwierdzono, że:

- a) w I naborze deficyt linii komunikacyjnej w IV kwartale został zaniżony przez jednostkę o sprzedaż biletów z dnia 24.12.2021 r., tj. dnia w którym przewozy nie były realizowane w ramach dofinansowania ze środków wojewody,
- b) w III naborze deficyt linii komunikacyjnych wynikający z dokumentacji źródłowej oraz z ewidencji księgowej był nieprawidłowy i zawierał kwotę rozsądnego zysku.

Ad a)

Kontrolujący w wyniku analizy przekazanych przez jednostkę dokumentów stwierdzili, że w I naborze deficyt linii komunikacyjnej w IV kwartale został zaniżony o sprzedaż biletów z dnia 24.12.2021 r., tj. dnia w którym przewozy nie były realizowane w ramach dofinansowania ze środków wojewody. Szczegóły w tabeli.

Deficyt na linii komunikacyjnej bez uwzględnienia sprzedanych biletów	Przychód ze sprzedaży biletów ustalony przez jednostkę	Deficyt ustalony przez jednostkę (faktury nr 255/2021/P/N, 298/2021/P/N, 7/2022/P/N)	Przychód ze sprzedaży biletów ustalony przez kontrolujących	Deficyt ustalony przez kontrolujących	Różnica pomiędzy deficytem ustalonym przez kontrolujących a deficytem ustalonym przez jednostkę
1	2	3=1-2	4	5=1-4	6=5-3
44 553,60	11 069,96	33 483,64	11 055,96	33 497,64	14,00

W związku ze stwierdzoną różnicą, kontrolujący zwrócili się do jednostki z pytaniem o powód uwzględnienia przy wyliczaniu deficytu na linii komunikacyjnej w IV kwartale 2021 r. sprzedaży biletów z dnia 24.12.2021 r., tj. dnia w którym przewozy nie były objęte dofinansowaniem ze środków Funduszu.

Zgodnie z odpowiedzią z 01.04.2022 r. „Z uwagi na omyłkowo pominięty dzień 24.12.2021 r., który został sfinansowany ze środków własnych Gminy, sprzedaż biletów z tego dnia powinna być rozliczona z fakturą nr 20/2022/P/N z dnia 14.01.2022 r.”.

Z przedłożonej dokumentacji i udzielonego wyjaśnienia wynika, że przejazdy wykonywane przez operatora w dniu 24.12.2021 r. zostały pokryte ze środków własnych organizatora na podstawie faktury nr 20/2022/P/N (faktura nie stanowi wydatku poniesionego w ramach zadania, szczegóły w Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień: Ad 3. Dokumentacja finansowo-księgową zadania, Nieprawidłowe wyodrębnienie ewidencji księgowej wydatków objętych dopłatą), której wysokość powinna zostać pomniejszona o wykazaną w tabeli różnicę 14,00 zł, tj. sprzedaż biletów w dniu 24.12.2021 r. Przykazana dokumentacja wskazuje, że przychody z biletów w kwocie 14,00 zł zostały niewłaściwie uwzględnione (odjęte) w fakturze nr 7/2022/P/N, dotyczącej wydatków poniesionych na realizację zadania w IV kwartale 2021 r.

(dowód: akta kontroli str. 171-199, 206-219, 226-290, 385-398, 439-442, 449-464, 538)

Ad b)

W wyniku kontroli (na podstawie przedłożonej dokumentacji) stwierdzono, że Gmina Maszewo nieprawidłowo ustaliła deficyt linii komunikacyjnych nr 1 i nr 2 w III naborze. Wykazany przez jednostkę we wnioskach o dopłatę oraz w załącznikach do sprawozdań deficyt zawierał kwotę rozsądnego zysku. Szczegóły wyliczeń w tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Deficyt linii komunikacyjnej z rozsądnym zyskiem	Kwota rozsądnego zysku wynikająca z dokumentacji źródłowej	Rzeczywisty deficyt linii komunikacyjnej po uwzględnieniu rozsądnego zysku
Nr 1 Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo	III kwartał	3 492,72	92,41	3 400,31
	IV kwartał	9 388,26	235,20	9 153,06
Razem		12 880,98	327,61	12 553,37
Nr 2 Różnowo Nowogardzkie-Darż-Maszewo	III kwartał	2 946,24	79,20	2 867,04
	IV kwartał	7 389,00	201,60	7 187,40
Razem		10 335,24	280,80	10 054,44
Łącznie		23 216,22	608,41	22 607,81

Z powyższej tabeli wynika, że deficyt na liniach komunikacyjnych w ramach III naboru został zawyżony o kwotę rozsądnego zysku w łącznej kwocie 608,41 zł.

Kontrolujący zapytali, dlaczego deficyty na liniach komunikacyjnych nr 1 i 2 ujęte we wnioskach o dopłatę oraz w załącznikach do sprawozdań za poszczególne okresy rozliczeniowe, zostały wykazane oraz zaksięgowane z uwzględnieniem rozsądnego zysku.

Burmistrz wyjaśnił, że: „Deficyt na liniach komunikacyjnych nr 1 i 2 ujęte we wnioskach o dopłatę oraz w załącznikach do sprawozdań był wykazywany zgodnie z przedłożonymi przez operatora sprawozdaniami. W trakcie czynności kontrolnych przewoźnik został wezwany o przedstawienie rzeczywistych kosztów, które posłużyły do wyliczeń deficytu na przedmiotowych liniach. Z przedłożonych wyliczeń okazało się, że przewoźnik do wyliczeń deficytu uwzględniał rozsądny zysk. Ze składanych przez operatora sprawozdań załączanych do faktur dotyczących poniesionych kosztów nie wynikało, że był uwzględniany rozsądny zysk. Stąd organizator, na podstawie posiadanej wiedzy, księgował deficyt zgodnie ze sprawozdaniami sporządzonymi przez operatora”.

Zgodnie z § 1 ust. 1 umowy nr 33/IR/FRPA/2021 przedmiotem umowy z wojewodą jest realizacja zadania polegającego na organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności

publicznej w postaci dopłaty do ceny usługi. Cena usługi (art. 2 pkt 1 ustawy o FRPA) oznacza kwotę deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w złotych w odniesieniu do 1 wozokilometra (odpowiednik przemieszczenia się pojazdu na odległości jednego kilometra). Natomiast zgodnie z art. 2 pkt 2 ustawy o FRPA kwota deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest to ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii niewzględniający rozsądnego zysku.

Mając na uwadze zapisy umowy z wojewodą, jednostka powinna w składanych wnioskach o dopłatę oraz załącznikach do sprawozdań kwartalnych oraz rocznych przedstawiać wydatki poniesione tylko w związku z rzeczywistym deficytem danej linii komunikacyjnej, tj. bez uwzględnienia kwoty, choćby częściowej, rozsądnego zysku.

W toku kontroli ustalono, że powiększenie deficytów na liniach komunikacyjnych nr 1 i 2 w poszczególnych kwartałach 2021 r. o łączną kwotę 608,41 zł nie miało wpływu na wnioskowaną i wykorzystaną przez gminę dopłatę, a tym samym na realizację zadania.

(dowód: akta kontroli str. 44, 300-358, 385-398, 439-442, 465-488, 509-526, 534-549)

Podsumowanie

Przyczyną opisanych nieprawidłowości, w I naborze było uwzględnienie sprzedaży biletów za dzień w którym przewozy nie były realizowane w ramach dopłaty ze środków Funduszu, natomiast w III naborze był niewystarczający nadzór jednostki nad rozliczeniami przedkładanymi przez operatora.

Skutkiem jest nieprawidłowe ustalenie przez jednostkę deficytu na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą, co mogło wiązać się z pobraniem dopłaty w niewłaściwej kwocie. Kolejnym skutkiem nieprawidłowości jest także wykazanie w ewidencji księgowej dotyczącej zadania wydatków w niewłaściwej wysokości (w I naborze w zaniżonej wysokości, w III naborze niekwalifikowalnych w kwocie 608,41 zł). Stwierdzono, że wykazane omyłki nie miały wpływu na kwotę wnioskowanej i wydatkowanej przez gminę dopłaty.

Odpowiedzialność za powyższe ponoszą osoby bezpośrednio realizujące zadanie (merytorycznie i finansowo), jak i osoby nadzorujące.

Ad 5. Rozliczenie zadania

Dochody uzyskane przy realizacji zadania

Nierozliczenie odsetek bankowych pozyskanych od środków dopłaty

Na podstawie przedstawionej przez jednostkę dokumentacji finansowo-księgowej kontrolujący ustalili, że Gmina pozyskała odsetki od środków zgromadzonych na rachunku bankowym, na którym przechowywano również dopłaty przekazane przez wojewodę.

(dowód: akta kontroli str. 551-572)

W związku z tym kontrolujący poprosili o wskazanie kwoty odsetek pozyskanych dzięki posiadaniu środków dopłaty. Pani Skarbnik oświadczyła, że „ze względu na wpływ środków dopłat z Funduszu przewozów autobusowych na ogólne konto bankowe Gminy wyodrębnienie należnych odsetek od ww. środków jest niewykonalne.”

(dowód: akta kontroli str. 573)

Kontrolujący poprosili jednostkę o ustalenie i wskazanie kwoty odsetek do zwrotu na konto Wojewody Zachodniopomorskiego. Burmistrz Gminy wyjaśnił, że: „*W I kwartale 2021 roku Gmina pozyskała odsetki od dopłaty przekazanych na rachunek bankowy gminy:*

- 1) z umowy 5/IR/FRPA /2021 kwota 0,02 zł,
- 2) z umowy 33/IR/FRPA/2021 kwota 0,01 zł.

W IV kwartale 2021 roku Gmina pozyskała odsetki od dopłaty przekazanych na rachunek bankowy gminy:

- 1) z umowy 5/IR/FRPA/2021 kwota 0,02 zł,
- 2) z umowy 33/IR/FRPA/2021 kwota 0,01 zł.

Odsetki od posiadanych środków nie zostały wykorzystane na realizację zadań objętych kontrolą. Ustalono wartość odsetek od dopłaty za 2021 rok w wysokości 0,06 zł do zwrotu na konto Wojewody zachodniopomorskiego”.

(dowód: akta kontroli str. 36-37, 43, 49)

Kontrolujący zweryfikowali podaną przez Gminę kwotę odsetek. Odsetki naliczono od dopłaty, która nie była refundacją. Szczegóły w tym zakresie przedstawia poniższa tabela.

Data przekazania dopłaty za IV kwartał 2021 r.	Data zapłaty za faktury dotyczące grudnia 2021 r.	Kwota dopłaty do faktury za grudzień 2021 r.	Liczba dni naliczania odsetek w 2021 r.	Liczba dni naliczania odsetek w 2022 r.	Stawka %	Liczba dni w roku	Kwota odsetek od środków dopłaty
2021-12-21	2022-01-14	6 864,00 zł	10	13	0,01%	365	0,04 zł
2021-12-21	2022-01-14	3 744,00 zł	10	13	0,01%	365	0,02 zł
Razem		10 608,00 zł	20	26	0,01%	365	0,06 zł

Jednostka nie wykorzystwała i nie dokonała zwrotu pozyskanych odsetek na rachunek Wojewody Zachodniopomorskiego. Do dnia sporządzenia dokumentu pokontrolnego gmina nie dokonała zwrotu odsetek.

W § 4 ust. 1-2 umowy nr 5/IR/FRPA/2021 (I nabór), oraz umowy nr 33/IR/FRPA/2021 (III nabór) Gmina zobowiązała się do wykorzystania ewentualnych odsetek od środków Funduszu, zgromadzonych na rachunku gminy, których nie można było przewidzieć. Niewykorzystane środki, w tym odsetki Gmina zobowiązała się zwrócić na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego w terminie do **15 stycznia 2022 r.**

W świetle powyższych ustaleń należy stwierdzić, że pozyskane i niewykorzystane odsetki od posiadanych środków dopłaty w łącznej kwocie 0,06 zł stanowią dopłatę niewykorzystaną podlegającą w myśl § 4 ust. 2 umowy nr 5/IR/FRPA/2021 oraz umowy nr 33/IR/FRPA/2021 zwrotowi na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego.

Zgodnie z § 4 ust. 4 umów z wojewodą od kwot niewykorzystanych i zwracanych po terminie nalicza się odsetki jak dla zaległości podatkowych od dnia następnego po upływie terminu.

Zgodnie z art. 54 §1 pkt 5 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2021 r., poz. 1540 ze zm.) odsetek od dokonywanych zwrotów nie nalicza się w sytuacji, gdy ich wysokość przed zaokrągleniem do pełnych złotych nie przekracza 8,70 zł.

Ustaloną przez kontrolujących przyczyną niezwrócenia odsetek pozyskanych od dopłaty była trudność w ich wyodrębnieniu z powodu prowadzenia jednego wspólnego rachunku bankowego dla środków finansowych pochodzących z różnych źródeł.

Skutkuje to niedochowaniem warunków umowy, a w konsekwencji niewydatkowaniem lub niezwróceniem w odpowiedniej kwocie i terminie pozyskanych przychodów w postaci odsetek bankowych.

Biorąc pod uwagę potrzebę zachowania zasady rzetelności oraz gospodarności, a także zapisy §4 ust. 1-2 umów zawartych z wojewodą, Gmina powinna podjąć działania mające na celu wyodrębnienie odsetek bankowych pozyskanych od posiadanych środków dopłaty.

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 1. Wniosek o objęcie dopłatą

Złożenie wniosku o objęcie dopłatą

Przedłożenie załącznika (rozkładu jazdy) do wniosku o objęcie dopłatą z dłuższą trasą niż to wynika z pozostałej dokumentacji

W wyniku kontroli stwierdzono, że do wniosku o objęcie dopłatą gminnej linii komunikacyjnej Maszewko - Tarnowo (I nabór) załączono rozkład jazdy na trasie Maszewko – Goleniów, czyli o 1 przystanek dłuższej, kończącej się w innej gminie. Pozostała dokumentacja (wniosek, uchwały, umowa z operatorem, schemat połączenia, zezwolenie) załączona do wniosku o objęcie dopłatą (I nabór) traktuje o linii komunikacyjnej Maszewko – Tarnowo. Pomimo przedstawienia takiego rozkładu jazdy zadanie zostało rozliczone w oparciu o wozokilometry i deficyt linii komunikacyjnej na trasie Maszewko-Tarnowo.

W związku z tym kontrolujący zapytali o przyczyny przedstawienia rozkładu jazdy z dodatkowym odcinkiem trasy: Tarnowo – Goleniów.

Pani Justyna Marciniak, Podinspektor wyjaśniła, że: „Trasa objęta dofinansowaniem z funduszu przebiega przez teren gminy Maszewo tj. Maszewko- Tarnowo, natomiast dalsza część trasy tj. Tarnowo-Goleniów. Cała trasa nie przebiega tylko przez gminę Maszewo (Maszewko- Tarnowo) ale biegnie dalej przez gminę Goleniów na zasadach komercyjnych. Dlatego operator w pierwszej wersji przedstawił rozkład na całą trasę, po czym poprosiliśmy go o przesłanie rozkładu tylko na trasę Maszewko – Tarnowo.”

Przyczyną zaistniałej sytuacji jest prowadzenie przewozów przez operatora w ramach tych samych kursów na trasie Tarnowo – Goleniów, które nie są dofinansowane z Funduszu.

Skutkiem powyższego jest błędny zapis w Załączniku nr 1 do umowy nr 5/IR/FRPA/2021 z dnia 31 grudnia 2020 r. zawartej pomiędzy Gminą Maszewo a Wojewodą Zachodniopomorskim, w którym to wskazano, że trasa linii komunikacyjnej nr 1 biegnie z Maszewka przez Maszewo, Jarosławki, Tarnowo do Goleniowa, dlatego powyższe stanowi uchybienie.

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

(dowód: akta kontroli str. 52-67, 92,100, 104, 140-145)

Ad 3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania

Ewidencja księgowa

Nieprawidłowe wyodrębnienie ewidencji księgowej wydatków objętych dopłatą

W § 7 ust. 1 umowy nr 5/IR/FRPA/2021 (I nabór), oraz umowy nr 33/IR/FRPA/2021 (III nabór), zawartych z Wojewodą Zachodniopomorskim, Gmina Maszewo 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.

Kontrolujący spytali jednostkę w jaki sposób wyodrębniła w ewidencji księgowej otrzymane dopłaty i wydatki objęte dopłatą w ramach umowy nr 5/IR/FRPA/2021 oraz otrzymane dopłaty i wydatki objęte dopłatą w ramach umowy nr 33/IR/FRPA/2021. Wyjaśnienia w tym zakresie udzieliła Pani Sylwia Szatkowska: „*Ewidencja księgowa dochodów otrzymanych dopłat i wydatków wyodrębniona jest w ewidencji księgowej organu po klasyfikacji budżetowej, dla której zaplanowano zarówno dochody jak i wydatki realizowane w ramach umów nr 5/IR/FRPA/2021 i 33//IR/FRPA/2021*”.

(dowód: akta kontroli str. 384, 443, 446)

Ustalono, że ww. zasada miała zastosowania dla **wydatków dotyczących kontrolowanego zadania** ujętych na kontach 201 ewidencji księgowej przedstawionej kontrolującym. Wszystkie wydatki objęte dopłatą dot. umowy nr 5/IR/FRPA/2021 (I nabór) zostały zaksięgowane na koncie 201-1-00146 (strona Wn) w ramach klasyfikacji budżetowej 600-60004-4300, a wydatki dot. umowy nr 33/IR/FRPA/2021 (III nabór) na koncie 201-1-00109 (strona Wn) w ramach tej samej klasyfikacji budżetowej.

Na prośbę kontrolujących Gmina przedstawiła również księgowania na koncie 130 (korespondującym z kontami 201 w zakresie wydatków). W wyniku analizy konta księgowego nr 130 w zakresie księgowania wydatków w rozdziale 60004 § 4300 kontrolujący stwierdzili, że przyjęta, wyżej opisana metoda nie ma zastosowania dla tego konta. Na koncie 130 zaksięgowano w rozdziale 60004 § 4300 wydatki niezwiązane z kontrolowanymi zadaniami, o czym świadczy pozostała dokumentacja oraz opisy w ewidencji księgowej.

(dowód: akta kontroli str. 385-397)

W związku z tym Burmistrz wyjaśnił, że: „Z powodu braku możliwości wyodrębnienia ewidencji księgowej wydatków w programie księgowym wyodrębniona ewidencja księgowa danego zadania jest nie możliwa w innym jak wskazany wcześniej sposób tzn. po klasyfikacji budżetowej. Gmina Maszewo żeby realizować właściwie zapisy umowy założy na 2022 r. wyodrębniony rachunek bankowy do obsługi zadania związanego z funduszem przewozów autobusowych”.

(dowód: akta kontroli str. 36, 43)

Wydatki objęte dopłatą w ramach umowy nr 5/IR/FRPA/2021 (I nabór)

W przypadku ewidencji księgowej wydatków objętych dopłatą zaewidencjonowanych na koncie księgowym nr 201-1-00146 dot. umowy nr 5/IR/FRPA/2021 zaksięgowano także bez oznaczenia fakturę nr 20/2022/P/N na kwotę 707,20 zł, która nie była ujęta w rozliczeniu zadania i nie może być zaksięgowana w ramach zadania.

(dowód: akta kontroli str. 399-401)

Kontrolujący zapytali, dlaczego w ewidencji księgowej na koncie 201 uwzględniono fakturę nr 20/2022/P/N bez żadnego opisu wskazującego na jej wyłączenie z rozliczenia (zgodnie z wyjaśnieniem jednostki faktura ta nie była objęta dofinansowaniem ze środków wojewody).

Pani Sylwia Szatkowska wyjaśniła, że: „Linia autobusowa uruchomiona w ramach I naboru funkcjonowała 254 dni. W jednym z wniosków o dopłatę omyłkowo policzono jeden dzień mniej i tak rozliczono dopłatę. W związku z przeoczeniem ze strony gminy ten jeden dzień rozliczono z przewoźnikiem w całości ze środków z budżetu gminy. Nie uwzględniono tego w ewidencji księgowej, ponieważ błędnie opisano fakturę”.

(dowód: akta kontroli str. 10, 43)

Zgodnie z wyjaśnieniami jednostki przyczyną była omyłka podczas rozliczania zadania, a w konsekwencji błędne opisanie faktury.

Skutkuje to posiadaniem przez Gminę nierzetelnej, błędnej i niesprawdzalnej ewidencji księgowej zadania oraz brakiem możliwości szybkiego pozyskania informacji o wydatkach zadania objętych dopłatą.

Za posiadanie dokumentu w takiej formie odpowiedzialny jest kierownik jednostki, a także osoby dokonujące księgowania i osoby odpowiedzialne za politykę rachunkowości w jednostce.

Ad 4. Sprawozdawczość

Nieprawidłowo wykazana praca eksploatacyjna oraz wysokość otrzymanej dopłaty w sprawozdaniu rocznym na liniach komunikacyjnych w ramach III naboru

Kontrolujący w wyniku analizy złożonych przez jednostkę sprawozdań kwartalnych oraz sprawozdania rocznego za 2021 r. w ramach III naboru stwierdzili, że wykazana w sprawozdaniu rocznym kwota dopłaty na liniach komunikacyjnych nie pokrywa się z tą otrzymaną na każdą z nich na podstawie wniosków o dopłatę. Szczegóły przedstawiono w tabeli.

Linia komunikacyjna	Kwota dopłaty wynikająca ze sprawozdania rocznego	Kwota dopłaty otrzymana przez jednostkę na podstawie wniosku o dopłatę i wynikająca ze sprawozdań za III i IV kwartał 2021 r.	Różnica
1	2	3	4=2-3
nr 1 (Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo)	9 702,00	9 774,00	-72,00
nr 2 (Rożnowo Nowogardzkie-Darż-Maszewo)	8 424,00	8 352,00	+72,00

W dniu 25.03.2022 r. zwrócono się do jednostki z pytaniem o przyczynę błędnie wykazanej w sprawozdaniu rocznym kwoty otrzymanej dopłaty dla linii komunikacyjnych nr 1 i nr 2. W wyjaśnieniu z dnia 31.03.2022 r. wskazano, że powyższa nieprawidłowość powstała „(...), z uwagi na przyjęte błędne wyliczenia”. Do wyjaśnienia jednostka załączyła poprawione wyliczenia dotyczące kwoty dopłaty z FRPA na liniach komunikacyjnych.

Ponadto w wyniku weryfikacji danych zawartych w sprawozdaniu rocznym dotyczącym III naboru, stwierdzono, nieprawidłową pracę eksploatacyjną dla linii nr 1 (Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo), tj. zaniżoną w stosunku do złożonych wniosków o dopłatę oraz sprawozdań cząstkowych za III i IV kwartał 2021 r. oraz ustaleń dokonanych przez kontrolujących. Szczegóły w tabeli.

Linia komunikacyjna	Wielkość pracy eksploatacyjnej wynikająca ze sprawozdania rocznego	Wielkość pracy eksploatacyjnej wynikająca z wniosków o dopłatę oraz sprawozdań za III i IV kwartał 2021 r.	Różnica
1	2	3	4=2-3
nr 1 (Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo)	3 234 wkm	3 276 wkm	-42 wkm

W piśmie z dnia 25.03.2022 r. zwrócono się do Gminy z prośbą o wyjaśnienie, dlaczego w sprawozdaniu rocznym za 2021 r. wykazano nieprawidłową pracę eksploatacyjną dla linii nr 1 (Bagna-Nastazin-Bielice-Maszewo). W wyjaśnieniu z dnia 31.03.2022 r. jednostka poinformowała, że wykazana nieścisłość powstała „(...), z uwagi na przyjęte błędne wyliczenia”. Do wyjaśnienia dołączono skorygowane roczne wyliczenie. Z przedłożonego obliczenia wynika, że błąd powstał na skutek niewłaściwej liczby dni pracy przewozowej w okresie rozliczeniowym, założonej w sporządzonych kalkulacjach za 2021 r.: „(...) Było:

$77 \text{ dni} \times 21 \text{ km} \times 2 \text{ kursy} = 3 234 \text{ km} (...)$

Winno być:

$78 \text{ dni} \times 21 \text{ km} \times 2 \text{ kursy} = 3 276 \text{ km} (...)$ ”.

Opisane powyżej uchybienia spowodowały niepoprawne sporządzenie przez jednostkę sprawozdania rocznego za 2021 r. oraz załączonego do niego Roczno wyliczenia rzeczywistej kwoty deficytu dla linii komunikacyjnych, które nie pokrywało się z wyliczeniami Operatorów i fakturami. Dodatkowo spowodowały złożenie sprawozdania, które zawierało informacje niezgodne ze stanem faktycznym. Z odpowiedzi z dnia 12.04.2022 r. wynika, że jednostka w dniu 08.04.2022 r. dokonała korekty sprawozdania rocznego.

Odpowiedzialność za powstałe uchybienia ponoszą osoby bezpośrednio realizujące zadanie oraz osoby je nadzorujące.

(dowód: akta kontroli str. 41-44, 300-303, 315-322, 352-354, 465-488, 529-533)

<p>Wyjaśnienia, protokoły, oświadczenia</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wyjaśnienie z dnia 23.03.2022 r. Pani Sylwii Szatkowskiej dotyczące dni pracy i wykonanej pracy przewozowej. 2. Wyjaśnienia z dnia 23.03.2022 r. Pani Sylwii Szatkowskiej dot. dokumentacji finansowo-księgowej. 3. Wyjaśnienia z dnia 25.03.2022 r. Pani Justyny Marciniak dotyczące wniosku o objęcie dopłatą oraz umów z operatorami. 4. Wyjaśnienie z dnia 25.03.2022 r. Pani Justyny Marciniak dotyczące sprawozdań sporządzonych przez operatorów, sposobu ustalenia stawki za 1 wkm, sposobu rozliczenia rozsądnego zysku. 5. Wyjaśnienie z dnia 30.03.2022 r. i 31.03.2022 r. Pani Sylwii Szatkowskiej dotyczące sporządzonych sprawozdań za 2021 r. 6. Wyjaśnienie z dnia 01.04.2022 r. Pani Sylwii Szatkowskiej i Justyny Marciniak dotyczące m.in. rozsądnego zysku, sprzedanych przez przewoźników biletów, wyliczenia deficytu, sporządzonych sprawozdań przez operatorów. 7. Pismo z 07.04.2022 r. Pani Justyny Marciniak - uzupełnienie wyjaśnienia z 01.04.2022 r. 8. Wyjaśnienie z dnia 12.04.2022 r. Pana Pawła Piesio dotyczące realizacji i rozliczenia zadania. 9. Oświadczenie Pani Marzeny Miksy dot. kwalifikowalności wydatków oraz pozyskania odsetek.
<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 2021 r. ocenia się pozytywnie z nieprawidłowościami.</p>
<p>Wnioski dotyczące uzyskanych efektów zrealizowanego zadania</p>	<p>W wyniku naborów ogłoszonych w 2020 i 2021 roku przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, Gmina Maszewo złożyła dwa wnioski o objęcie dopłatą na utworzenie połączeń autobusowych na terenie Gminy. Podpisane umowy z wojewodą stworzyły możliwość uruchomienia 3 linii komunikacyjnych. Dzięki dofinansowaniu z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) dopłatą objęto w ramach pierwszego wniosku 1 linię komunikacyjną, której długość wyniosła 52 km oraz 2 linie komunikacyjne w ramach drugiego wniosku, o łącznej długości 30 km. Uruchomione dzięki środkom z dopłaty połączenia komunikacyjne pozwoliły usprawnić przemieszczanie się społeczności lokalnej po terenie Gminy. Dofinansowanie z Funduszu umożliwiło mieszkańcom Gminy Maszewo dopasować połączenia komunikacyjne do ich potrzeb, w zakresie dostępu do pracy, ośrodków zdrowia, urzędów.</p>

	<p>Przedstawiona przez Gminę Maszewo dokumentacja z realizacji zadania, dofinansowanego ze środków Funduszu, wykazała, że cel zadania został w pełni zrealizowany. Ocena pozytywna z nieprawidłowościami wynika z niedokonania przez Gminę zwrotu odsetek pozyskanych od przekazanych środków dopłaty, które nie zostały wykorzystane na realizowane w 2021 r. zadanie oraz nieprawidłowo sporządzonego sprawozdania rocznego w ramach III naboru (nieprawidłowo wykazana praca eksploatacyjna na linii nr 1 oraz otrzymana dopłata na liniach nr 1 i 2).</p>
Wpis do książki kontroli	Nr 1-2/2022
Zalecenia	<p>1. Dokonać zwrotu odsetek pozyskanych od posiadanej dopłaty i niewykorzystanych na realizowane w 2021 r. zadania w kwocie 0,06 zł wraz z należnymi odsetkami, w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, naliczonymi począwszy od dnia 16 stycznia 2022 r. Środki należy zwrócić w ciągu 15 dni od otrzymania wystąpienia kontrolnego (termin na poinformowanie o sposobie realizacji zaleceń). 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. Ustalając deficyt na liniach komunikacyjnych uwzględniać przychody we właściwej wysokości, tj. takie które są związane z realizacją zadania oraz pomniejszać go o kwotę rozsądnego zysku.</p> <p>3. Do wniosków o objęcie dopłatą załączać rozkłady jazdy zgodne z wnioskiem oraz pozostałą przedstawianą dokumentacją.</p> <p>4. Prowadzić ewidencję księgową w taki sposób, by możliwe było zidentyfikowanie na jej podstawie wydatków objętych dopłatą.</p> <p>5. W sprawozdaniu rocznym wykazywać prawidłowe dane w zakresie pracy eksploatacyjnej i otrzymanej dopłaty na poszczególne linie komunikacyjne.</p>
Pouczenia	<p>– 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.</p> <p>– Zwroty proszę kierować na właściwe rachunki bankowe Wojewody Zachodniopomorskiego, tj.: nr 41 1010 1599 0056 3013 9130 0000 – dla dopłaty,</p>

	<p>nr 41 1010 1599 0056 3013 9130 0000 – dla odsetek.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opis dokonywanego przelewu powinien zawierać pełną klasyfikację budżetową, rok w którym uzyskano zwracaną dopłatę, wskazanie czy jest to zwrot dopłaty wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem (dopisek: <i>dot. WNzP</i>), pobranej w nadmiernej wysokości (<i>dot. PwNW</i>) czy też nienależnie pobranej (<i>dot. NP</i>), a także odniesienie do numeru pisma i daty wystąpienia pokontrolnego. - Odsetki należy naliczyć począwszy od dnia wskazanego w zaleceniu, tj. razem z odsetkami za ten dzień, a nie liczącymi dopiero od następnego dnia. - Odsetek od dopłaty nie nalicza się w sytuacji, gdy ich wysokość przed zaokrągleniem do pełnych złotych nie przekracza 8,70 zł. [<i>Art. 54 §1 pkt 5) ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2021 r., poz. 1540 ze zm.)</i>]. - 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>