



WOJEWODA
ZACHODNIOPOMORSKI

Szczecin, dnia 21.11.2022

K-1.431.1.8.2022.8.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 Stargard Ul. Rynek Staromiejski 5, 73-110 Stargard
Osoba pełniąca funkcję kierownika jednostki kontrolowanej w okresie objętym kontrolą oraz w okresie prowadzenia kontroli	Jerzy Makowski Wójt Gminy Stargard
Okres objęty kontrolą	2021 r.
Kontrolujący	– Katarzyna Karczyńska – starszy inspektor (kierownik zespołu kontrolnego), – Małgorzata Brukwicz – starszy inspektor wojewódzki, z Wydziału Kontroli Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.
Nr upoważnienia	32/22
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	9 – 20 maja 2022 r.

Określenie obszaru 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.
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.). - 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. - 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). - 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.).
Osoba udzielająca wyjaśnień w trakcie kontroli	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jerzy Makowski – Wójt Gminy Stargard. 2. Krzysztof Bochniak – Podinspektor w Referacie Gospodarki Komunalnej i 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

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

W piśmie z dnia 31 maja 2022 r. Wójt Gminy Stargard oświadczył „(..) że linie, objęte umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, na które Gmina Stargard otrzymała dopłatę w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Wniosek o objęcie dopłatą linii komunikacyjnych nr 1, 2, 3 i 4 został stworzony w porozumieniu z Przewoźnikami obsługującymi ww. linie. Jednocześnie informuję, że dla przedmiotowych linii komunikacyjnych zostały opracowane indywidualne rozkłady jazdy, które weszły w życie z dniem ich uruchomienia, i w tym zakresie Wójt nie wydał zarządzenia”. Potwierdzeniem wyjaśnienia są przekazane przez jednostkę zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na 4 nowo utworzone linie komunikacyjne.

Gmina Stargard w dniu 24 listopada 2020 r. (data wpływu do ZUW) złożyła do wojewody zachodniopomorskiego w ramach I naboru wniosków o objęcie dopłatą ze środków Funduszu na 2021 r. Wniosek został złożony terminowo (termin naboru wniosków określono od 4 do 24 listopada 2020 r.).

Ze względu na niezgodności we wniosku z danymi zawartymi w załączonej dokumentacji, Wydział Infrastruktury, Rolnictwa i Rozwoju Regionalnego ZUW (dalej: IR ZUW) zwrócił się 30 listopada 2020 r. do jednostki z pismem o wyjaśnienie i ewentualną korektę wniosku. Poprawiona korekta wpłynęła do IR ZUW 3 grudnia 2020 r. Ze względu na dalsze rozbieżności w przekazanej dokumentacji gmina złożyła jeszcze jedną korektę w dniu 7 grudnia 2020 r. Na podstawie ostatecznej – II korekty, dokonano oceny wniosku i objęcia dopłatą ze środków Funduszu.

Wnioskiem objęto 4 linie komunikacyjne o łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej 248 980 wozokilometrów w okresie obowiązywania umowy. Przyjęto, że linie komunikacyjne będą funkcjonować przez:

- linie nr 1 i 3 - 304 dni, tj. 254 dni robocze od poniedziałku do piątku oraz 50 dni w sobotę,
- linia nr 2 - 254 dni robocze od poniedziałku do piątku,
- linia nr 4 - 188 dni w ciągu roku szkolnego w dni nauki w szkołach.

Należy zaznaczyć, że linie nr 1 i 2 w ramach 254 dni funkcjonowania miały przez 188 dni wykonywać 1 połączenie w dni nauki szkolnej.

Do wniosku dołączono załączniki – kalkulacje, tj. wyliczenie planowanej kwoty deficytu dla każdej linii komunikacyjnej, planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej i planowaną kwotę dopłaty. Z załączonej dokumentacji wynika, że maksymalną kwotę dopłaty na rok budżetowy 2021 ustalono w kwocie **746 940,00 zł**.

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

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Planowana wielkość pracy eksploatacyjnej w 2021 r. [km]</i>	<i>Planowana kwota deficytu linii [zł]</i>	<i>Wnioskowana kwota dopłaty [zł]</i>
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4=(2x3,00 zł*)</i>
Nr 1 Słodkówko-Kiczarowo-Stargard	103 500,00	353 222,50	310 500,00
Nr 2 Słodkówko-Trzebiatów-Stargard	27 392,00	93 482,81	82 176,00
Nr 3 Żukowo-Stargard-Żukowo	115 080,00	392 742,47	345 240,00
Nr 4 Warchlino-Małkocin	3 008,00	10 265,64	9 024,00
RAZEM	248 980,00	849 713,42**	746 940,00

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

**Wykazana łączna kwota deficytu na liniach komunikacyjnych różni się o 0,01 zł od tej wynikającej z II korekty wniosku o objęcie dopłatą (poz. 8). Zgodnie z odpowiedzią jednostki z 31 maja 2022 r. „Wniosek opracowywany był w arkuszach kalkulacyjnych programu Microsoft Excel, w wyniku zaokrągleń prowadzonych przez obliczenia tegoż programu wynika rozbieżność 0,01 zł w pytanych pozycjach”. Różnica nie miała wpływu na wnioskowaną kwotę dopłaty.

(dowód: akta kontroli str. 57-98, 235-242, 826-832)

Gmina na pytanie kontrolujących w jaki sposób określiła długość poszczególnych linii komunikacyjnych poinformowała „Długość poszczególnych linii komunikacyjnych określono na podstawie danych wyjściowych do wniosku o objęcie dopłatą, przedstawionych przez Przewoźników. Długość była wyliczana przez Przewoźników przy pomocy systemów elektronicznych możliwych do wykorzystania w Internecie oraz sprawdzone i potwierdzone przez pracownika merytorycznego Urzędu Gminy Stargard”. Udzielone wyjaśnienie przyjęto.

Dodatkowo stwierdzono, że deficyt na liniach komunikacyjnych nr 3 i nr 4 wynikający z wyliczeń operatora załączonych do pierwotnego wniosku o objęcie dopłatą, różni się od deficytu wykazanego przez gminę w II korekcie wniosku o objęcie dopłatą. W związku z tym kontrolujący poprosili gminę o wyjaśnienie w tej kwestii. Zgodnie z odpowiedzią z dnia 13 maja 2022 r. „Z uwagi na fakt, że

w pierwotnej wersji wniosku o objęcie dopłatą, dane dotyczące linii nr 3 i 4 liczone były „ręcznie” i w wyniku omyłki pisarskiej nie wszystkie wartości były prawidłowo przepisywane do kolejnych obliczeń co spowodowało powstanie błędnych obliczeń.

Wprowadzenie do korekty wniosku prawidłowych formuł obliczeniowych oraz przyjęcia jednolitej dla wszystkich linii metodologii obliczeń, pozwoliło na wykrycie nieprawidłowości w obliczeniach. Stąd różnica w wartościach wykazanych we wniosku pierwotnym a korektą nr II. (...)”. Udzielone wyjaśnienie przyjęto.

W związku z powyższym kontrolujący stwierdzili, że dane w zakresie długości linii komunikacyjnych, planowanej wielkości pracy eksploatacyjnej, liczby zatrzymań autobusu na

przystankach komunikacyjnych oraz wyliczenia planowanej kwoty dopłaty znajdują odzwierciedlenie w dokumentacji przekazanej przez gminę.

(dowód: akta kontroli str. 57-80, 84-98, 259-260, 815-819, 826-832)

Umowa o dopłatę na 2020 r. ze środków Funduszu

W dniu 31 grudnia 2020 r. Wojewoda Zachodniopomorski zawarł z Gminą Stargard umowę nr 10/IR/FRPA/2021 o dopłatę na rok budżetowy 2021 ze środków Funduszu do finansowania realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z umową, maksymalna kwota dopłaty została ustalona w wysokości **746 940,00 zł**, z przeznaczeniem na uruchomienie 4 linii komunikacyjnych.

W umowie określono także, że organizator dokonuje wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego na zasadach określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz zawiera z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego po uzyskaniu zgody organu stanowiącego na jej zawarcie (§2 ust. 1 umowy). Ponadto wskazano, iż warunkiem uzyskania dopłaty jest m.in. zawarcie przez organizatora umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (§2 ust. 2 pkt 2 umowy).

(dowód: akta kontroli str. 107-114)

Porozumienie Międzygminne

Uchwałą nr XXII/211/20 Rada Gminy Stargard w dniu 18 grudnia 2020 roku wyraziła zgodę na zawarcie porozumienia międzygminnego pomiędzy Gminą Stargard, a Gminą Suchań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Porozumienie Międzygminne w sprawie powierzenia Gminie Stargard zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej zostało zawarte w dniu 30 grudnia 2020 r., zgodnie z § 8 na okres do 31 grudnia 2021 r. W § 1 ust. 1 określono, że przewozy realizowane będą na liniach komunikacyjnych określonych w załączniku nr 1 do Porozumienia łączących niektóre miejscowości Gminy Suchań i Gminy Stargard z Miastem Stargard. W § 9 określono szczegółowe zasady rozliczeń udziału Gminy Suchań w kosztach realizacji zadania na jej obszarze. Zgodnie z załącznikiem nr 2 do Porozumienia wysokość udziału ustalono na kwotę 10 135,65 zł. Kwota miała być przekazywana w formie dotacji celowej z budżetu gminy na rachunek wskazany przez organizatora w równych transzach miesięcznych do dnia 10 każdego miesiąca.

(dowód: akta kontroli str. 99, 101-106)

W wyniku kontroli stwierdzono, że przejazdy autobusowe na liniach komunikacyjnych nr 1, 2 i 3, objętych dopłatą ze środków Funduszu, były realizowane nie tylko na obszarze Gminy Suchań i Gminy Stargard (porozumienie), ale także na terenie Miasta Stargard. W toku kontroli ustalono, że jednostka nie przedstawiła stosownego dokumentu na realizację przewozów na terenie Gminy Miasta Stargard. **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Uchwałą nr XXII/212/20 z dnia 18 grudnia 2020 r. Rada Gminy Stargard wyraziła zgodę na zawarcie z operatorami umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na powstałe na terenie gminy 4 nowe linie komunikacyjne.

Gmina na realizację zadania podpisała umowy z dwoma przewoźnikami. Z pierwszym zawarła 4 umowy na wykonanie połączeń na liniach komunikacyjnych 1 i 2, natomiast z drugim przewoźnikiem 3 umowy, którymi objęto linie 3 i 4. W umowach przedmiot umowy określono jako zadanie związane ze świadczeniem usług w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w ramach systemu przewozu publicznego transportu zbiorowego, według rozkładu jazdy opracowanych przez przewoźników i zatwierdzonych przez organizatora. Okres obowiązywania umów w przypadku linii 1-3 ustalono na okres od 4.01.2021 r. do 31.12.2021 r., natomiast w przypadku linii nr 4 od 1.04.2021 r. do 31.12.2021 r. W § 7 każdej z umów określono szczegółowy sposób rozliczenia zadania pomiędzy stronami (przewoźnikami a gminą). Zgodnie z nim:

- wypływy z tytułu pobieranych od pasażerów opłat za przewóz przysługują przewoźnikowi,
- niezależnie od pobieranych od pasażerów opłat przewoźnikowi przysługuje wynagrodzenie, z tytułu realizacji umowy, rozliczane w okresach miesięcznych,
- wynagrodzenie za okres rozliczeniowy ustalone zostanie jako iloczyn wozokilometrów w danym okresie i stawki brutto za każdy wozokilometr.

W przypadku linii nr 1, 2 i 3 przyjęto stawkę za każdy wozokilometr w wysokości 3,35 zł brutto, natomiast dla linii nr 4 w wysokości 10,00 zł.

Kontrolujący 19 maja 2022 r. zwrócili się do jednostki z pytaniem, w jaki sposób ustalono powyższe stawki na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą. Zgodnie z odpowiedzią z dnia 31 maja 2022 r. „*Stawki zostały ustalone na podstawie negocjacji z Przewoźnikami. Linia nr 4 wymaga zwiększonej kwoty dopłaty dla przewoźnika z uwagi na duże prawdopodobieństwo wykazania znacznego deficytu, spowodowanego małą liczbą osób zamieszkujących miejscowości w których kursuje powyższa linia. Pomimo małej ilości osób korzystających, linia uznana została za konieczną do utworzenia z uwagi na dojazd dzieci do szkół oraz dorosłych do miejsc pracy. Linie komunikacyjne nr 1, 2 i 3 z uwagi na kursy przez miejscowości z większą liczbą mieszkańców, co przekłada się na większe zainteresowanie, wynegocjowano kwotę 3.35 zł*”. Udzielone wyjaśnienie przyjęto.

Wyboru operatorów dokonano w trybie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który stanowi: *Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego 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** wybór operatora publicznego transportu zbiorowego ust. 1 pkt 1 i 2.

Jednostka poproszona o informację, dlaczego umowę z przewoźnikami zawarto na podstawie powyższego zapisu w dniu 13 maja 2022 r. poinformowała „Umowę z przewoźnikami zawarto na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z uwagi na możliwość powstania zakłócenia publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Stargard, do którego mogłoby dojść w przypadku ogłoszenia przetargu bądź postępowania w innym trybie. Jednocześnie Gmina Stargard składając w listopadzie 2020 r. wniosek o objęcie linii dopłatą, zobowiązała się do ich uruchomienia z początkiem stycznia 2021 r.”

Kontrolujący dokonali analizy umów zawartych przez gminę z operatorami pod względem ich zgodności z wymogami określonymi w art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W wyniku jej kontroli stwierdzono, że przepisy ww. artykułu znajdują w pełni odzwierciedlenie w treści umów zawartych z przewoźnikami.

(dowód: akta kontroli str. 100, 115-234, 243-258, 815-819, 826-832)

2. Realizacja zadania

W Gminie Stargard (dalej: gmina, organizator) realizacją zadania zajmuje się Referat Gospodarki Komunalnej i Inwestycji. Gmina jako organizator publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z § 3 ust. 1 umowy o dopłatę złożyła do wojewody następujące wnioski o dopłatę za dany okres rozliczeniowy w ramach ustawy o Funduszu:

- za I kwartał – w dniu 31 marca 2021 r. (dwie korekty wniosku złożone terminowo 1 i 8 kwietnia 2021 r.),
- za II kwartał – w dniu 29 czerwca 2021 r. oraz wniosek dodatkowy w dniu 16 lipca 2021 r.,
- za III kwartał – w dniu 30 września 2021 r.,
- za IV kwartał – w dniu 30 listopada 2021 r.

Wnioski zostały złożone zgodnie z terminem ustalonym w umowie z wojewodą.

Wnioskami o dopłatę objęto 4 linie komunikacyjne, pierwotnie wykazane we wniosku o objęcie dopłatą, na trasie:

Linia nr 1: Słodkówko – Kiczarowo – Stargard.

Linia nr 2: Słodkówko – Trzebiatów – Stargard.

Linia nr 3: Żukowo – Stargard – Żukowo.

Linia nr 4: Warchlin – Małkocin.

Dopłatę we wnioskach określono na kwotę **733 452,00 zł**, tj. mniejszą niż wynika z umowy z wojewodą (746 940,00 zł) o 13 488,00 zł.

Dane przedstawiono w tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Liczba dni pracy eksploatacyjne	Wielkość pracy eksploatacyjnej (wkm)	Wnioskowana kwota dopłaty (zł)
Linia nr 1	I kwartał	74	24 396,00	73 188,00

	II kwartał	74	24 918,00	74 754,00
	III kwartał	79	26 412,00	79 236,00
	IV kwartał	76	26 166,00	78 498,00
Razem:			101 892,00	305 676,00
Linia nr 2	I kwartał	62	5 952,00	17 856,00
	II kwartał	62	6 416,00	19 248,00
	III kwartał	66	6 688,00	20 064,00
	IV kwartał	64	7 088,00	21 264,00
Razem:			26 144,00	78 432,00
Linia nr 3	I kwartał	74	28 056,00	84 168,00
	II kwartał	74	28 056,00	84 168,00
	III kwartał	79	29 904,00	89 712,00
	IV kwartał	76	28 896,00	86 688,00
Razem:			114 912,00	344 736,00
Linia nr 4	I kwartał	0	0,00	0,00
	II kwartał	17	272,00	816,00
	III kwartał	22	352,00	960,00*
	IV kwartał	59	944,00	2 832,00
Razem:			1 568,00	4 608,00
Łącznie:			244 516,00	733 452,00

*Wyliczona kwota we wniosku 1 056,00 zł, która została pomniejszona o 96,00 zł, tj. środki pobrane w kwocie wyższej niż należna na linii w II kwartale 2021 r.

Gmina, wnioski o dopłatę, zgodnie z wyjaśnieniami sporządzała „(...) na podstawie wyliczeń wozokilometrów prowadzonych przez Przewoźników, jak i pracownika Gminy Stargard w poszczególnych miesiącach. Ponadto zgodnie z zawartymi umowami o świadczenie usług, Przewoźnicy sukcesywnie wraz z fakturami za wykonaną usługę, zobowiązani byli do przedstawiania danych niezbędnych do wyliczeń deficytu finansowego, w tym między innymi danych dot. wielkości pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach, kwoty uzyskanej ze sprzedaży biletów, kwoty dopłaty do biletów ulgowych otrzymywanych od Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego oraz wskazanie kosztów związanych z prawidłowym utrzymaniem linii komunikacyjnych oraz kosztów utrzymania linii”.

Wnioski o dopłatę składane były na podstawie danych szacunkowych, które były rozliczane w oparciu o rozliczenia miesięczne z prowadzonej działalności przez operatorów, rozliczenia pracy eksploatacyjnej w rozbiciu na linie i miesiące oraz ocenę ilości i jakości wykonywanych przez przewoźników usług. Potwierdzeniem poniesionych wydatków z dopłaty były wystawione przez operatora i zapłacone przez organizatora faktury.

(dowód: akta kontroli str. 261-284, 826-832)

Na podstawie złożonych wniosków o dopłatę Wojewoda Zachodniopomorski przekazał Gminie Stargard środki z Funduszu. Dane w tym zakresie zawarto w tabeli.

Wniosek za kwartał:	Data wpływu wniosku do ZUW	Wnioskowana kwota dopłaty	Data przekazania dopłaty przez ZUW	Kwota przekazanej dopłaty	Data wpływu dopłaty do organizatora przewozów	Kwota otrzymanej dopłaty
I	21.03.2021	175 212,00 zł	20.04.2021	175 212,00 zł	20.04.2021	175 212,00 zł
II	29.06.2021	178 884,00 zł	19.07.2021	178 884,00 zł	19.07.2021	178 884,00 zł
II	16.07.2021*	102,00 zł	29.07.2021	102,00 zł	29.07.2021	102,00 zł
III	30.09.2021	189 972,00 zł	18.10.2021	189 972,00 zł	18.10.2021	189 972,00 zł
IV	30.11.2021	189 282,00 zł	20.12.2021	189 282,00 zł	20.12.2021	189 282,00 zł
RAZEM		733 452,00 zł	X	733 452,00 zł	X	733 452,00 zł

*Wniosek dodatkowy

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

Na podstawie przedłożonej dokumentacji merytorycznej kontrolujący zweryfikowali sposób realizacji przedmiotowego zadania. Kontrolą objęto wszystkie linie, na które gmina otrzymała dopłatę. Kontrolę poddano dokumentację źródłową tj. wnioski o dopłatę, sprawozdania miesięczne i roczne gminy, faktury.

(dowód: akta kontroli str. 261-284, 297, 724-727)

Praca eksploatacyjna

Z uwagi na trwającą w 2021 r. pandemię wywołaną przez koronawirusa SARS-CoV-2 oraz zdalne nauczanie w szkołach nie odbywały się kursy szkolne na liniach 1 i 2 oraz nie została uruchomiona linia nr 4, która wykonywała kursy tylko w dni nauki szkolnej, co przełożyło się na wielkość pracy eksploatacyjnej. Gmina wskazała, że „(...) nie odbywały się kursy szkolne na liniach nr 1 i 2 w okresie od stycznia do połowy maja 2021 r. Jednocześnie z uwagi na pandemię linia nr 4 została uruchomiona w czerwcu 2021 r.”. Z przedstawionej przez gminę dokumentacji wynika, że linie nr 1 i 2 zostały uruchomione 17 maja 2021 r., natomiast linia nr 4, która kursuje tylko w dni nauki szkolnej została uruchomiona 7 czerwca 2021 r. Kontrolujący zwrócili się z zapytaniem o przyczyny działania linii nr 4 dopiero od dnia 7 czerwca 2021 r. Wójt Gminy Stargard wyjaśnił, że „(...) Późniejsze uruchomienie kursowania wynikało z faktu, że od dnia 17 maja 2021 r. powróciły do nauki klasy V-VIII oraz szkoły ponadpodstawowe, jednakże w systemie hybrydowym. Z uwagi na powyższe, bardzo niską rentowność przedmiotowej linii komunikacyjnej oraz zakończenie nauki klas maturalnych (zmniejszenie liczby stałych użytkowników linii), ustalono telefonicznie wraz z Przewoźnikiem o rozpoczęciu kursowania tej linii z dniem 7 czerwca 2021 r. Uruchomienie linii w tym samym terminie co linie nr 1 i 2 spowodowałoby nadmierny deficyt, którego nie byłaby w stanie pokryć gmina”. Gmina o нефункционowaniu linii nr 4 poinformowała wojewodę pismem z

dnia

30 marca 2021 r.

W celu weryfikacji wielkości pracy eksploatacyjnej analizie poddano dokumenty źródłowe tj. sporządzone przez przewoźnika miesięczne raporty z przejechanych wkm, sprawozdania miesięczne i kwartalne sporządzone przez gminę, rozkłady jazdy. Stwierdzono, że gmina we wnioskach o dopłatę za II i IV kwartał 2021 r. na liniach 1, 2 i 4 błędnie wykazywała wielkość pracy eksploatacyjnej, co miało wpływ na pobraną dopłatę. Mając na względzie wyjaśnienia oraz fakt, że dopłata pobrana w wyższej kwocie niż należna została rozliczona niezwłocznie po zakończonym okresie rozliczeniowym powyższe zakwalifikowano jako uchybienie opisane szczegółowo w części: **Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej ustalona w umowie z wojewodą na 2021 r. (248 980 wkm) na liniach objętych kontrolą nie została przekroczona i wyniosła 244 354 wkm.

(dowód: akta kontroli str. 261-284, 289-300, 305, 622-705, 815-819, 826-832)

Wykazany deficyt

Gmina wykonanie zadania powierzyła dwóm przewoźnikom, z którymi podpisała umowy o świadczenie usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. W § 7 umowy określono szczegółowe zasady wyliczenia należnego operatorowi wynagrodzenia. Wynagrodzenie ustalono jako iloczyn wozokilometrów w danym okresie rozliczeniowym (miesięcznym) i stawki dla linii:

- nr 1, 2 i 3 w kwocie 3,35 zł brutto za każdy wozokilometr,
- nr 4 w kwocie 10,00 zł brutto za każdy wozokilometr.

Poziom rekompensaty pomniejszany był o wielkość sprzedaży biletów i ulg ustawowych oraz rozsądny zysk. W oparciu o te zapisy operator wystawiał faktury. Kontrolujący zweryfikowali, na podstawie raportów z programów komputerowych, przychody ze sprzedaży biletów. Nie stwierdzono w tym zakresie nieprawidłowości.

Stwierdzono, że we wnioskach gmina wykazywała deficyt jako wartości planowane, natomiast w sprawozdaniach kwartalnych wykazywała rzeczywiste deficyty. Rzeczywisty deficyt na poszczególnych liniach gmina ustalała wg metodologii „Przychody ze sprzedaży biletów + Dopłaty do biletów ulgowych + Inne przychody związane z realizacją usługi (kary) – Koszty działalności operacyjnej – Pozostałe koszty działalności operacyjnej – Rozsądny zysk (2%) = Rzeczywisty deficyt”.

Kontrolujący zwrócili się z zapytaniem, czy gmina dokonywała weryfikacji prawidłowości wykazanego deficytu za poszczególne okresy rozliczeniowe, jak często oraz w jaki sposób. Wójt Gminy wyjaśnił: „Gmina dokonywała weryfikacji prawidłowości wskazanego deficytu na poszczególnych liniach za każdy miesiąc rozliczeniowy dla każdej linii”. Jednostka co miesiąc dokonywała oceny ilości i jakości usług wykonywanych przez przewoźników w miesiącu rozliczeniowym oraz sporządzała na podstawie przekazanych przez przewoźników dokumentów wyliczenia „(...) deficytu na podstawie przychodów i kosztów brutto (...)” na poszczególnych

liniach objętych dopłatą. W wyliczeniu uwzględniano koszty operatora tj. Koszty działalności operacyjnej (Ko) i Pozostałe koszty operacyjne (Pko), na które, zgodnie z wyjaśnieniami Gminy, składają się:

„Na koszty działalności operacyjnej (Ko) składają się dane: koszt poniesiony na zakup paliwa, koszt utrzymania pracowników, koszty związane z ubezpieczeniem, serwisem oraz amortyzacją pojazdów w tym przeglądy techniczne. Pozostałe koszty operacyjne (Pko) to pozostałe koszty Operatora, na które składają się takie wydatki jak: utrzymanie biura, bileterek oraz drukarek, a także programów do sprzedaży biletów. Na potrzeby wyliczenia prawidłowego deficytu poszczególnej linii komunikacyjnej, dane pozyskiwane były bezpośrednio od Przewoźników, poprzez udzielenie informacji telefonicznej z uwagi na brak możliwości żądania przez Organizatora dodatkowych dokumentów zgodnie z zawartą umową o świadczenie usług”. Na pytanie, w jaki sposób weryfikowane są wykazywane przez operatorów koszty operacyjne, Wójt Gminy wyjaśnił: „Gmina Stargard z uwagi na różne koszty związane z prowadzeniem działalności gospodarczej przez Przewoźników opierała się na składanych oświadczeniach przyjmując prawidłowość ich wyliczeń. Zgodnie z umowami zawartymi z Przewoźnikami Organizator tj. Gmina Stargard może jedynie żądać przedłożenia dodatkowych wyjaśnień bądź informacji w sytuacji powstania wątpliwości

w sprawozdaniu lub wyliczeniu Przewoźnika. Żaden z przedłożonych dokumentów nie wzbudził wątpliwości co do prawidłowości wyliczeń. Z uwagi na to, że składową kosztów operacyjnych mogą być również koszty zatrudnienia pracowników firmy, Gmina Stargard nie miała pełnej możliwości ich weryfikacji. Przedmiotowe dane dotyczące wynagrodzeń pracowników mogą stanowić tajemnicę przedsiębiorstwa w obszarze gospodarczym w zakresie dotyczącym informacji finansowej”.

(dowód: akta kontroli str. 285-288, 298-300, 301-304 306-388, 404-621, 661-705, 815-819, 826-832)

Kontrolujący deficyt na poszczególnych liniach komunikacyjnych, ustalili na podstawie ewidencji księgowej i dokumentacji źródłowej (faktury) przekazanej przez jednostkę. Zweryfikowane dane dotyczące linii komunikacyjnej przedstawiono w tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Wielkość pracy eksploatacyjnej (wkm)	Kwota deficytu na linii (zł)	Środki własne organizatora (zł)*	Należna kwota dopłaty** (zł)
1	2	3	4	5	6
Nr 1	I kwartał	24 396	81 726,60	8 538,60	73 188,00
	II kwartał	24 918	83 475,30	8 721,30	74 754,00
	III kwartał	26 412	88 480,20	9 244,20	79 236,00
	IV kwartał	26 148	87 595,80	9 151,80	78 444,00
	Razem:	101 874	341 277,90	35 655,90	305 622,00
Nr 2	I kwartał	5 952	19 939,20	2 083,20	17 856,00
	II kwartał	6 416	21 493,60	2 245,60	19 248,00
	III kwartał	6 688	22 404,80	2 340,80	20 064,00
	IV kwartał	7 072	23 691,20	2 475,20	21 216,00
	Razem:	26 128	87 528,80	9 144,80	78 384,00
Nr 3	I kwartał	28 056	93 987,60	9 819,60	84 168,00

	II kwartał	28 056	93 987,60	9 819,60	84 168,00
	III kwartał	29 904	100 178,40	10 466,40	89 712,00
	IV kwartał	28 896	96 801,60	10 113,60	86 688,00
	Razem:	114 912	384 955,20	40 219,20	344 736,00
Nr 4	I kwartał	0	0,00	0,00	0,00
	II kwartał	240	2 400,00	1 680,00	720,00
	III kwartał	352	3 520,00	2 464,00	1 056,00
	IV kwartał	848	8 480,00	5 936,00	2 544,00
	Razem:	1 440	14 400,00	10 080,00	4 320,00
	Łącznie:	244 354	828 161,90	95 099,90	733 062,00

*Środki własne organizatora w wysokości nie mniejszej niż 10% kwoty deficytu (ceny usługi). Różnica między kwotą deficytu a należną kwotą dopłaty.

**Kwota dopłata wyniosła 3,00 zł do 1 wkm przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

W wyniku kontroli ustalono:

- rzeczywistą kwotę deficytu na liniach komunikacyjnych w kwocie – 828 161,90 zł,
- należną kwotę dopłaty dla wszystkich linii komunikacyjnych – 733 062,00 zł,
- wysokość środków własnych – 95 099,90 zł,
- rzeczywistą wielkość pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych – 244 354 wkm.

Kontrolujący stwierdzili, że cel na jaki została przyznana dopłata został zrealizowany zgodnie z ustawą o Funduszu oraz zapisami umowy z wojewodą tj.:

- dopłata została wykorzystana na uruchomienie 4 linii komunikacyjnych. 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,
- dopłatę wykorzystano na linie komunikacyjne nie funkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy o Funduszu,
- z dopłaty pokryto koszty funkcjonowania linii komunikacyjnych wynikających z umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w części dotyczącej deficytu,
- dofinansowanie dotyczy przewozów wykonanych w 2021 r.

(dowód: akta kontroli od str. 285-288, 298-300, 301-304, 501-621, 728-729)

Nadzór organizatora nad realizacją zadania

Nadzór nad realizacją zadania związanego ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej prowadził pracownik Referatu Gospodarki Komunalnej i Inwestycji w Gminie Stargard zajmujący się bezpośrednio realizacją zadania. Kontrola i nadzór wykonywana była zgodnie z § 10 umowy organizatora z operatorami.

Wójt Gminy Stargard wskazał, że: „Z uwagi na panującą pandemię spowodowaną COVID-19, Gmina Stargard nadzorowała Operatorów w zakresie prawidłowości wykonywanych przejazdów w sposób ograniczony. Działania kontrolne były prowadzone w sposób bezpieczny dla pracowników Urzędu Gminy Stargard, a mianowicie poprzez kontrole zewnętrzne zgodnie z protokołami kontroli (...) oraz oceną jakości wykonywanych usług przez Przewoźników dokonywaną w każdym miesiącu, gdzie zawarte są ewentualne informacje zgłaszane przez mieszkańców Gminy Stargard, jak i sołtysów poszczególnych miejscowości na których były wykonywane kursy (...). Podczas realizacji zadania w roku 2021 nie zanotowano żadnych zgłoszeń od mieszkańców oraz sołtysów”.

Dokumentami potwierdzającym przeprowadzone kontrole są Protokoły z kontroli wewnętrznej, które odbywały się raz w miesiącu w czasie obowiązuje z operatorami umowy (zadanie na linii nr 4 było realizowane, zgodnie z umową od 1 kwietnia 2021 r.). Nadzór prowadzony był w zakresie: wywieszania rozkładów jazdy (czy są czytelne i wywieszane w miejscach widocznych dla pasażerów), punktualności przejazdów, dostosowania taboru do transportu osób niepełnosprawnych, należytej dbałości o zewnętrzny wygląd autobusów. W protokołach zanotowano, że kontrole przebiegły bez uwag.

Zwrócono się także z pytaniami, czy gmina weryfikowała w przypadku ewentualnego wypłacenia odszkodowania i zadośćuczynienia przez przewoźników, czy wypłacone świadczenia nie stanowią kosztów realizacji zadania, co skutkowało by zwiększeniem kwoty deficytu.

Wójt Gminy Stargard wyjaśnił: „Gmina Stargard weryfikowała dane przedkładane przez Przewoźników. Ewentualna wypłata odszkodowania lub zadośćuczynienia wykazana byłaby przez przewoźników w ramach poniesionych kosztów związanych z realizacją usługi. Żaden z przewoźników nie wykazał takich kosztów”.

(dowód: akta kontroli od str. 661-722, 826-832)

3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania

Zgodnie z § 7 ust. 1 umowy nr 10/IR/FRPA/2021 z 31 grudnia 2020 r. gmina została zobowiązana do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą.

Otrzymana dopłata została ujęta w ewidencji księgowej na koncie 901 – Dochody budżetu w wysokości 733 452,00 zł, co jest zgodne z kartoteką obrotów przekazanych środków z Wydziału Finansów i Budżetu ZUW.

Ewidencja księgowa wydatków została zaksięgowana na koncie 130-02-03-32-600004-4300-0 w wysokości 828 161,90 zł i obejmowała wydatki pokryte z dopłaty oraz środków własnych. Dokumentacja finansowo-księgowa (faktury) umożliwiła identyfikację poszczególnych operacji księgowych pokrytych z dopłaty. Zgodnie § 7 ust. 2 umowy z wojewodą określono, iż organizator zobowiązuje się do opisywania dokumentacji finansowo-księgowej związanej z realizacją przedmiotu umowy, dotyczącej zarówno dopłaty, jak i środków finansowych własnych, zgodnie

z wymogami określonymi w art. 21 ustawy o rachunkowości. Gmina na poszczególnych fakturach dokonała zapisu o wysokości poniesionych wydatków ze środków dopłaty i środków własnych. Na ich podstawie ustalono, że wydatki w ramach dopłaty wniosły 733 062,00 zł, środków własnych gminy 95 099,90 zł.

Dokumentacja finansowo-księgową, na podstawie której gmina przekazywała środki do operatora spełnia wymogi wskazane w art. 21 ustawy o rachunkowości. Dokumenty zostały sprawdzone pod względem merytorycznym i formalno-rachunkowym oraz zatwierdzone do wypłaty.

Gmina ostatnie wydatki dokonywała na podstawie faktur wystawionych 31 grudnia 2021 r. za przewóz osób w grudniu 2021 r. w dniu 5 stycznia 2022 r.

W trakcie kontroli ustalono, że faktury za miesiąc styczeń 2021 r. zostały opłacone przewoźnikom po terminie. Szczegóły przedstawia tabela.

Numer faktur/ Sprzedawca	Data faktury	Nazwa kontrahenta	Kwota faktury	Data wpływu faktury	Termin zgodnie z umową (7 dni od otrzymania faktury)	Data zapłaty	Liczba dni po terminie	Uwagi
Faktura nr 16/01/2021	31.01.2021	Usługi Transportowe XXX XXX	25 265,70 zł	05.02.2021	12.02.2021	15.02.2021	3	Linia nr 1
Faktura nr 17/01/2021	31.01.2021	Usługi Transportowe XXX XXX	6 110,40 zł	05.02.2021	12.02.2021	15.02.2021	3	Linia nr 2
Faktura VAT 8/2021	30.01.2021	XXX XXX Przewozy Osobowe	28 984,20 zł	05.02.2022	12.02.2022	15.02.2022	3	Linia nr 3

Wójt Gminy Stargard wyjaśnił, że „Nieterminowa płatność za faktury przedstawione w piśmie wynikała z problemów technicznych obsługi konta bankowego Gminy Stargard. Jednocześnie informuję, że Gmina Stargard nie płaciła z tego tytułu odsetek, gdyż Przewoźnicy wyrazili zgodę na przesunięcie terminu płatności na dzień 15.02.2021 r. oraz odstąpili od naliczania odsetek z tytułu opóźnienia. W załączeniu dołączam dokumenty potwierdzające powyższą sytuację (...)”. Kontrolujący przyjęli wyjaśnienie w tym zakresie.

Kontrolujący ustalili, że gmina błędnie zaksięgowała otrzymaną dopłatę z Funduszu na § 2700 klasyfikacji budżetowej – Środki na dofinansowanie własnych zadań bieżących gmin, powiatów (związków gmin, związków powiatowo-gminnych, związków powiatów), samorządów województw, pozyskane z innych źródeł). **Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości.**

(dowód: akta kontroli od str. 300A-300D, 306-403, 724-729, 826-834)

4. Sprawozdawczość

Sprawozdania rozliczające dopłatę

W dniu 21 lutego 2022 r. do ZUW wpłynęło roczne sprawozdanie rozliczające dopłatę w ramach ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2021 rok. Przedmiotowe sprawozdanie złożono zgodnie z terminem określonym w umowie o dopłatę nr 10/IR/FRPA/202, 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 sprawozdania składała terminowo.

Kontrolujący zweryfikowali także zgodność danych wykazanych w kwartalnych i rocznym sprawozdaniu 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 wykazana w sprawozdaniu za IV kwartał oraz w sprawozdaniu rocznym jest nieprawidłowa. Ustalono również, że wykazana w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r. wielkość pracy eksploatacyjnej na linii nr 1 (Słodkówko-Kiczarowo-Stargard) oraz łączna wielkość pracy eksploatacyjnej w IV kwartale nie pokrywa się z ustaleniami dokonanyymi przez kontrolujących oraz z wielkościami wynikającymi

z załączników sporządzonych przez operatorów. **Szczegóły opisano zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień.**

Dodatkowo w toku kontroli stwierdzono, że wykazana przez gminę w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r. kwota niewykorzystanych środków dopłaty (1 470,00 zł, kwota tożsama z dokonanyim zwrotem) nie pokrywa się z tą wynikającą ze sprawozdania rocznego (390,00 zł). Jednostka poproszona o wyjaśnienie powyższej różnicy w dniu 31 maja 2022 r. poinformowała: „Różnica pomiędzy sprawozdaniem za IV kwartał 2021, a sprawozdaniem końcowym wynika z błędu ludzkiego wynikającego z niepoprawnie wprowadzonych podstawowych danych do sprawozdania za IV kwartał 2021 r. w programie Microsoft Excel, którego następstwem jest błędne przeliczenie całości danych zawartych w sprawozdaniu rozliczającym dopłatę dla poszczególnych linii komunikacyjnych. (...)”. Udzielone wyjaśnienie przyjęto. Różnicę pomiędzy kwotą środków dopłaty zwróconą przez jednostkę (1 470,00 zł), a wartością wynikającą z ustaleń kontrolujących i dokumentacją przedłożoną przez Gminę Stargard (390,00 zł), opisano w punkcie 5 - Rozliczenie zadania.

W załącznikach sporządzonych przez operatorów i dołączonych do sprawozdań wykazano faktyczną kwotę deficytu poszczególnych linii komunikacyjnych, przychody ze sprzedaży biletów oraz pracę eksploatacyjną.

(dowód: akta kontroli str. 730-796, 803, 826-832)

Sprawozdania budżetowe

W sprawozdaniu Rb-27S z wykonania planu dochodów budżetowych jednostki samorządu terytorialnego za okres od początku roku do 31 grudnia 2021 r. Gmina Stargard wykazała dochody wykonane (wpływy minus zwroty) w łącznej wysokości 731 982,00 zł¹ w rozdziale 60004, paragraf

¹733 452,00 zł - dopłata otrzymana minus 1 470,00 zł – zwrot. Wysokość kwoty zwrotu szczegółowo opisano w punkcie 5 – Rozliczenie zadania.

2700, co ma odzwierciedlenie w prowadzonej ewidencji księgowej konta 901. W sprawozdaniu wykazano dopłatę z Funduszu na paragrafie 2700 klasyfikacji budżetowej – Środki na dofinansowanie własnych zadań bieżących gmin, powiatów (związków gmin, związków powiatowo-gminnych, związków powiatów), samorządów województw, pozyskane z innych źródeł). Prawidłowy paragraf to 2170. Szczegółowy opis nieprawidłowości zawarto w części: Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości – Ad 3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania – Nieprawidłowy paragraf klasyfikacji budżetowej.

Natomiast w sprawozdaniu Rb-28S wykazano w § 4300 wykonanie wydatków w kwocie 765 673,50 zł oraz zobowiązanie w wysokości 74 788,40 zł. Zobowiązanie wynikało z tytułu umów zawartych z przewoźnikami, których płatność za realizację przewozów w grudniu 2021 r. dokonano 5 stycznia 2022 r. Jednostka w rozdziale wykazała także inne wydatki wykonane z tytułu przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Jak wyjaśnił Wójt Gminy Stargard

„W sprawozdaniu Rb-28s za rok 2021 wydatki w rozdziale 60004 § 430 są większe (...) o 12 300 zł. Dotyczą one faktury w tej samej klasyfikacji budżetowej a są wydatkiem organizatora nie podlegającym dofinansowaniu z FRPA”. Z tego względu kontrolujący nie byli w stanie zweryfikować wykazanych w sprawozdaniu kwot z ewidencją księgową zadania za 2021 r.

(dowód: akta kontroli od str. 724-729, 797-803, 809-810)

5. Rozliczenie zadania

W umowie z wojewodą określono m.in. łączną wielkość pracy eksploatacyjnej w liczbie 248 980,00 wkm. Szczegółowe dane w tym zakresie wraz z faktyczną wielkością pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą przedstawiono w tabeli.

Linia komunikacyjna	Wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach wynikająca ze sprawozdania rocznego (wkm)	Rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej w wozokilometrach ustalona na podstawie rozkładów jazdy (wkm)	Różnica
1	2	3	4 (2-3)
Linia nr 1	101 874,00	101 874,00	0,00
Linia nr 2	26 128,00	26 128,00	0,00
Linia nr 3	114 912,00	114 912,00	0,00
Linia nr 4	1 440,00	1 440,00	0,00
Razem	244 354,00	244 354,00	0,00

Stwierdzono, że rzeczywista wielkość pracy eksploatacyjnej (w wozokilometrach) ustalona przez kontrolujących jest zgodna z wielkościami wynikającymi ze sprawozdania rocznego i załączników sporządzonych przez przewoźników (operatorów).

(dowód: akta kontroli od str.298-300, 622-705, 783-796)

Kontrolujący deficyt (wydatki) na poszczególnych liniach komunikacyjnych, ustalili na podstawie ewidencji księgowej i dokumentacji źródłowej (faktur) przekazanej przez jednostkę.

Na podstawie powyższej dokumentacji ustalono wykorzystanie środków z dopłaty i środków własnych na realizację zadania.

Linia	Kwota dopłaty	Kwota środków własnych	Ogółem
-------	---------------	------------------------	--------

<i>komunikacyjna</i>	<i>(zł)</i>	<i>(zł)</i>	<i>(zł)</i>
Linia nr 1	305 622,00	35 655,90	341 277,90
Linia nr 2	78 384,00	9 144,80	87 528,80
Linia nr 3	344 736,00	40 318,20	384 955,20
Linia nr 4	4 320,00	10 080,00	14 400,00
Łącznie	733 062,00	95 099,90	828 161,90

W wyniku kontroli ustalono kwotę dopłaty w wysokości 733 062,00 zł oraz środków własnych w kwocie 95 099,90 zł, razem 828 161,90 zł.

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

<i>Linia komunikacyjna</i>	<i>Kwota dopłaty (zł)</i>				
	<i>Otrzymana</i>	<i>Należna</i>	<i>Różnica (2 - 3)</i>	<i>Wykorzystana</i>	<i>Niewykorzystana (2 - 5)</i>
1	2	3	4	5	6
Linia nr 1	305 676,00	305 622,00	54,00	305 622,00	54,00
Linia nr 2	78 432,00	78 384,00	48,00	78 384,00	48,00
Linia nr 3	344 736,00	344 736,00	0,00	344 736,00	0,00
Linia nr 4	4 608,00	4 320,00	288,00	4 320,00	288,00
RAZEM:	733 452,00	733 062,00	390,00	733 062,00	390,00
Zwrot dopłaty na rachunek Wojewody Zachodniopomorskiego w dniu 14.01.2022 r.					1 470,00

Gmina na realizację zadania w 2021 r. otrzymała dopłatę w łącznej wysokości 733 452,00 zł. Z otrzymanych w 2021 r. dopłat z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych wykorzystana kwotę **733 062,00 zł**. Na podstawie analizy dokumentów finansowo-księgowych stwierdzono, że jednostka prawidłowo ustaliła kwotę wykorzystanych środków dopłaty, w związku z tym nie stwierdzono w tym zakresie nieprawidłowości. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że z otrzymanej dopłaty,

w dniu 14 stycznia 2022 r. gmina zwróciła na rachunek Wojewody Zachodniopomorskiego dopłatę w wysokości 1 470,00 zł. Z ustaleń kontrolujących (tabeli) wynika, że Gmina Stargard dokonała zwrotu dopłaty w zawyżonej wysokości. Jednostka w wyjaśnieniu z 31 maja 2022 r. wskazała, że: „(...) Z uwagi na konieczność wywiązania się z terminów umowy w zakresie dotyczącym konieczności zwrotu dopłaty pobranej w nadmiernej ilości ze sprawozdania za IV kwartał 2021 roku wykazana została kwota do zwrotu 1 470,00 zł. Środki te zostały zwrócone w terminie. Po

dokonaniu późniejszych przeliczeń rozliczających cały rok do sprawozdania rocznego, wychwycono omyłki powstałe w ciągu roku i dokonano korekty kwoty do zwrotu tj. 390,00 zł”.

Dodatkowo kontrolujący stwierdzili, że wydatki zostały poniesione na realizację deficytowych linii komunikacyjnych objętych umową o dopłatę. Dofinansowane zadanie było realizowane w 2021 r. i rozliczone zgodnie z terminami zawartymi w umowie z wojewodą.

(dowód: akta kontroli od str. 285-288, 298-300, 724-729, 803, 826-832)

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 linii komunikacyjnej.

W wyniku kontroli stwierdzono, że w ramach umowy nr 10/IR/FRPA/2021 kwota dopłaty udzielona z Funduszu nie przekroczyła maksymalnej dopuszczalnej kwoty wynoszącej do 90% ceny usługi na linii komunikacyjnej, jak również wydatkowano ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%. W związku z czym gmina wywiązała się z zapisu § 2 ust. 2 pkt 1 umowy zawartej z Wojewodą Zachodniopomorskim. Ustalenia dokonane w trakcie kontroli przedstawiono w tabeli.

Linia komunikacyjna	Okres rozliczeniowy	Deficyt linii komunikacyjnej (zł)	Wydatkowane środki własne		Wydatkowane środki z dopłaty	
			Kwota (zł)	Udział % do deficytu	Kwota (zł)	Udział % do deficytu
Linia nr 1: Słdkówko-Kiczarowo-Stargard	I kwartał	81 726,60	8 538,60	10,45	73 188,00	89,55
	II kwartał	83 475,30	8 721,30	10,45	74 754,00	89,55
	III kwartał	88 480,20	9 244,20	10,45	79 236,00	89,55
	IV kwartał	87 595,80	9 151,80	10,45	78 444,00	89,55
	Razem:	341 277,90	35 655,90	10,45	305 622,00	89,55
Linia nr 2: Słdkówko-Trzebiatów-Stargard	I kwartał	19 939,20	2 083,20	10,45	17 856,00	89,55
	II kwartał	21 493,60	2 245,60	10,45	19 248,00	89,55
	III kwartał	22 404,80	2 340,80	10,45	20 064,00	89,55
	IV kwartał	23 691,20	2 475,20	10,45	21 216,00	89,55
	Razem:	87 528,80	9 144,80	10,45	78 384,00	89,55
Linia nr 3: Żukowo-Stargard-Żukowo	I kwartał	93 987,60	9 819,60	10,45	84 168,00	89,55
	II kwartał	93 987,60	9 819,60	10,45	84 168,00	89,55
	III kwartał	100 178,40	10 466,40	10,45	89 712,00	89,55
	IV kwartał	96 801,60	10 113,60	10,45	86 688,00	89,55
	Razem:	384 955,20	40 219,20	10,45	344 736,00	89,55
Linia nr 4: Warchlino-Małkocin	II kwartał	2 400,00	1 680,00	70,00	720,00	30,00
	III kwartał	3 520,00	2 464,00	70,00	1 056,00	30,00
	IV kwartał	8 480,00	5 936,00	70,00	2 544,00	30,00
	Razem:	14 400,00	10 080,00	70,00	4 320,00	30,00

Łącznie linie komunikacyjne	828 161,90	95 099,90	11,48	733 062,00	88,52
-----------------------------	------------	-----------	-------	------------	-------

(dowód: akta kontroli od str. 298-300)

Dochody uzyskane przy realizacji zadania

Zgodnie z § 4 ust. 1 i 2 umowy z wojewodą, gmina w przypadku uzyskania przy realizacji zadania dochodów, w szczególności kar umownych i odsetek od środków zgromadzonych na rachunku organizatora może je wykorzystać zgodnie z celem na jaki została przekazana dopłata, a w przypadku niewykorzystania dokonać zwrotu na rachunek bankowy Wojewody Zachodniopomorskiego.

Z informacji przekazanych przez gminę wynika, że „Gmina nie uzyskała żadnych nieprzewidzianych dochodów w tytułu realizacji wskazanej umowy”.

(dowód: akta kontroli od str. 815-819)

Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych nieprawidłowości

Ad 1. Wniosek o objęcie dopłatą

Brak porozumienia na realizację połączeń w ramach dofinansowanych linii na terenie Miasta Stargard

W wyniku kontroli stwierdzono, że przejazdy autobusowe na liniach komunikacyjnych nr 1, 2 i 3, objętych dopłatą ze środków Funduszu, były realizowane nie tylko na obszarze Gminy Suchań i Gminy Stargard (porozumienie), ale także na terenie Miasta Stargard. W toku kontroli ustalono, że jednostka nie przedstawiła stosownego dokumentu na realizację przewozów na terenie Gminy Miasta Stargard.

Szczegóły dotyczące linii komunikacyjnych realizujących połączenia na terenie Miasta Stargard przedstawiono w tabeli.

Linia komunikacyjna	Przystanki w Mieście Stargard zgodnie z rozkładem jazdy	Liczba zatrzymań w Mieście Stargard zgodnie z rozkładem jazdy	Odległość w km wykonywana na terenie Miasta Stargard (liczba km liczona od pierwszego przystanku w Mieście Stargard)
Nr 1 Słodkówko-Kiczarowo-Stargard	- ul. Gdyńska (2 km), - ul. Krzywoustego (1 km), - ul. Czarnieckiego (1 km), - ul. Wyszyńskiego (0 km), - Zintegrowane Centrum Przesiadkowe	5	4 km
Nr 2 Słodkówko-Trzebiatów-Stargard	- ul. Krzywoustego (1 km), - ul. Czarnieckiego, (1 km), - ul. Wyszyńskiego (0 km), - Zintegrowane Centrum Przesiadkowe	4	2 km
Nr 3 Żukowo-Stargard-Żukowo	- ul. Bydgoska Robotnicza (1 km), - ul. Krzywoustego (1 km), - ul. Czarnieckiego (1 km), - ul. Wyszyńskiego (1 km), - Zintegrowane Centrum Przesiadkowe PER.7 (na żądanie) – 1 km, - ul. Słoneczna	6	5 km

Kontrolujący zwrócili się do jednostki z pytaniem o przyczynę realizacji połączeń na terenie Miasta Stargard przez Gminę Stargard. Zgodnie z wyjaśnieniem Wójta Gminy Stargard Pana Jerzego

Makowskiego z dnia 9 maja 2022 r. „(...) zatrzymywania się przewoźników na przystankach komunikacyjnych w mieście Stargard informuję, że Organizatorem powyższych kursów jest Wójt Gminy Stargard. Wynika to z konieczności zapewnienia dostępu mieszkańcom Gminy Stargard do podstawowych usług społecznych, takich jak dostęp do opieki zdrowotnej (szpital, przychodnia, apteka), szkolnictwa ponadpodstawowego, jak również urzędów znajdujących się w Stargardzie (Urząd Gminy, Urząd Skarbowy, ZUS). Ponadto specyficzny układ Gminy w sposób okalający miasto Stargard powoduje, że znaczna ilość miejsc pracy znajduje się na jego terenie. Miasto Stargard jest również centrum handlu i usług dla okolicznych miejscowości”.

Dofinansowane przewozy wykonywane były w 2021 r. przez Gminę Stargard (organizatora przewozów) na obszarze gmin: Suchań i Stargard oraz Miasta Stargard. Z Gminą Suchań jednostka w dniu 30 grudnia 2020 r. zawarła Porozumienie Międzygminne w sprawie powierzenia Gminie Stargard zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności, natomiast na linii komunikacyjne funkcjonujące na terenie Miasta Stargard gmina takiego dokumentu nie przedłożyła.

Organizator publicznego transportu zbiorowego zdefiniowany został w ustawie o publicznym transporcie drogowym (art. 7) jako właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Podstawowymi kryteriami wyodrębnienia organizatora jest obszar działania lub zasięg przewozów. Każda jednostka samorządu terytorialnego (gmina, powiat, województwo) jest organizatorem na linii lub sieci komunikacyjnej znajdującej się na jej obszarze.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywane w granicach administracyjnych kilku sąsiadujących gmin są możliwe po zawarciu stosownego porozumienia pomiędzy gminami (art. 4 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). **W toku kontroli ustalono, że Gmina Stargard jako organizator takich przewozów zobowiązany był do uzyskania zgody na funkcjonowanie linii komunikacyjnych objętych dopłatą na terenie Miasta Stargard.**

Przyczyną nieprawidłowości było wykonywanie przewozów dofinansowanych ze środków Funduszu na terenie Miasta Stargard bez stosownego dokumentu (porozumienia).

Skutkiem nieprawidłowości było niezastosowanie przez Gminę Stargard zapisów art. 4 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

(dowód: akta kontroli str. 45-56, 296A-296D, 808, 826-832)

Ad 3. Dokumentacja finansowo-księgowa zadania

Nieprawidłowy paragraf klasyfikacji budżetowej

Gmina otrzymaną dopłatę od wojewody w kwocie 733 452,00 zł zaksięgowała w ewidencji księgowej na § 2700 klasyfikacji budżetowej – Środki na dofinansowanie własnych zadań bieżących gmin, powiatów (związków gmin, związków powiatowo-gminnych, związków powiatów), samorządów województw, pozyskane z innych źródeł). Jest to niezgodne z

rozporządzeniem Ministra Finansów w sprawie szczegółowej klasyfikacji dochodów, wydatków, przychodów i rozchodów oraz środków pochodzących ze źródeł zagranicznych.

Środki pochodzące z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowiące dochód gminy, powinny być ujmowane w budżecie odpowiednio w paragrafie 2170 – Środki otrzymane z państwowych funduszy celowych na realizację zadań bieżących jednostek sektora finansów publicznych, w dziale i rozdziale właściwym dla realizowanego zadania.

W wyjaśnieniach z 9 maja 2022 r. Wójt Gminy Stargard wyjaśnił: „W roku 2021 r. środki przekazywane w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej były księgowane na paragrafie 270. Był to pierwszy rok korzystania z ww. funduszu i w trakcie przygotowań planu budżetowego nie dotarliśmy do informacji jaki paragraf jest wskazany do stosowania i wybraliśmy jw. Na rok bieżący plan dochodów z tego funduszu jest już ujęty w prawidłowym paragrafie tj.217”.

Nieprawidłowość ta jest wynikiem nie dotarcia do informacji na jakim paragrafie powinna zostać zaksięgowana otrzymana dopłata. Skutkiem błędnej klasyfikacji jest wykazanie pod nieprawidłowym paragrafem klasyfikacji budżetowej danych w sprawozdaniu budżetowym RB-27S, a tym samym brak przejrzystości informacji zawartych w sprawozdaniu, które to ma przedstawiać dane rzetelne, niezbędne do analiz, kontroli, planowania gospodarczego.

Za nieprawidłowość odpowiedzialność ponosi kierownik jednostki, osoby bezpośrednio dokonujące księgowania oraz je nadzorujące.

Z dokumentacji dołączonej do wyjaśnień „Budżet na rok 2022” wynika, że środki otrzymane z Funduszu na 2022 r. gmina księguje już na prawidłowym paragrafie dochodowym, tj. 2170 w dziale i rozdziale właściwym dla realizowanego zadania. W związku z tym, kontrolujący odstąpili od wydania zaleceń w tym zakresie.

(dowód: akta kontroli od str. 724-726, 799-802)

Zakres, przyczyny i skutki stwierdzonych uchybień

Ad 2. Realizacja zadania

Nieprawidłowo wykazana we wnioskach o dopłatę wielkość pracy eksploatacyjnej

Stwierdzono, że gmina we wnioskach o dopłatę za II i IV kwartał 2021 r. na liniach 1, 2 i 4 błędnie wykazywała wielkość pracy eksploatacyjnej. Nieprawidłowość dotyczy kursów odbywających się w dni nauki szkolnej na:

- linii nr 1 – długość linii 18 km, 1 kurs dziennie o godz. 14:50,
- linii nr 2 – długość linii 16 km, 1 kurs dziennie o godz. 14:25, oraz
- linii nr 4, która kursowała wyłącznie w dni nauki szkolnej. Długość linii 8 km, 2 kursy dziennie o godz. 6:30 i 15:30, łącznie 16 km.

Kwartał	Nr linii	Źródło danych	Liczba dni pracy wykazana przez gminę	Różnica w dniach	Wielkość pracy eksploatacyjnej wykazana przez gminę (wkm)	Różnica wkm	Kwota dopłaty otrzymana przez gminę (zł)	Należna kwota dopłaty* (zł)	Różnica w dopłacie (zł)
II	4	Wniosek o dopłatę	17	2	272	32	816,00	720,00	96,00
		Sprawozdanie kwartalne	15		240				
Razem II kwartał:						32			96,00
IV	4	Wniosek o dopłatę	59	6	944	96	2 832,00	2 544,00	288,00
		Sprawozdanie kwartalne	53		848				
	1**	Wniosek o dopłatę	76	0	26 166	18	78 498,00	78 444,00	54,00
		Sprawozdanie kwartalne	76		26 148				
	2***	Wniosek o dopłatę	64	0	7 088	16	21 264,00	21 216,00	48,00
		Sprawozdanie kwartalne	64		7 072				
Razem IV kwartał:						130			390,00

*Kwota dopłaty wynosi 3,00 zł do wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

**Linia kursuje od poniedziałku do piątku w dni robocze i soboty oraz dni nauki szkolnej.

*** Linia kursuje od poniedziałku do piątku w dni robocze oraz dni nauki szkolnej.

Gmina w wyjaśnieniach wskazała, że w przypadku linii:

- nr 4 – przygotowując wniosek o dopłatę za II i IV kwartał omyłkowo wykazała liczbę dni pracy eksploatacyjnej. W II kwartale wskazano 17 dni, a powinno być 15, natomiast w IV kwartale podano 59 dni, a powinno być 53.
- nr 1 i 2 – błąd wynika, pomimo takiej samej ilości dni pracy eksploatacyjnej, z niewłaściwego wyliczenia liczby dni pracy eksploatacyjnej obejmującej dni nauki w szkołach (linia nr 1 – 18 wkm, linia nr 2 – 16 wkm). W związku z obowiązkiem złożenia wniosku za IV kwartał 2021 r. do 30 listopada 2021 r. i ręcznym wyliczeniem danych niezbędnych do wniosku omyłkowo wliczono dzień 24 grudnia 2021 r. jako dzień nauki w szkołach.

Jak wynika z udzielonych wyjaśnień przyczyną błędów były omyłki pracownika przygotowującego wnioski o dopłatę. Skutkowało to wykazywaniem we wniosku danych niezgodnych ze stanem faktycznym w zakresie liczby dni pracy oraz wielkości pracy eksploatacyjnej na liniach 1, 2 i 4 oraz pobraniem dopłaty w kwocie wyższej niż należna, ponieważ kwota dopłaty była kalkulowana na podstawie wozokilometrów.

Jednocześnie należy podkreślić, że gmina na bieżąco dokonywała rozliczeń dopłaty pobranej w nadmiernej wysokości. We wniosku o dopłatę za III kwartał pomniejszyła środki z dopłaty o 96,00 zł, natomiast kwotę 390,00 zł zwróciła w dniu 14 stycznia 2022 r. po rozliczeniu IV kwartału w ramach kwoty 1 470,00 zł.

(dowód: akta kontroli str. 261-284, 298-300, 622-722, 803, 826-832)

Ad 4. Sprawozdawczość

Nieprawidłowo wykazane dane w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r. oraz w sprawozdaniu rocznym rozliczającym dopłatę

Kontrolujący w wyniku analizy złożonych przez jednostkę sprawozdań kwartalnych oraz sprawozdania rocznego za 2021 r. stwierdzili, że:

- a) wykazana w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r. kwota dopłaty na liniach komunikacyjnych nie pokrywa się z tą otrzymaną na każdą z nich na podstawie wniosków o dopłatę. Ustalono również, że wielkość pracy eksploatacyjnej na linii nr 1 (Słodkówko-Kiczarowo-Stargard) oraz łączna wielkość pracy eksploatacyjnej w IV kwartale nie pokrywa się z ustaleniami dokonanyymi przez kontrolujących oraz z wielkościami wynikającymi z załączników sporządzonych przez operatorów,
- b) wykazana w sprawozdaniu rocznym kwota dopłaty na liniach komunikacyjnych nie pokrywa się z tą otrzymaną na każdą z nich na podstawie wniosków o dopłatę.

Ad a)

Kontrolujący w wyniku analizy przedłożonych przez gminę dokumentów stwierdzili, że wykazana w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r. kwota dopłaty na liniach komunikacyjnych nie pokrywa się z tą otrzymaną na każdą z nich na podstawie wniosków o dopłatę.

Szczegóły dotyczące dopłaty wykazanej w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r. przedstawiono w tabeli.

Źródło danych	Linia nr 1	Linia nr 2	Linia nr 3	Linia nr 4	Razem:
Dopłata otrzymana przez jednostkę w IV kwartale na podstawie wniosków o dopłatę za III i IV kwartał 2021 r.	157 734,00 zł	41 328, 00 zł	176 400,00 zł	3 792,00 zł*	379 254,00 zł
Kwota dopłaty otrzymanej przez jednostkę wykazana w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r.	77 364,00 zł	21 216,00 zł	86 688,00 zł	2 544,00 zł	187 812,00 zł
Różnica:	80 370,00 zł	20 112,00 zł	89 712,00 zł	1 248,00 zł	191 442,00 zł

*Kwota pomniejszona o niewykorzystane środki z II kwartału w wysokości 96,00 zł.

Kontrolujący w dniu 19 maja 2022 r. zwrócili się do jednostki z pytaniem, dlaczego w sprawozdaniu za IV kwartał – *Otrzymana kwota dopłaty w danym kwartale* (poz. 8) w rozbiściu na poszczególne linie nie pokrywa się z kwotą otrzymaną przez gminę w IV kwartale 2021 r. na podstawie wniosków o dopłatę (379 254,00 zł). W sprawozdaniu gmina wykazała 187 812,00 zł. Zgodnie z odpowiedzią z dnia 31 maja 2022 r. „*Rozbieżności (...) wynikają z błędnie opisanych formuł kalkulacyjnych programu Microsoft Excel przy pomocy, których wyliczane były zarówno wnioski o dopłatę za poszczególne kwartały 2021 jak również sprawozdania rozliczające te dopłaty. Ponadto na powyższe miał również wpływ czynnika ludzkiego polegający na błędnym przeliczeniu wartości zbiorczych danego kwartału i wprowadzenie w formuły programu Microsoft Excel niewłaściwych danych co skutkuje następstwem błędnych całkowitych wyliczeń*”. Udzielone

wyjaśnienie przyjęto.

Dodatkowo w wyniku weryfikacji danych zawartych w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r. stwierdzono nieprawidłową wielkość pracy eksploatacyjnej na linii nr 1 w poz. 7 sprawozdania pn. *Wielkość Pracy Eksploatacyjnej (Słodkówko-Kiczarowo-Stargard)*, tj. zaniżoną w stosunku do ustaleń dokonanych przez kontrolujących oraz wielkości wynikających z załączników sporządzonych przez operatorów. Błąd na linii nr 1 wiązał się również z nieprawidłowo wykazaną przez jednostkę łączną wielkością pracy eksploatacyjnej (poz. 5 sprawozdania) dla wszystkich linii komunikacyjnych w IV kwartale. Szczegóły w tabeli.

Linia komunikacyjna	Wielkość pracy eksploatacyjnej wynikająca ze sprawozdania za IV kwartał 2021 r.	Wielkość pracy eksploatacyjnej wynikająca w IV kwartale z dokumentacji źródłowej oraz ustaleń kontrolujących	Różnica
1	2	3	4=2-3
nr 1 (Słodkówko-Kiczarowo-Stargard)	25 788 wkm	26 148 wkm	-360 wkm
Łączna wielkość pracy eksploatacyjnej w kwartale dla linii komunikacyjnych nr 1-4	62 604 wkm	62 964 wkm	-360 wkm

W piśmie z dnia 19 maja 2022 r. zwrócono się do gminy z prośbą o wyjaśnienie, dlaczego w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 r. wykazano nieprawidłową pracę eksploatacyjną dla linii nr 1. W odpowiedzi z 31 maja 2022 r. wskazano, że *„Z uwagi na ręczne wyliczanie pracy eksploatacyjnej do wniosków o dopłatę oraz sprawozdań rozliczających dopłatę błędnie zsumowano wielkość pracy eksploatacyjnej na linii komunikacyjnej nr 1 w sprawozdaniu za IV kwartał 2021 roku. Jednakże powyższa niewłaściwość została sprostowana w sprawozdaniach rocznych (...)”*.

Ad b)

W przypadku sprawozdania końcowego rozliczającego dopłatę za 2021 r., kontrolujący stwierdzili, że otrzymana kwota dopłaty w rozbiciu na linie komunikacyjne nr 1, 2 i 4 (poz. 8 w sprawozdaniu) nie pokrywa się z faktycznie otrzymanymi środkami. Szczegóły w tabeli.

Rodzaj dokumentu	Linia nr 1	Linia nr 2	Linia nr 4
Kwota dopłaty otrzymana przez gminę na podstawie złożonych wniosków	305 676,00 zł	78 432,00 zł	4 608,00 zł
Sprawozdanie rozliczające dopłatę	305 628,00 zł	78 384,00 zł	4 704,00 zł
Różnica:	48,00 zł	48,00 zł	96,00 zł

W dniu 19 maja 2022 r. zwrócono się do jednostki z pytaniem o przyczynę błędnie wykazanej w sprawozdaniu rocznym kwoty otrzymanej dopłaty na liniach komunikacyjnych nr 1, 2 i 4. W wyjaśnieniu z dnia 31 maja 2022 r. wskazano, że *„Rozbieżności wynikają z błędnych formuł oraz błędnych obliczeń (czynnik ludzki). (...)”*. Wyjaśnienie w powyższym zakresie przyjęto.

Zgodnie z udzielonymi wyjaśnieniami opisane powyżej nieścisłości spowodowane były błędami w trakcie sporządzania sprawozdań.

Powyższe uchybienia skutkowały złożeniem sprawozdania końcowego rozliczającego otrzymaną dopłatę za 2021 r. oraz sprawozdania za IV kwartał 2021 r., zawierających informacje niezgodne ze

<p>stanem faktycznym, które nie pokrywały się z wyliczeniami dołączonymi do sprawozdań. Odpowiedzialność za powstałą nieprawidłowość ponoszą osoby bezpośrednio realizujące zadanie oraz osoby je nadzorujące.</p> <p style="text-align: right;">(dowód: akta kontroli str. 298-300, 770-796, 826-832)</p>	
<p>Wyjaśnienia, protokoły, oświadczenia</p>	<p>Wyjaśnienia Wójta Gminy Stargard z dnia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 9.05.2022 r. ws. połączeń komunikacyjnych na terenie Miasta Stargard. 2. 9.05.2022 r. ws. księgowości i sprawozdania budżetowego. 3. 13.05.2022 r. ws. wniosku o objęcie dopłatą i wniosku o dopłatę. <p>31.05.2022 r. ws. realizacji zadania.</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 2021 r. ocenia się pozytywnie z nieprawidłowościami.</p>
<p>Wnioski dotyczące uzyskanych efektów zrealizowanego zadania</p>	<p>W wyniku I naboru ogłoszonego na 2021 rok przez Wojewodę Zachodniopomorskiego, Gmina Stargard złożyła wniosek o objęcie dopłatą na utworzenie 4 linii komunikacyjnych w zakresie organizacji transportu zbiorowego na terenie swojej Gminy, Gminy Suchań i Miasta Stargard. Współpraca pomiędzy Gminą Stargard i Gminą Suchań odbywała się na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego.</p> <p>Dzięki dofinansowaniu z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) dopłatą objęto linie komunikacyjne o łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej 244 254,00 wkm w 2021 r. Połączenia komunikacyjne pozwoliły usprawnić przemieszczanie się społeczności lokalnej pomiędzy gminami. Dofinansowanie z Funduszu pozwoliło mieszkańcom Gmin dopasować połączenia komunikacyjne do ich potrzeb, a więc szybszego dostępu m.in. do pracy, ośrodków zdrowia, urzędów. Przedstawiona przez Gminę Stargard dokumentacja z realizacji zadania, dofinansowanego ze środków Funduszu, wykazała, że cel zadania nie został w pełni zrealizowany. Z uwagi na trwającą w 2021 r. pandemię wywołaną przez koronawirusa SARS-CoV-2 oraz zdalne nauczanie w szkołach nie odbywały się kursy szkolne w okresie od stycznia do połowy maja 2021 r. na liniach 1 i 2 oraz do czerwca 2021 r. została zawieszona linia nr 4, która wykonywała kursy tylko w dni nauki szkolnej. Ocena pozytywna z nieprawidłowościami wynika z nieprawidłowego wyliczenia we</p>

	wniosku o dopłatę pracy przewozowej, zaksięgowaniem otrzymanej dopłaty na niewłaściwym paragrafie klasyfikacji budżetowej oraz błędami przy sporządzaniu sprawozdania rocznego i za IV kwartał 2021 r. W ostatecznym rozrachunku nieprawidłowości nie miały wpływu na rozliczenie zadania przez jednostkę.
--	--

Wpis do książki kontroli	Pozycja nr 2
Zalecenia	<p>1. Przedłożyć porozumienie/dokument potwierdzający możliwość wykonywania przewozów pasażerskich na terenie Miasta Stargard w ramach wykonywanego zadania, dofinansowanego dopłatą ze środków Funduszu.</p> <p>W przypadku realizacji tego zadania w przyszłości, zalecam:</p> <p>2. W przypadku wykonywania połączeń komunikacyjnych poza granicami administracyjnymi własnej gminy, zawierać stosowne porozumienie z gminą na terenie której funkcjonują linie komunikacyjne.</p> <p>3. Dochować staranności przy sporządzaniu wniosków o dopłatę, w szczególności w zakresie liczby dni pracy oraz wielkości pracy eksploatacyjnej.</p> <p>4. W sprawozdaniach kwartalnych oraz rocznych rozliczających dopłatę 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 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia.</p> <p>– 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 style="text-align: center;">z upoważnienia WOJEWODY ZACHODNIOPOMORSKIEGO</p> <p style="text-align: center;"><i>Mateusz Wagemann</i> II WICEWOJEWODA ZACHODNIOPOMORSKI</p>