



WOJEWODA ŚLĄSKI

Katowice, 14 lipca 2025 r.
RWXIII.801.2.237.2025

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Umowa o dopłatę nr: RWXII.801.2.237.2024 z 7 lutego 2024 r.

ŚLĄSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
w KATOWICACH
ul. Jagiellońska 25
40-032 Katowice

I. Dane organizacyjne przeprowadzenia kontroli

Zakres kontroli:

wykorzystanie środków dla zadania realizowanego na podstawie umowy nr RWXII.801.2.237.2024 w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Okres objęty kontrolą:

od 1 stycznia 2024 r. do dnia przeprowadzenia kontroli w jednostce kontrolowanej oraz działania podejmowane przed i po tym okresie, jeżeli miały bezpośredni związek z przedmiotem kontroli.

Jednostka kontrolowana:

Gmina Kłobuck

z siedzibą przy ul. 11 Listopada 6, 42-100 Kłobuck

Kierownik jednostki kontrolowanej:

Jerzy Zakrzewski – Burmistrz gminy Kłobuck

Zespół kontrolerów i numery upoważnień:

- Maciej Pląder – starszy inspektor wojewódzki w Wydziale Rozwoju i Współpracy Terytorialnej Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach (kierownik zespołu kontrolerów). Upoważnienie nr 18/2025 z 17 kwietnia 2025 r.
- Marian Wójcik – inspektor wojewódzki w Wydziale Rozwoju i Współpracy Terytorialnej Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach. Upoważnienie nr 19/2025 z 17 kwietnia 2025 r.

Podstawa prawna do przeprowadzenia kontroli:

- art. 18 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r., poz. 402),
- § 8 umowy o dopłatę nr RWXII.801.2.237.2024 z 7 lutego 2024 r.

Kontrola została przeprowadzona na zasadach i w trybie określonym w ustawie z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. z 2020, poz. 224).

Termin kontroli:

od 23 do 29 kwietnia 2024 r.

II. Ocena ogólna zakresu skontrolowanej działalności

Ocena ogólna: Pozytywna pomimo stwierdzonych nieprawidłowości

Komórka wykonująca zadania z zakresu objętego kontrolą:

- Burmistrz gminy Kłobuck
- Skarbnik gminy Kłobuck
- Zarząd Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku

Uzasadnienie oceny ogólnej:

Ocena ogólna wynika z ocen częściowych obszarów objętych kontrolą.

W zakresie rzeczowym kontrola wykazała, że gmina Kłobuck jako organizator publicznego transportu zbiorowego realizował publiczny transport zbiorowy na liniach wskazanych we wniosku, jednakże przeszacował długości dwóch z trzech linii, co miało wpływ na ocenę wniosku. W okresie objętym umową o dopłatę rozpoczął realizację zadania w kwartale określonym w załączniku nr 1a do tej umowy.

Organizator nie dokonał publikacji ogłoszenia o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w umowie zawartej z operatorem nie ujął niektórych elementów wskazanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (zwanej dalej ustawą) istotnych z punktu widzenia prawidłowej realizacji zadania. Jedną z umów z operatorem zawarł bez zgody organu stanowiącego. W pozostałych aspektach zakresu rzeczowego zadanie zostało zrealizowane prawidłowo.

W zakresie finansowym kontrola wykazała, że środki pochodzące z dofinansowania zostały wykorzystane prawidłowo. Na potrzeby obsługi finansowej zadania organizator oraz jednostka budżetowa prowadzili wyodrębnioną ewidencję księgową oraz rachunek bankowy dedykowany do obsługi finansowej zadania. Dopłata nie została wykorzystana w całości, a niewykorzystane środki zostały zwrócone na rachunek wojewody w prawidłowej wysokości. Zwrot nastąpił z zachowaniem terminu określonego w umowie, jednakże nie został udokumentowany pisemnym potwierdzeniem zawierającym informacje na temat zwracanych środków. Wartość wkładu własnego organizatora nie osiągnęła określonego w umowie obowiązkowego minimum, jednakże został zachowany wymagany 10% udział środków własnych organizatora w cenie usługi. Na podstawie przedstawionych kalkulacji kosztów i przychodów linii kontrola potwierdziła, że pomimo uzyskiwania przychodów z biletów, w każdym miesiącu działalność przewozowa generowała stratę upoważniającą do uzyskania dopłaty w maksymalnej wysokości. Faktury zostały opisane zgodnie z umową. Zarówno organizator jak i jednostka budżetowa nie naliczyli kar umownych oraz nie odzyskali podatku VAT od zakupów sfinansowanych ze środków Funduszu.

III. Oceny częściowe skontrolowanej działalności w badanym obszarze, ze wskazaniem ustaleń, na których zostały oparte

A. Obszar kontroli: Realizacja rzeczowa zadania

Ocena częściowa danego obszaru: pozytywna pomimo stwierdzonych nieprawidłowości

Komórka wykonująca zadania z obszaru objętego kontrolą:

- Burmistrz gminy Kłobuck
- Zarząd Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku

Ustalenia, stanowiące podstawę do oceny:

Jak wynika z przedstawionej kontrolującym dokumentacji, organizator publicznego transportu zbiorowego, tj. gmina Kłobuck, realizował publiczny transport zbiorowy na liniach komunikacyjnych ujętych we wniosku o objęcie dopłatą:

- 50 Kłobuck-Zagórze, ul. Zamkowa – Biała
- 55 Kłobuck-Zagórze, ul. Zamkowa – Kłobuck-Zagórze, ul. Zamkowa
- 64 Lgota, ul. Częstochowska – Lgota, ul. Częstochowska.

Przebieg linii wskazanych § 1 ust. 1 umów z operatorem jest zgodny z wnioskiem o objęcie dopłatą, jednakże długość linii komunikacyjnych 55 i 64 wskazanych we wniosku została zawyżona - była ona równa długości kursów na tych liniach w sytuacji dwukrotnego przejeżdżania niektórych odcinków podczas jednego kursu. Należy pamiętać, że długość linii komunikacyjnej powinna być liczona wzdłuż trasy w jednym kierunku, bez dublowania odcinków przebiegających tą samą drogą, nawet jeśli autobus przejeżdża przez nie wielokrotnie w ramach jednego kursu¹. Podanie wyższej wartości nie miało w tym przypadku wpływu na zakwalifikowanie wniosku do objęcia dopłatą. Kontrolujący zwracają uwagę, że sytuacja przeszacowania kryteriów badanych na etapie oceny wniosków mogłaby skutkować nawet koniecznością zwrotu całości przekazanych środków Funduszu gdyby po ponownym przeliczeniu punktów przyznanych w oparciu o stan faktyczny wniosek nie osiągnął pułapu kwalifikującego go do dopłaty.

Wyboru operatora dokonano w trybie określonym w art. 19 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (zwanej dalej ustawą). Organizator spełnił warunki bezpośredniego zawarcia umowy określone w art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy.

Organizator opublikował ogłoszenie o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie art. 23 ustawy, jednakże nie dochował wymaganego terminu publikacji (ogłoszenie opublikował w BIP 12 lutego 2024 r. natomiast umowę nr 6/ZDiGK/2024/WD zawarł 5 stycznia 2024 r., a umowę nr 22/ZDiGK/2024/WD zawarł 19 lutego 2024 r.). Ponadto w ogłoszeniu nie ujął linii nr 50 Kłobuck-Zagórze, ul. Zamkowa – Biała. Organizator nie dochował również obowiązku publikacji tego ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Jak wyjaśniono *nie dochowano terminu publikacji ogłoszenia określonego w art. 23 ustawy o PTZ, ponieważ wcześniej nie było planów uruchomienia linii komunikacyjnych*. Organizator jako przyczynę

¹ Zgodnie z definicją obowiązującą w statystyce publicznej (ujętą w objaśnieniach do formularza T-06 - *Sprawozdanie o pasażerskim transporcie drogowym*) długość linii komunikacyjnej jest to odległość (w km) pomiędzy krańcowymi punktami (przystankami) przebiegu wozów. W przypadku, gdy linie lub ich części przebiegają jednokierunkowo okężnie (tj. kurs powrotny wozu nie odbywa się tą samą drogą), za długość tej linii należy przyjąć połowę okręgu (tj. połowę przebiegu wozu na tej linii).

nieujęcia linii nr 50 w ogłoszeniu wskazał omyłkę, natomiast brak publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej uznaniem tej publikacji za niepotrzebną w kontekście art. 5 ust 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. *dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (...)*. Kontrolujący zwracają uwagę, że publikacja ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej jest wymagana na podstawie art. 7 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia w związku z art. 3 ust 1 pkt 1 ustawy.

Organizator zawarł umowy z operatorem ITER-Trans Paweł Leśnikowski z siedzibą w Ostrowach nad Okszą na wykonanie odpłatnych autobusowych przewozów pasażerskich na liniach użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest gmina Kłobuck:

- umowę nr 6/ZDiGK/2024/WD z 5 stycznia 2024 r. dla linii nr 50 na okres od 2 stycznia do 31 grudnia 2024 r. Umowę rozwiązano 29 lutego 2024 r. na mocy porozumienia z 19 lutego 2024 r.;
- umowę nr 22/ZDiGK/2024/WD z 19 lutego 2024 r. dla linii 50, 55 i 64 na okres od 1 marca do 31 grudnia 2024 r.

Organizator wyjaśnił, że umowę 6/ZDiGK/2024/WD zawarto na obsługę tylko jednej linii (50), ponieważ dla pozostałych linii 55 i 64 przewoźnik oczekiwał na zgody od innych zarządców dróg.

Przedstawione dokumenty potwierdzają, że przewozy na liniach objętych próbą były uruchomione w kwartałach wskazanych w załączniku nr 1a do umowy o dopłatę.

Organizator przedłożył do rozliczenia z wojewodą zadanie wykonane w miesiącach od stycznia do grudnia 2024 r. (dla linii nr 50) oraz od marca do grudnia 2024 r. (dla linii 55 oraz 64), a zatem przewozy rozliczone z wojewodą były wykonywane w okresie ujętym w § 1 ust. 10 umowy o dopłatę.

Na podstawie dokumentów przedłożonych podczas kontroli (w szczególności miesięcznych kalkulacji rekompensaty oraz podsumowań sprzedaży przekazywanych przez operatora) potwierdzono zgodność zrealizowanej pracy eksploatacyjnej w okresie objętym zadaniem wynoszącej 246 916,60 wozokilometrów z wartością wskazaną w rozliczeniu dopłaty i wkładu własnego. Wykonano pracę eksploatacyjną mniejszą o 32,56% od pracy zaplanowanej na tych liniach we wniosku na 366 115,20 wozokilometrów. Jak wyjaśnił organizator *wszystkie linie komunikacyjne, które obejmuje umowa z wojewodą, ruszyły w I kwartale 2024 r. lecz w różnych terminach co skutkowało wykonaniem mniejszej pracy eksploatacyjnej niż wcześniej planowano.*

W umowach z operatorem nie ujęto niektórych elementów określonych w art. 25 ust. 3 ustawy. Organizator nie określił:

- pkt 14) sposobu dystrybucji biletów;
- pkt 18) warunków wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów.

Organizator odnosząc się w sposób szczegółowy do braku regulacji poszczególnych elementów w umowie wyjaśnił:

- Dot. pkt 14) *Akty prawne nie regulują kto ma zajmować się dystrybucją biletów tylko jakie warunki muszą być spełnione dla sprzedaży biletów. Zamawiający uznał ponadto*

iż w wyniku gdy w województwie śląskim dopłaty do biletów ulgowych refundowane są tylko Operatorowi, sprawa jest oczywista kto może zajmować się dystrybucją biletów (by spełnić warunki prawne zarówno dopłat jak rejestrowania sprzedaży). Kontrolujący stoją na stanowisku, że w praktyce stosowane są różne modele dystrybucji biletów – może się nią zajmować zarówno organizator, jak i operator, nie ma również przeciwwskazań do wspólnej dystrybucji biletów, a zatem kwestia ta nie jest oczywista i powinna być uregulowana w umowie zgodnie z wymogiem ustawodawcy,

- Dot. pkt 18) organizator wyjaśnił, że w kolejnej umowie doprecyzuje kwestię pojemności autobusów.

Zgodnie z art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wymaga uzyskania zgody organu stanowiącego organizatora. Rada Miejska w Kłobucku podjęła uchwałę nr 676/LXXII/2024 z dnia 13 lutego 2024 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie przez Gminę Kłobuck umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Umowę nr 6/ZDiGK/2024/WD zawarto 5 stycznia 2024 r. a umowę nr 22/ZDiGK/2024/WD - 19 lutego 2024 r. Zatem umowa nr 6/ZDiGK/2024/WD została zawarta bez zgody organu stanowiącego organizatora. Organizator wyjaśnił, że zawarcie umowy nr 6/ZDiGK/2024/WD nie było poprzedzone wydaniem zgody organu stanowiącego organizatora, dlatego umowa została rozwiązana, na podstawie porozumienia z dniem 29 lutego 2024 r.

Oryginały umów z operatorem są zgodne z kopiami dołączonymi do wniosku o dopłatę.

Na podstawie przedłożonych dokumentów i wyjaśnień nie stwierdzono istotnych zmian w warunkach realizacji zadania mających wpływ na zgodność realizowanego zadania z opisem przedstawionym we wniosku o objęcie dopłatą.

Osoby odpowiedzialne za wykonywanie zadań z danego obszaru kontroli w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości:

Jerzy Zakrzewski - Burmistrz gminy Kłobuck

Krzysztof Chamarowski – dyrektor Zarządu Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku

Beata Trzepizur – kierownik Wydziału ds. Utrzymania Dróg i Zadań Komunalnych Zarządu Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku

B. Obszar kontroli: Realizacja finansowa zadania

Ocena częściowa danego obszaru: pozytywna

Komórka wykonująca zadania z obszaru objętego kontrolą:

- Skarbnik gminy Kłobuck,
- Zarząd Dróg i Gospodarki Komunalnej w Kłobucku.

Ustalenia, stanowiące podstawę do oceny:

Zadanie jest realizowane przez organizatora przy pomocy jednostki budżetowej pod nazwą

Zarząd Dróg i Gospodarki Komunalnej (ZDiGK) w Kłobucku, która została powołana do życia uchwałą nr 393/XXXVII/2006 Rady Miejskiej w Kłobucku z 6 czerwca 2006 r.

Organizator prowadził wyodrębnioną ewidencję księgową otrzymanych środków i wydatków poniesionych na realizację zadania zgodnie z polityką rachunkowości organizatora w oparciu o zarządzenie nr FK.120.15.2018 Burmistrza Kłobucka z 26 lutego 2018 r. w sprawie przyjęcia zasad – polityki rachunkowości oraz polityką rachunkowości obowiązującą w ZDiGK wprowadzoną zarządzeniem nr FK.120.3.2018 z 30 marca 2018 r. w sprawie ustalenia dokumentacji przyjętych zasad (polityki) rachunkowości dla jednostki budżetowej ZDiGK w Kłobucku.

Ewidencja poszczególnych operacji gospodarczych prowadzona jest na kontach księgowych syntetycznych oraz analitycznych dedykowanych do obsługi zadania. W tym celu został założony rachunek bankowy, któremu w planie kont organizatora zostało przyporządkowane konto analityczne 133-33 – Rachunek budżetu - Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Odpowiednio w ZDiGK wyodrębnienie ewidencji na potrzeby realizacji zadania polega na założeniu odrębnego rachunku bankowego oraz wyodrębnieniu grupy kont analitycznych, które zawierają w trzecim i czwartym członie numeru konta rozszerzenie 60004-4300 odpowiadające klasyfikacji budżetowej zadania.

W szczególności poszczególne operacje związane z realizacją zadania zostały zaewidencjonowane w następujący sposób:

- wpływ środków finansowych pochodzących z dopłaty na rachunek organizatora:
 - 133 - Rachunek budżetu (Wn), (analitika dot. zadania 133-33 - Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej) w korespondencji z kontem 901 – Dochody budżetowe (Ma), (analitika 901-2 – dotacje, subwencje);
- przesunięcie środków finansowych pochodzących z dopłaty na rachunek jednostki budżetowej:
 - 133 - Rachunek budżetu (Ma), (analitika dot. zadania 133-33 - Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej) w korespondencji z kontem 223 – Rozliczenie wydatków budżetowych (Ma) (analitika 223 – 4 - Rozliczenie wydatków ZDiGK);
- zapłata za usługi przewozowe z rachunku jednostki budżetowej:
 - 130 – Rachunek bieżący jednostki (Ma), (analitika dot. zadania 130-2-60004-4300 – Rachunek wydatków – lokalny transport zbiorowy, zakup usług pozostałych) w korespondencji z kontem 201 – Rozrachunki z dostawcami i odbiorcami (Wn) (analitika – konto rozrachunkowe prowadzona dla kontrahenta zawierające rozszerzenie dot. zadania nr 201-2-ITER_TRANS_60004&430 – ITER-TRANS Paweł Leśnikowski);
- zaksięgowanie kosztu brutto (łącznie z podatkiem VAT):
 - 402 – Usługi obce (Wn), (analitika dot. zadania 402-60004-4300 – zakup usług pozostałych) w korespondencji z kontem 201 – Rozrachunki z dostawcami i odbiorcami (Ma) (analitika – wyodrębnione dla zadania konto rozrachunkowe prowadzona dla kontrahenta nr 201-2-ITER_TRANS_60004&430).

Zgodnie z umową o dopłatę organizatorowi zostały przyznane środki w wysokości 1 098 344 zł. W trakcie realizacji zadania, na podstawie ewidencji księgowej ustalono, że

organizator otrzymał zaliczki z środków Funduszu w łącznej kwocie 799 184,40 zł, które zostały wykorzystane w wysokości 740 749,80 zł. Niewykorzystane środki w wysokości 58 434,60 zł zostały zwrócone na rachunek wojewody 14 stycznia 2025 r. Zwrot niewykorzystanych środków nastąpił z zachowaniem terminu określonego w umowie, lecz nie został udokumentowany pisemnym potwierdzeniem przesłanym do wojewody zawierającym informacje o numerze umowy wraz z rozbićciem wpłaty na środki pochodzące z Funduszu oraz odsetki. Informacje umożliwiające identyfikację umowy, której dotyczył zwrot zostały zawarte w opisie przelewu.

Organizator zobowiązany był do wniesienia środków własnych w wysokości nie mniejszej niż 124 480 zł stanowiących 10% ceny usługi. W związku z niepełnym wykonaniem umowy koszty świadczenia usług przewozowych, które nie zostały objęte dopłatą, organizator pokrył ze środków własnych w wysokości 83 951,67 zł. Wartość wkładu własnego organizatora nie przekroczyła określonego w umowie obowiązkowego minimum, jednakże został zachowany wymagany udział procentowy środków własnych organizatora w cenie usługi. W tym przypadku, zgodnie z § 6 ust 5 umowy, brakująca część wkładu własnego nie jest traktowana jako dopłata pobrana w nadmiernej wysokości i nie podlega zwrotowi.

Na podstawie udostępnionych w trakcie kontroli wyciągów z wyodrębnionych rachunków bankowych, dedykowanych do obsługi finansowej zadania, kontrolujący potwierdzili, że zarówno organizator jak i jednostka budżetowa:

- prowadzili odrębny rachunek bankowy dedykowany do obsługi środków Funduszu, którego oprocentowanie wynosiło 0%, w związku z tym nie uzyskali odsetek od środków zgromadzonych na rachunku,
- nie dokonywali lokat wolnych środków Funduszu,
- dysponowali rachunkiem wyłącznie w celu obsługi finansowej zadania.

Organizator przy pomocy jednostki budżetowej terminowo regulował płatności wobec operatora, a wydatki związane z zadaniem zostały poniesione w okresie wynikającym z umowy. Pierwsza płatność nastąpiła 12 lutego 2024 r., a ostatnia płatność 27 grudnia 2024 r.

Płatności za faktury objęte umową o dopłatę były przekazywane na konto kontrahenta w pełnej wysokości z wyodrębnionego rachunku należącego do jednostki budżetowej. Dokonanie płatności było poprzedzone zasileniem z rachunku bieżącego organizatora w wysokości obejmującej łącznie środki Funduszu oraz wkład własny.

Ewidencja księgowa poszczególnych operacji gospodarczych dotyczących zadania była prowadzona w wartościach brutto, ponieważ organizator nie miał możliwości i nie odliczał podatku VAT naliczonego w fakturach dokumentujących poszczególne zakupy. Ponadto w ewidencji księgowej kontrolujący nie stwierdzili operacji potwierdzających uzyskanie dochodów z tytułu naliczenia kar umownych. Dodatkowo, w oświadczeniach przedstawionych w dniu 26 kwietnia 2025 r. dyrektor jednostki budżetowej działającej w imieniu organizatora potwierdził brak możliwości odliczenia podatku VAT naliczonego w związku z dokonaniem zakupów na potrzeby realizacji zadania oraz brak wystąpienia okoliczności stanowiących przesłanki pozwalające na naliczenie kar umownych.

Przedstawione podczas kontroli oryginały faktur były opisane zgodnie z wymogami

określonymi w umowie o dopłatę.

Faktury za usługi przewozowe były wystawiane okresach miesięcznych odrębnie dla każdej z linii. Wartość usług objętych fakturą była ustalana na podstawie liczby przejechanych wozokilometrów oraz ceny umownej jednego wozokilometra wynoszącej w 2024 roku 3,34 zł.

Wysokość kosztów podlegających refundacji była ustalana w okresach miesięcznych na podstawie szczegółowej kalkulacji sporządzanej przez operatora w celu ustalenia wyniku finansowego na działalności przewozowej. Usługi przewozowe były świadczone odpłatnie, a przychody ze sprzedaży biletów były uwzględniane przy ustalaniu wyniku finansowego na działalności przewozowej. Na podstawie analizy przedstawionych kalkulacji kontrolujący potwierdzili, że wyliczenia były sporządzone z zachowaniem należytej staranności oraz ustalili, że w każdym miesiącu 2024 r., pomimo uzyskiwanych przychodów ze sprzedaży biletów, wykonawca usługi zanotował stratę określaną jako deficyt upoważniający do ubiegania się o przyznanie dofinansowania w maksymalnej wysokości.

Pozostała część kosztów związanych z realizacją zadania była pokrywana ze środków własnych organizatora.

Rozliczenie dopłaty i wkładu własnego organizator przekazywał wojewodzie kwartalnie z zachowaniem terminów wynikających z umowy. Kontrolujący potwierdzili, że wartości wykazane w rozliczeniach znajdują odzwierciedlenie w ewidencji księgowej oraz dokumentach przedłożonych podczas kontroli.

Osoby odpowiedzialne za wykonywanie zadań z danego obszaru kontroli w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości:

Nie dotyczy

IV. Zalecenia pokontrolne lub wnioski

W kolejnych zadaniach realizowanych z udziałem środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zalecam:

- rzetelne wyliczanie i wskazywanie długości linii komunikacyjnych we wnioskach o objęcie dopłatą zgodnie ze stanem faktycznym,
- publikowanie ogłoszeń o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy w zakresie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- ujmowanie w umowach z operatorami publicznego transportu zbiorowego elementów wskazanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, istotnych z punktu widzenia prawidłowej realizacji zadania,
- zawieranie umów z operatorami o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego po uprzednim uzyskaniu zgody organu stanowiącego organizatora,
- udokumentowanie zwrotu niewykorzystanych środków zgodnie z umową o dopłatę.

Zwracam również uwagę, że przeszacowanie kryteriów badanych na etapie oceny wniosku o objęcie dopłatą oraz podanie informacji niezgodnych ze stanem faktycznym skutkujące podwyższeniem oceny wniosku mogłaby skutkować nawet koniecznością zwrotu całości

przekazanych środków Funduszu, gdyby po ponownym przeliczeniu punktów przyznanych w oparciu o stan faktyczny wniosek nie osiągnął pułapu kwalifikującego go do dopłaty.

V. Pouczenie

Oczekuję przedstawienia przez Pana Burmistrza, w terminie 15 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wniosków, bądź o działaniach podjętych w celu ich realizacji lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Kierownik jednostki kontrolującej

Z up. WOJEWODY ŚLĄSKIEGO

Grzegorz Wieniewski

zastępca dyrektora

Wydziału Rozwoju i Współpracy Terytorialnej

-podpisano elektronicznym podpisem kwalifikowanym-