

PROTOKÓŁ KONTROLI

Urzędu Miasta Bydgoszczy, ul. Jezuicka 1, kod pocztowy 85-102, Bydgoszcz, regon 000596375, NIP 953-101-18-63, zwanego w dalszym ciągu „Urzędem”, przeprowadzonej przez:

- starszego inspektora kontroli państwowej Najwyższej Izby Kontroli Delegatury w Bydgoszczy Jarosława Słabego, na podstawie upoważnienia nr 049641 z dnia 25 października 2005 r., w okresie od 26 października 2005 r. do 27 grudnia 2005 r. z przerwami w dniach 9, 18-21 listopada 2005 r., 5-9, 16-23 grudnia 2005 r.
- głównego specjalistę kontroli państwowej Najwyższej Izby Kontroli Delegatury w Bydgoszczy Kazimierza Oręziaka, na podstawie upoważnienia nr 049640 z dnia 25 października 2005 r., w dniach 10, 18 listopada 2005 r., 12-15 grudnia 2005 r.

/dowód: akta kontroli str.1-4/

Kontrolą objęto przekształcenia organizacyjne i własnościowe w komunikacji miejskiej.

Prezydentem Miasta Bydgoszczy jest od dnia 22 listopada 2002 r. Konstanty Dombrowicz.

/dowód: akta kontroli str. 5-6/

W trakcie kontroli ustalono, co następuje:

Informacje organizacyjne:

Zgodnie z regulaminem organizacyjnym Urzędu nadanym zarządzeniem Prezydenta Miasta Bydgoszczy nr 60/02 z dnia 13 grudnia 2002 r. (tekst jednolity zarządzenie nr 539/05 z dnia 16 września 2005 r.) do podstawowych zadań Wydziału Nadzoru Właścicielskiego i Przekształceń Własnościowych należało m.in.:

- realizacja zadań miasta, w tym nadzoru jako organu założycielskiego jednostek organizacyjnych oraz spółek prawa handlowego, w których miasto posiadało udziały,
- podejmowanie i nadzorowanie niezbędnych działań w postępowaniu przekształceniowym jednostek organizacyjnych miasta.

Do podstawowych zadań Wydziału Upnień Komunikacyjnych należało między innymi realizowanie zadań z dziedziny drogownictwa i przewozów w zakresie wydawania licencji i zaświadczeń na wykonywanie transportu drogowego i zaświadczeń na wykonywanie transportu drogowego osób i rzeczy.

Do podstawowych zadań Wydziału Budżetu i Finansów należało m.in.:

- przygotowanie projektu budżetu miasta, nadzór i kontrola jego realizacji,
- prowadzenie zbiorczej sprawozdawczości budżetowej,
- obsługa finansowo-księgową budżetu miasta.

/dowód: akta kontroli str. 7-42/

1.1 Organizacja i realizacja przewozów lokalnego transportu zbiorowego.

a) Zgodnie z Uchwałą Rady Miejskiej Bydgoszczy nr XLIX/496/94 z dnia 17 lutego 1994 r. organizacją przewozów w zakresie komunikacji miejskiej na terenie

Bydgoszczy zajmował się zakład budżetowy- Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej, zwany dalej „ZDMiKP”.

/dowód: akta kontroli str. 43-44/

W pkt. 2.1a przedstawiono szerzej zakres zadań ZDMiKP.

b) realizacją zadań w zakresie komunikacji miejskiej zajmowały się następujące podmioty (wg. stanu na dzień 30 czerwca 2005 r.):

- Miejskie Zakłady Komunikacyjne sp. z o. o. w Bydgoszczy (spółka komunalna w którym Miasto posiadało 100% udziałów), zwane dalej „MZK”; obsługujące 28 linii dziennych, 5 nocnych autobusowych oraz 7 linii tramwajowych.
- Prywatna Komunikacja Miejską „For-Bus” sp. z o. o. w Bydgoszczy - obsługujące 5 linii autobusowych dziennych,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o. o. w Bydgoszczy – obsługujące 3 linie autobusowe dzienne.

/dowód: akta kontroli str. 379-382/

2.1 Forma organizacyjna jednostek wykonujących funkcje regulacyjne i realizacyjne w komunikacji miejskiej w Bydgoszczy.

A) funkcja regulacyjna

Funkcje regulacyjne w zakresie komunikacji miejskiej wykonuje ZDMiKP. Do statutowych zadań ZDMiKP należało min:

- a) organizowanie komunikacji publicznej w tym:
- wykonywanie przewozu osób i rzeczy,
 - zawieranie umów z przewoźnikami na świadczone usługi przewozowe w zakresie komunikacji publicznej,
 - realizację płatności za świadczone usługi przewozowe,
 - kontrolę realizowania umów pod względem ilościowym i jakościowym,
 - planowanie rozwoju komunikacji publicznej,
 - badanie rynku komunikacji publicznej,
 - przygotowywanie i udostępnianie informacji o funkcjonowaniu komunikacji publicznej,
 - określanie niezbędnego poziomu dotacji do usług komunikacji publicznej,
 - przygotowywanie założeń i projektów taryfowych,
 - sprzedaż biletów za usługi komunikacji publicznej na zasadzie wyłączności,
 - kontrolę biletową,
 - promocję sprzedaży usług komunikacji publicznej,
 - badanie efektywności ekonomicznej funkcjonowania poszczególnych linii komunikacyjnych,
 - budowę i utrzymanie przystanków,
 - utrzymanie przystanków w okresie zimowym,
 - utrzymanie czystości przystanków,
 - prowadzenie działalności reklamowej na urządzeniach komunikacji publicznej poza środkami komunikacyjnymi.
 - oddziaływanie na politykę odnowy taboru komunikacji publicznej,

- ankietyzację użytkowników komunikacji publicznej w kwestii stawianych jej wymagań oraz stopnia ich realizacji,
- planowanie, budowę i utrzymanie torowisk,
- planowanie, budowę i utrzymanie trakcji elektrycznej i podstacji,
- utrzymanie torowisk, trakcji elektrycznej i podstacji w okresie zimowym.

/dowód: akta kontroli str. 45-52/

Uchwałą Zarządu Miasta nr 253/2002 z dnia 25 marca 2002 r. zatwierdzono regulamin organizacyjny ZDMiKP. W regulaminie ustalono, iż zadaniami z zakresu komunikacji publicznej zajmował się w ZDMiKP Wydział Transportu Publicznego. W ramach zadań z zakresu komunikacji miejskiej do kompetencji ww. wydziału należało m.in.:

- prowadzenie kontroli biletów na wszystkich liniach komunikacji publicznej, własnej lub w systemie zleconym,
- opracowywanie i koordynacja rozkładów jazdy, graficznych, wozowych, tabelarycznych i przystankowych

/dowód: akta kontroli str. 53-76/

Zgodnie z ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe (jt. Dz. U z 2000 r. nr 50 poz. 601 ze zm.), zwaną dalej „prawem przewozowym”

- art. 2 ust.1-3 ustawy stanowi, iż; przewoźnik jest obowiązany podać do publicznej wiadomości zakres swojego działania, a szczególności adresy punktów odprawy i sposób zawierania umowy przewozu; przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób jest obowiązany w szczególności podać do publicznej wiadomości rozkład jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy; przewoźnicy wykonujący regularne przewozy osób są obowiązani do okresowej aktualizacji i publikowania informacji o wykonywanej komunikacji.

Natomiast art. 33a ustawy stanowi, iż; przewoźnik lub osoba przez niego upoważniona, legitymując się identyfikatorem umieszczonym w widocznym miejscu, może dokonywać kontroli dokumentów przewozu osób i bagażu.

Z informacji uzyskanej od Dyrektora ZDMiKP R██████ D██████ w zakresie wykonywania zadań dotyczących komunikacji miejskiej wynikało, iż: „Zgodnie z art. 7 ust.1 pkt. 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, do ustawowych obowiązków gminy należy zaspokojenie potrzeb mieszkańców gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. W Bydgoszczy, stosownie do nałożonego ustawą obowiązku, mającego charakter celu publicznego, zadania te wykonuje zakład budżetowy- ZDMiKP, w oparciu o zapisy uchwały nr XLIX/496/94 Rady Miejskiej w Bydgoszczy z dnia 14 lutego 1994 r. w sprawie utworzenia ZDMiKP i nadania statutu (art. 2 ust.2 uchwały) oraz §3 cz. III pkt. 1.2 statutu ZDMiKP stanowiącego załącznik do tej uchwały, gdzie określa się przedmiot i zakres działania ZDMiKP. W oparciu o wyżej wskazane regulacje, ZDMiKP wykonuje następujące zadania:

- sprzedaje na zasadach wyłączności usługi komunikacji publicznej,
- zawiera z przedsiębiorstwami transportowymi umowy na świadczenie usług przewozowych w zakresie komunikacji publicznej.


 Wójcik
 4 2

Umowy z przedsiębiorstwami transportowymi zawierane są w trybie przepisów o zamówieniach publicznych. Odrębną kwestię związaną z realizacją ustawowego zadania nałożonego na gminy, stanowi sposób wykonywania zadania w sensie technicznym. Tą problematykę, na zasadach prawa cywilnego, regulują przepisy art. 774-781 kodeksu cywilnego oraz ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe. W tym miejscu stwierdza się, że zarówno kodeks cywilny jak i prawo przewozowe regulują kwestie natury cywilno-prawnej w odniesieniu do wszystkich przewoźników, to jest zarówno tych którzy wykonują swoją działalność zarobkowo na zasadach komercyjnych (PKP, PKS, przewoźnicy obsługujący pojedyncze linie autobusowe) poza transportem morskim, lotniczym i konnym, jak też tych, którzy realizują wskazany na wstępie cel publiczny. Tym ostatnim w toku praktycznej realizacji powierzonych zadań nadano określenie „organizator przewozów”. Oznacza to, że wykonują oni swoje zadania zarówno na bazie przepisów samorządowych jak i cywilnych, zatrudniając w tym celu w ramach umowy cywilno-prawnej przedsiębiorstwa transportowe. Zatem będąc przewoźnikiem zatrudniającym do realizacji swoich celów przedsiębiorstwa transportowe, ZDMiKP realizuje swoje uprawnienia wynikające m.in. z prawa przewozowego, w tym z art. 33a- tj. prawo do kontroli dokumentów przewożonych osób lub bagażu.

ZDMiKP wykonuje w pełnym zakresie obowiązki przewoźnika wobec klientów, jak: opracowywanie i ogłaszanie rozkładów jazdy, informowanie o przebiegu tras i linii, ogłaszanie stosowanej w komunikacji taryfy opłat, podawania do wiadomości przepisów porządkowych obowiązujących w środkach transportu. Prawo przewozowe nie definiuje pojęcia „przewoźnik”, określając jedynie jego zadania i kompetencje. Zadania te i kompetencje, w stosunku do pasażerów komunikacji miejskiej w Bydgoszczy wykonuje ZDMiKP.

Przepis ten pozwala też na wykonywanie kontroli przez upoważnione przez przewoźnika podmioty, co ma miejsce w przypadku ZDMiKP.

Pierwotnie ZDMiKP prowadziła kontrole własnymi siłami, zatrudniając kontrolerów. Następnie w latach 1995-1997 r. zlecono te zadania firmie Konsol sp. z o.o., Zakładowi Robót Publicznych w latach 1999-2000 i obecnie Zakładowi Wielobranżowemu „Renoma” sp. z o.o. z Sopotu od maja 2001 r., na podstawie umowy zawartej do czerwca 2007 r.

Odpowiadając bezpośrednio na drugie z postawionych pytań, stwierdza się, że to nie ZDMiKP korzysta z upoważnienia do kontroli, ale właśnie ZDMiKP będąc w rozumieniu przytoczonych regulacji przewoźnikiem, zatrudniającym wyspecjalizowane przedsiębiorstwa transportowe, sam udziela pełnomocnictw określonych w art. 33a prawa przewozowego. Dodać należy, że omawiane rozwiązania organizacyjne funkcjonują w wielu ośrodkach miejskich w Polsce. Stosują je min.: KZGOP Katowice, MZDiK w Radomiu, ZTM w Warszawie”.

/dowód: akta kontroli str. 77-82/

Zastępca Prezydenta Miasta Bydgoszczy I [REDACTED] W [REDACTED] wyjaśniła, iż: „Do obowiązku gminy, zgodnie z art.7 ust.1 pkt. 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, należy min. zaspokojenie potrzeb mieszkańców gminy w zakresie

lokalnego transportu zbiorowego. W Bydgoszczy zadania te wykonuje ZDMiKP, powołany uchwałą nr XLIX 496/94 rady Miejskiej w Bydgoszczy z dnia 17 lutego 1994 r., zmienioną uchwałą nr LI/891/98 z dnia 30 marca 1998 r. Zgodnie ze statutem jednostce tej powierzono wszystkie zadania w zakresie zarządzania i organizacji komunikacją publiczną w Bydgoszczy. Rolą przewoźnika jest natomiast wyłącznie wykonywanie przewozów osób na podstawie zawartych z organizatorem umów, szczegółowo określających min. zakres zadań przewozowych, rodzaj niezbędnego taboru, rozkład jazdy.

Do zadań ZDMiKP należy więc m.in. ustalenie, w oparciu o przyjętą politykę Miasta, wielkości zadań przewozowych, projektowanie układu linii, budowanie rozkładów jazdy, itp. Ponadto, będąc stroną zamawiającą usługi przewozowe, a tym samym płatnikiem za ich świadczenie, do obowiązków ZDMiKP należy także pozyskiwanie wpływów ze sprzedaży biletów, co w konsekwencji wymaga również prowadzenia kontroli uiszczania opłat za przejazd środkami komunikacji publicznej (przewoźnik nie emituje biletów).

Wszystkie nałożone na ZDMiKP zadania wynikające zarówno ze statutu jak i regulaminu organizacyjnego jednostki oraz określone w przepisach porządkowych w zakresie przewozu osób ustanowionych przez Radę Miasta, były weryfikowane w zakresie ich zgodności z regulacjami o charakterze ogólnym jak Kodeks Cywilny oraz z obowiązującą ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo Przewozowe. Rozpatrując poruszoną problematykę realizacji niektórych zadań przez ZDMiKP przypisanych przewoźnikowi należy zauważyć, że cytowana ustawa Prawo Przewozowe nie definiuje pojęcia „organizator przewozów”.

Należy jednocześnie dodać, że w ośrodkach miejskich w Polsce, gdzie oddzielono funkcje organizatora przewozów od funkcji operatora, również w podobny sposób przypisano organizatorowi zadania, o których mowa w art.2 oraz 33a ww. ustawy”.

/dowód: akta kontroli str. 821-826/

2.2 Funkcje realizacyjne w zakresie komunikacji miejskiej wykonywali:

- a) MZK w Bydgoszczy sp. z o. o. ,
- b) Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej „PKS Bydgoszcz” sp. z o.o.,
- c) Prywatna Komunikacja Miejska „For-Bus” sp. z o.o.

/dowód: akta kontroli str. 379-382/

Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 24 września 1997 r. nr XLII/712/97 postanowiono o przekształceniu zakładu budżetowego MZK w jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Składniki mienia zakładu budżetowego przekształconego w spółkę stały się majątkiem spółki.

/dowód: akta kontroli str. 83-88/

W dniu 19 grudnia 1997 r. przed notariuszem [REDAKTOWANE] dokonano przekształcenia zakładu budżetowego- MZK w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Wszystkie udziały należą do miasta Bydgoszcz. Przedmiotem działalności ww. spółki było (w brzmieniu obowiązującym pierwotnie): wykonywanie w ramach zorganizowanej komunikacji miejskiej pasażerskiego lądowego transportu rozkładowego, wykonywanie pozarozkładowego drogowego transportu pasażerskiego,

100

świadczenie usług transportowych, wynajem sprzętu specjalistycznego, budowa i remonty dróg szynowych, obsługa i naprawa pojazdów mechanicznych, dzierżawienie przestrzeni na cele reklamowe, budowa, modernizacja, remonty i konserwacja systemów zasilania trakcji tramwajowej, wykonywanie badań przydatności zawodowej pracowników.

/dowód: akta kontroli str. 89-100/

W okresie 2004-2005 (do 30 czerwca) Prezydent Miasta lub osoba przez niego upoważniona, działając jako Zgromadzenie Wspólników MZK podjęli 41 uchwał dotyczących min:

- a) zmiany umowy spółki (2),
- b) zatwierdzenia planów techniczno-ekonomicznego oraz inwestycyjnego na lata 2004 i 2005 (2),
- c) zatwierdzenia sprawozdania Zarządu z działalności i sprawozdania finansowego (2),
- d) pokrycia straty bilansowej Spółki; Spółka komunalna MZK w roku 2004 r. uzyskała ze swojej działalności stratę netto w wysokości 12.929.743,40 zł. (uchwałą Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników nr 3/106/05 z dnia 17 maja 2005 r. w sprawie pokrycia straty bilansowej zdecydowano o pokryciu straty bilansowej netto w wysokości 12.929.743,91 zł. w następujący sposób:

- z kapitału zapasowego- 387,49 zł.,

- z obniżenia kapitału zakładowego poprzez umorzenie udziałów- 12.929.355,91 zł.

Uchwałę z upoważnienia Prezydenta Miasta Bydgoszczy podpisał Dyrektor Wydziału Nadzoru Właścicielskiego i Przekształceń Własnościowych.)

/dowód: akta kontroli str. 101-106, 773-774/

3.1 Sposób dokonywania wyboru podmiotów realizujących przewozy lokalne transportu zbiorowego.

W Urzędzie „nie wskazywano” (poza jednym przypadkiem) w sposób wyboru podmiotów realizujących przewozy lokalne, gdyż zawieranie umów z przewoźnikami na świadczenie usług przewozowych w zakresie komunikacji publicznej należało do przedmiotu działalności ZDMiKP.

/dowód: akta kontroli str. 45-52/

Zarząd Miasta Bydgoszczy na mocy uchwały nr 206/02 z dnia 18 lutego 2002 r. w sprawie przejęcia zadłużenia Miasta Bydgoszczy z tytułu zaciągnięcia długu, zdecydował o zapewnieniu MZK sp. z o.o. w Bydgoszczy w systemie bezprzetargowym udziału w rynku usług przewozowych komunikacji autobusowej w wysokości 80%. Postanowiono, iż w 2003 r. wartość usług przewozowych komunikacji autobusowej i tramwajowej oraz usług torowo-sieciowych nie może być niższa niż 87.500.000,00 zł., a w kolejnych latach indeksowana średniorocznym wskaźnikiem wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszanych w Monitorze Polskim przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W ww. uchwale Zarząd Miasta równocześnie wyraził zgodę na przejęcie długu przez MZK zaciągniętego przez miasto Bydgoszcz w 1997 r. na zakup 58 autobusów komunikacji miejskiej. (kredyt w wysokości 39.216.700,00 zł. uzyskano na podstawie umowy z dnia 10 września 1997 r. z Bankiem Polska Kasa

110
4
10

Opieki S.A.. Grupa Pekao S.A Oddział w Bydgoszczy, a spłacano od 10 czerwca 1999 r. ratami kwartalnymi)

/dowód: akta kontroli str. 107-108, 923-940/

Realizując powyższą uchwałę:

a) MZK sp. z o.o. w Bydgoszczy na mocy umowy nr [REDAKCYJNA] z dnia 4 kwietnia 2002 r. zawartej z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. I Oddział w Bydgoszczy (po podjęciu uchwały przez Zgromadzenie Wspólników MZK) przejęły dług miasta Bydgoszczy o wartości 5.927.377,53 euro, które zobowiązano spłacać w terminie do 30 września 2005 r.,

b) ZDMiKP uzyskał od Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych decyzję nr ZT 7095/02 z dnia 16 maja 2002 r., zatwierdzającą wybór zamówienia z wolnej ręki w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na świadczenie usług i robót w zakresie komunikacji publicznej w latach 2003-2005 obejmujących:

- usługi przewozowe w komunikacji pasażerskiej tramwajowej, 100% planowanych wozokilometrów,
- usługi przewozowe w komunikacji pasażerskiej autobusowej, 80% planowanych wozokilometrów.
- bieżące utrzymanie podstacji trakcyjnych tramwajowych,
- bieżące utrzymanie sieci trakcyjnej tramwajowej,
- bieżące utrzymanie torowisk,
- utrzymanie przystanków pasażerskich.

W uzasadnieniu podano, iż decyzję wydano po rozpatrzeniu wniosku dyrektora ZDMiKP, który zwrócił się o zatwierdzenie postępowania z wolnej ręki w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na świadczenie usług i robót w zakresie komunikacji miejskiej. Podzielono argumentację zamawiającego, iż z przyczyn technicznych (art. 71 ust.1 pkt. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych) realizatorem zadania może być tylko jeden podmiot, a na lokalnym rynku brak było innej firmy, która dysponowałaby odpowiednim potencjałem taborowym potrzebnym do wykonania przedmiotowego zamówienia.

/dowód: akta kontroli str. 109-124/

4.1 Finansowanie podmiotu wykonującego funkcje regulacyjne:

Urząd finansował zadania związane z komunikacją miejską poprzez przekazywanie dotacji przedmiotowej do ZDMiKP, uwzględniając przy tym stawkę jednostkową za 1 wozokilometr i ilość planowanych wozokilometrów w danym roku uchwalone w uchwałach Rady Miasta Bydgoszczy, i tak:

- a) w Uchwale Rady Miasta Bydgoszczy nr XXI/448/04 z dnia 11 lutego 2004 r. zatwierdzającej budżet na 2004 r. w dziale 600, w rozdziale 60004 zaplanowano dla ZDMiKP przychody w wysokości 107.159.449,00 zł. z tego:
- 73.959.449,00 zł. przychodów własnych z wpływów ze sprzedaży biletów komunikacji publicznej, z mandatów za przejazdy bez biletów środkami komunikacji publicznej, najmu, dzierżawy i sprzedaży składników majątkowych, zwrotu kosztów zastępstwa sądowego, wpływów za badania laboratoryjne, odszkodowania

uo
402

komunikacyjne oraz z tytułu odsetek zgromadzonych na rachunku bankowym i odsetek od należności,

- 33.200.000,00 zł. dotacja przedmiotowa z budżetu gminy na dofinansowanie lokalnego transportu drogowego. Kwotę tę ustalono przy uwzględnieniu stawki 1,52 zł. na 1 wozokilometr (koszt 1 wozokilometra wynosił 4,85 zł.) oraz planowanej wysokości wozokilometrów 21.793.000.

W trakcie roku budżetowego uchwałami Rady Miasta Bydgoszczy dokonano w rozdziale 60004 zwiększenia planu wydatków oraz zmiany stawki jednostkowej i tak:

- uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr XXXVI/794/04 z dnia 4 listopada 2004 r. zwiększono dotację przedmiotową, poprzez przeniesienie części niewykorzystanej dotacji przedmiotowej na oświetlenie dróg w kwocie 783.000,00 zł. na komunikację miejską oraz przekazanie na ww. cel ponadplanowych dochodów w kwocie 1.600.000,00 zł. (łącznie 2.383.000,00 zł.). Podwyższono również stawkę za 1 wozokilometr z 1,52 zł do 1,63 zł.

- uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr XXXVIII/843/04 z dnia 15 grudnia 2004 r. zwiększono dotację przedmiotową dla ZDMiKP o kwotę 1.000.000,00 zł. z przeznaczeniem na lokalny transport drogowy w celu pokrycia znacznego wzrostu cen paliw. Podwyższono również stawkę za 1 wozokilometr z 1,63 zł. do 1,68 zł.

/dowód: akta kontroli str. 125-196/

Ostateczna wysokość dotacji przekazana do ZDMiKP w 2004 r. z przeznaczeniem na lokalny transport drogowy wyniosła 36.583.000,00 zł.

/dowód: akta kontroli str. 197-212/

b) w Uchwale Rady Miasta Bydgoszczy nr XXXIX/879/04 z dnia 29 grudnia 2004 r. zatwierdzającej budżet na 2005 r. w dziale 600, w rozdziale 60004 zaplanowano dla ZDMiKP przychody w wysokości 114.496.781,00 zł. z tego:

- 74.496.781,00 zł. przychodów własnych z wpływów ze sprzedaży biletów komunikacji publicznej, z mandatów za przejazdy bez biletów środkami komunikacji publicznej, najmu, dzierżawy i sprzedaży składników majątkowych, zwrotu kosztów zastępstwa sądowego, wpływów za badania laboratoryjne, odszkodowania komunikacyjne oraz z tytułu odsetek zgromadzonych na rachunku bankowym i odsetek od należności,

- 40.000.000,00 zł. dotacja przedmiotowa z budżetu gminy na dofinansowanie lokalnego transportu drogowego. Kwotę tę ustalono przy uwzględnieniu stawki 1,82 zł. na 1 wozokilometr tj. o (koszt 1 wozokilometra wynosił 5,22 zł.) oraz planowanej ilości wozokilometrów w wysokości 21.950.000.

/dowód: akta kontroli str. 213-228/

W I półroczu 2005 r. uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr LI/1031/05 z dnia 29 czerwca 2005 r., w rozdziale 60004 zmniejszono wysokość dotacji przedmiotowej na lokalny transport zbiorowy o 42.000,00 zł., a kwotę tę przeniesiono na zadania inwestycyjne w ww. rozdziale.

/dowód: akta kontroli str. 229-266/

W I półroczu 2005 r. do ZDMiKP przekazano dotację w wysokości 19.976.000,00 zł. z przeznaczeniem na lokalny transport zbiorowy.

Dyrektor Wydziału Budżetu i Finansów Urzędu [REDACTED] wyjaśniła, iż: „W okresie od 1 stycznia 2004 r. do 30 czerwca 2005 r. na zadania związane z komunikacją miejską do ZDMiKP, za pośrednictwem Urzędu Miasta, przekazywane były wyłącznie środki finansowe w formie dotacji przedmiotowej”.

/dowód: akta kontroli str.813-816/

4.2 ZDMiKP składał do Urzędu sprawozdania z wykonania planów finansowych zakładów budżetowych ze swojej działalności (Rb-30) oraz sprawozdania opisowe. Ze sprawozdań tych wynikało, iż Urząd przekazał do ZDMiKP dotacje w wysokościach zaplanowanych w uchwałach budżetowych przy uwzględnieniu stawki jednostkowej i ilości prognozowanych wozokilometrów. ZDMiKP nie wykonał zaplanowanej ilości wozokilometrów określonych w uchwałach budżetowych. Wykonanie ilości wozokilometrów przez ZDMiKP w roku budżetowym przedstawiono w poniższej tabeli (dla porównania uwzględniono rok 2003)*

Rok	Stawka za wzm**	Prognozowana ilość wzm wg. uchwały budżetowej	Wykonana ilość wzm	Wysokość przekazanej dotacji wg. uchwały budżetowej	Dotacja należna wg. ilość wykonanych wozokilometrów
2003	1,41	22.370.800	21.808.231	31.642.250,00	30.749.605,71
2004	1,68	21.793.000	21.583.449	36.583.000,00	36.260.194,32

* dane wg. sprawozdań finansowych (Rb-30) oraz informacji z ZDMiKP

**Wzm- wozokilometry

Różnica między kwotą dotacji przekazaną a należną wg. wykonania wozokilometrów wynosiła:

- w 2003 r.- 892.644,79 zł.,

- w 2004 r.- 322.806,68 zł.

/dowód: akta kontroli str. 267-410/

Dyrektor Wydziału Budżetu i Finansów Urzędu [REDACTED] wyjaśniła, iż: „Nadzór nad wykorzystaniem przez ZDMiKP dotacji przedmiotowych na komunikację miejską. Wydział Budżetu i Finansów realizuje poprzez analizę sprawozdań finansowych Rb-30 oraz sprawozdań opisowych otrzymywanych z ZDMiKP, w których podawana jest zaokrąglona liczba zakupionych wozokilometrów.

Jak wynika z tych sprawozdań, zakład ten przez kolejne lata działalność swoją, głównie w zakresie komunikacji publicznej, zamykał ujemnym stanem środków obrotowych. Wskazywało to jednoznacznie, że przyznane dotacje na tę działalność nie były nadebrane lecz wręcz przeciwnie nie pokrywały potrzeb w zakresie pełnego zabezpieczenia prawidłowego funkcjonowania zbiorowej komunikacji w mieście.

Według wyjaśnień zawartych w sprawozdaniach jak również ustnych uzyskanych od p. [REDACTED] D. [REDACTED] – Dyrektora ZDMiKP oraz p. [REDACTED] – Głównej Księgowej ZDMiKP, na niedobór dotacji miał wpływ nieprzewidziany w ciągu roku wzrost cen paliwa jak i spadek wpływów ze sprzedaży biletów na komunikację miejską.

W0
4

W związku z tym, że przepisy prawa do maja 2004r. nie przewidywały szczegółowego rozliczania przyznanych przez jednostki samorządowe dotacji przedmiotowych, ZDMiKP nie składał do Wydziału Budżetu i Finansów rozliczenia dotacji na zakup wozokilometrów, które były jednostką kalkulacyjną przy wyliczaniu wysokości planowanej dotacji.

Ze względu na powstały od maja 2004r. obowiązek zwrotu dotacji nadmiernie pobranych z budżetu jednostki samorządu terytorialnego, wynikający z art. 129a ustawy o finansach publicznych, dotacja przedmiotowa na zakup wozokilometrów w 2004r. zostanie rozliczona w miesiącu listopadzie, a w przypadku ustalenia jej nienależnego pobrania zostanie również wydana decyzja nakazująca jej zwrot.

Decyzja o zwrocie przekazanej dotacji, pogłębi ujemny stan środków obrotowych zakładu na koniec 2005r., który i tak w wyniku przekształcenia zostanie sfinansowany ze środków budżetu Miasta w 2006r.

Ponadto pragnę zwrócić uwagę, że właśnie ze względu na fakt wykazywania przez ZDMiKP w kolejnych latach ujemnego stanu środków obrotowych oraz braku możliwości zachowania 50% limitu finansowania wydatków bieżących z dotacji przedmiotowych, Rada Miasta uchwałą Nr LIV/1101/05 z dnia 28 września br. podjęła decyzję o przekształceniu ZDMiKP w jednostkę budżetową z dniem 1 stycznia 2006r.

/dowód: akta kontroli str. 411-414/

Decyzją Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 24 listopada 2005 r. (sygn. WBF.II.0154-1/05) nakazano ZDMiKP zwrot nadmiernie pobranej dotacji przedmiotowej z budżetu miasta na dofinansowanie lokalnego transportu publicznego na rok 2004 r. w kwocie 322.805,51 zł.

/dowód: akta kontroli str. 415-418/

5.1 Finansowanie podmiotu wykonującego funkcje realizacyjne:

Urząd nie prowadził bezpośredniego finansowania podmiotów wykonujących funkcje realizacyjne. Urząd przekazywał dotacje przedmiotowe do ZDMiKP na rozwój komunikacji zbiorowej. Szerzej pkt. 4.1.

6.1 Sposób finansowania zewnętrznego przewoźników.

Urząd nie zawierał żadnych umów w zakresie finansowania usług komunikacji miejskiej z budżetów władz publicznych. Zawieranie umów z zakresie komunikacji miejskiej należało do przedmiotu działalności ZDMiKP.

/dowód: akta kontroli str. 45-52/

7.1 Ceny biletów, uprawnienia do ulg i przejazdów bezpłatnych, regulamin przewozów.

W okresie objętym kontrolą ceny biletów za przejazd środkami komunikacji miejskiej ustalone były na mocy uchwał Rady Miasta Bydgoszczy. Uchwały wymienione w:

- ppkt. A wydano na podstawie art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 26 lutego 1982 r. o cenach (Dz. U z 1988 r. nr 27 poz.195 ze zm.),

- ppkt B,C,D wydawano w oparciu o art. 8 ust.1 ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U z 2001 r. nr 97 poz. 1050 ze zm.). Ceny za przejazd środkami komunikacji miejskiej uchwalane przez Radę Miasta przygotowywane były według propozycji ZDMiKP.

A) Uchwała Rady Miasta Bydgoszczy nr XXXII/959/2000 z dnia 20 grudnia 2000 r. obowiązująca od 1 stycznia 2001 r. ustalała następujący cennik opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego:

I. Bilety jednorazowe

a) na liniach zwykłych

- normalny 2,00 zł.,

- ulgowy 1,00 zł.,

b) na liniach pośpiesznych, podmiejskich, sezonowych i nocnych

- normalny 4,00 zł.,

- ulgowy 2,00 zł.,

c) opłaty za przewóz bagażu

- na liniach zwykłych 2,00 zł.,

- na liniach pośpiesznych, podmiejskich, sezonowych i nocnych 4,00 zł.

II. Bilety miesięczne

a) normalne

- 1 linia 50,00 zł.,

- 2 linie 71,00 zł.,

- sieć na linie zwykle 81,00 zł.,

- sieć na wszystkie linie 103,00 zł.,

- 1 linia pośpieszna, sezonowa lub nocna 75,00 zł.

b) ulgowe

- 1 linia 27,00 zł.,

- 2 linie 36,00 zł.,

- sieć na linie zwykle 44,00 zł.,

- sieć na wszystkie linie 58,00 zł.,

- 1 linia pośpieszna, sezonowa lub nocna- 36,00 zł.

III. Bilety okresowe na okaziciela

a) całodobowy

- normalny 11,00 zł.,

- ulgowy 5,50 zł.,

b) 5- cio dobowy

- normalny 32,00 zł.,

- ulgowy 16,00 zł.,

IV. Bilety grupowe na okaziciela

- bilet grupowy 1 dniowy normalny- 15,00 zł.,

- bilet grupowy weekendowy normalny- 28,00 zł.,

V. Bilety 10 przejazdowe na liniach zwykłych

- normalny 18,00 zł.,

- ulgowy 9,00 zł.

VI. Bilety jednorazowe zakupione na liniach zwykłych u kierowcy lub motorniczego

- normalny 2,60 zł.,

- ulgowy 1,30 zł.

VII. Bilety jednorazowe zakupione na liniach pospiesznych, podmiejskich, nocnych i sezonowych u kierowcy

- normalny 4,60 zł.,
- ulgowy 2,30 zł.

B) Uchwała Rady Miasta Bydgoszczy nr XXVII/649/04 z dnia 12 maja 2004 r. obowiązująca od dnia 1 lipca 2004 r. do dnia 31 sierpnia 2004 r. ustalała następujący cennik opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego:

I. Bilety jednorazowe

a) na liniach zwykłych

- normalny 2,20 zł.,
- ulgowy 1,10 zł.

b) na liniach międzygminnych i nocnych

- normalny 4,40 zł.,
- ulgowy 2,20 zł.,

c) opłaty za przewóz bagażu, psa

- na liniach zwykłych 2,20 zł.,
- na liniach pospiesznych, podmiejskich, sezonowych i nocnych 1,10 zł.

II. Bilety okresowe imienne

a) miesięczny normalny

- 1 linia 56,00 zł.,
- 2 linie 78,00 zł.,
- sieć na linie zwykle 90,00 zł.,
- sieć na wszystkie linie 116,00 zł.,
- 1 linia międzygminna lub nocna 80,00 zł.

b) miesięczny ulgowy 50%

- 1 linia 28,00 zł.,
- 2 linie 39,00 zł.,
- sieć na linie zwykle 45,00 zł.,
- sieć na wszystkie linie w tym międzygminne i nocne 40,00 zł.,
- 1 linia międzygminna lub nocna- 40,00 zł.,

c) miesięczny ulgowy 48%

- 1 linia 29,00 zł.,
- 2 linie 41,00 zł.,
- sieć na linie zwykle 47,00 zł.,
- sieć na wszystkie linie w tym międzygminne i nocne 60,00 zł.,
- 1 linia międzygminna lub nocna- 42,00 zł.,

d) miesięczny ulgowy 70%

- sieć na wszystkie linie 35,00 zł.

III. bilet 14 dniowy imienny

a) normalny- brak ceny,

b) ulgowy 50%

- 1 linia zwykła. linia strefowa w granicach jednej strefy- 16,00 zł.,
- sieć na linie zwykle- 26,00 zł.

c) ulgowy 48%

- 1 linia zwykła, linia strefowa w granicach jednej strefy- 17,00 zł.,

- sieć na linii zwykle- 27,00 zł.

IV. Bilety okresowe na okaziciela

a) całodobowy

- normalny 11,00 zł.,

- ulgowy 5,50 zł.,

b) 5- cio dobowy

- normalny 32,00 zł.,

- ulgowy 16,00 zł.,

c) miesięczny- 180,00 zł.

V. Bilety 10 przejazdowe na liniach zwykłych

- normalny 19.80 zł.,

- ulgowy 9.90 zł.

c) Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr XXVIII/652/2004 z dnia 19 maja 2004 r. zmieniono uchwałę nr XXVII/649/04 z dnia 12 maja 2004 r. w ten sposób, że:

- uchwała wchodziła w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Kujawsko-Pomorskiego z mocą obowiązującą od dnia 1 lipca 2004 r.,

- w załączniku do uchwały stanowiącym cennik opłat ustalono cenę za bilet 14 dniowy imienny normalny w wysokości 32,00 zł. (1 linia zwykła), 52,00 zł. (sieć na linii zwykłe)

d) Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr XXX/697/2004 z dnia 30 czerwca 2004 r. zmieniono uchwałę nr XXVII/649/04 z dnia 12 maja 2004 r. dopisując do istniejących linii „międzygminnych i nocnych” linie „pośpieszne, międzygminne i nocne”. Uchwała weszła w życie z dniem 1 sierpnia 2004 r.

/dowód: akta kontroli str. 419-498/

Przygotowywanie założeń i projektów taryfowych należało do kompetencji ZDMiKP. Propozycje cen biletów za przejazdy środkami komunikacji miejskiej sporządzone przez ZDMiKP weryfikowane były przez komisje Rady Miasta Bydgoszczy i tak:

- Komisję Budżetu i Polityki Finansowej,

- Komisję Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska,

- Komisję Rodziny i Polityki Społecznej.

W jednym przypadku – Komisja Rodziny i Polityki Społecznej w dniu 16 kwietnia 2004 r. negatywnie zaopiniowała projekt cen biletów zaproponowany przez ZDMiKP. Pozostałe opinie do projektów były pozytywne.

/dowód: akta kontroli str. 499-508/

7.2 W okresie objętym kontrolą obowiązywały następujące zasady zwolnień i ulg w opłatach za usługi przewozowe środkami miejskiego transportu zbiorowego oraz rodzaje dokumentów poświadczających prawo do korzystania ze zwolnień i ulg ustalone uchwałami Rady Miasta Bydgoszczy wydawanymi na podstawie art. 8 ust.1 ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U z 2001 r. nr 97 poz. 1050 ze zm.).

- A) uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr VII/133/03 z dnia 26 marca 2003 r. zwolniono od opłat za usługi przewozowe środkami miejskiego transportu zbiorowego oraz ustalono dokumenty uprawniające do korzystania z tych zwolnień:
- dzieci w wieku do ukończenia lat 4 (zwolnienie obejmuje również wózki, w których przewożone są dzieci uprawnione do bezpłatnego przejazdu); na podstawie oświadczenia o wieku dziecka osoby opiekującej się w czasie przejazdu,
 - osoby, które ukończyły lat 65; na podstawie dowodu osobistego lub innego dokumentu tożsamości umożliwiającego ustalenie wieku osoby uprawnionej,
 - osoby niepełnosprawne w stopniu znacznym, osoby traktowane na równi z nimi na podstawie odrębnych przepisów prawa oraz przewodników tych osób; na podstawie orzeczenia komisji ds. inwalidztwa, orzecznika ZUS, właściwego zespołu orzekającego, albo legitymacji wydanej przez te organy wraz z dowodem osobistym lub innym dokumentem tożsamości, a w przypadku przewodników tych osób poprzez wskazania przewodnika przez osobę uprawnioną,
 - osoby niewidome lub ociemniałe, przewodników tych osób oraz inwalidów słuchu ; na podstawie legitymacji wydanej przez Polski Związek Niewidomych lub Polski Związek Głuchych, a w stosunku do przewodników osób niewidomych lub ociemniałych- poprzez wskazanie przewodnika przez osobę uprawnioną,
 - dzieci i młodzież będące osobami niepełnosprawnymi do ukończenia 20 lat oraz ich opiekunów; na podstawie orzeczenia zespołu orzekającego ds. niepełnosprawności, orzeczenia o znacznym, umiarkowanym lub lekkim stopniu niepełnosprawności albo legitymacji wydanej przez właściwy zespół ds. orzekania o stopniu niepełnosprawności, legitymacji szkolnej, zaświadczenia z przedszkola specjalnego; dla opiekunów tych osób jeden z ww. dokumentów dziecka; dokument nie jest wymagany w przypadku widocznego inwalidztwa lub niepełnosprawności dziecka,
 - żołnierzy odbywających czynną służbę wojskową do stopnia starszego kaprała włącznie oraz osoby spełniające obowiązek tej służby w formach równorzędnych, z wyjątkiem służby nadterminowej i okresowej; na podstawie książeczki wojskowej z aktualnym wpisem o odbywaniu czynnej służby wojskowej lub dowodu osobistego z wpisem o odbywaniu służby w formach równorzędnych,
 - umundurowanych funkcjonariuszy Żandarmerii Wojskowej i Policji do stopnia starszego sierżanta sztabowego lub odpowiadającego mu stopnia włącznie oraz umundurowanych funkcjonariusz Straży Miejskiej; na podstawie legitymacji służbowej,
 - zasłużonych honorowych dawców krwi I- go stopnia; na podstawie wkładki do legitymacji Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi- wydana wspólnie przez ZDMiKP i Zarząd Okręgowy Polskiego czerwonego Krzyża w Bydgoszczy.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych posiadały:

- dzieci powyżej lat 4 do chwili rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej; na podstawie oświadczenia o wieku dziecka osoby opiekującej się nim w czasie przejazdu,
- dzieci i młodzieży dziennych szkół podstawowych i gimnazjalnych oraz dziennych szkół ponadpodstawowych i ponadgimnazjalnych- publicznych lub niepublicznych o uprawnieniu szkół publicznych, nie dłużej niż do ukończenia lat 23; na podstawie ważnej legitymacji szkolnej,

Wojcik

- emerytów i osób mających ustalone prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy, przed ukończeniem 65- tego roku życia, nie pozostających w stosunku pracy powodującym zawieszenie świadczeń emerytalnych lub rentowych oraz współmałżonków, na których emeryci lub osoby mające ustalone prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy otrzymują zasiłek rodzinny, jak też wdów i wdowców otrzymujących rentę rodzinną; na podstawie dowodu wypłaty emerytury lub renty za jeden z trzech miesięcy poprzedzających kontrolę biletów lub dokument bankowy potwierdzający fakt otrzymania świadczenia lub zaświadczenie potwierdzające pobranie świadczenia wystawiony przez właściwy organ przyznający świadczenie ważne 3 miesiące. a w okresie od otrzymania pierwszego świadczenia- decyzji o przyznaniu emerytury lub renty. Dla kobiet, które ukończyły 60 lat wyłącznie legitymacja emerytarcysty. Dla małżonka emeryta lub osoby mającej ustalone prawo do renty z tytułu niezdolności do pracy- legitymacja emeryta-rencisty z odpowiednim wpisem, wydana przez właściwy organ. Dla wdów lub wdowców otrzymujących rentę rodzinną- decyzja właściwego organu o przyznaniu świadczenia. Wraz z wyżej wymienionymi dokumentami należy okazać dowód osobisty lub inny dokument potwierdzający tożsamość osoby uprawnionej. W przypadku emerytów i rencistów podlegających orzecznictwu organów MON, MSWiA, Centralnego Zarządu Zakładów Karnych- aktualną legitymację ze zdjęciem wydaną przez ww. organy,
 - bezrobotnych zarejestrowanych w Powiatowym Urzędzie Pracy w Bydgoszczy, nie posiadających prawa do zasiłku dla bezrobotnych, jednocześnie korzystających ze świadczeń pomocy społecznej, wyłącznie w dni robocze od 6.00 do 17.00, oraz pozostałych nie wymienionych zarejestrowanych w Powiatowym Urzędzie Pracy w Bydgoszczy, nie posiadających prawa do zasiłku dla bezrobotnych, będących mieszkańcami Bydgoszczy. wyłącznie w dniach wyznaczonych przez Powiatowy Urząd Pracy w celu potwierdzenia gotowości do podjęcia pracy w godz. 6.00-17.00
- B) Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr XXVII/650/04 z dnia 12 maja 2004 r., zmieniono uchwałę nr VII/133/03. Do najistotniejszych zmian należało:
- zwolnienie od opłaty za usługi przewozowe uzyskali pracownicy MZK, na podstawie biletu wolnej jazdy, wydawanym na okres 1 roku wspólnie przez ZDMiKP i MZK,
 - zwolnienie od opłaty za usługi przewozowe dla osób, które ukończyły 65 lat ograniczono tylko dla osób zameldowanych w Bydgoszczy, a dla honorowych krwiodawców tylko dla osób, które oddały krew lub jej składniki co najmniej dwukrotnie w okresie 12 miesięcy poprzedzających nabycie uprawnienia, na podstawie rocznej legitymacji wydawanej wspólnie przez MZK i ZDMiKP.
 - nadanie uprawnienia do korzystania z 70% ulgi przy przejazdach środkami lokalnego transportu drogowego: małżonkom pracowników MZK, emerytom i rencistom, których ostatnim miejscem pracy były MZK, dzieciom własnym i przysposobionym na podstawie orzeczenia sądu ww. osób do ukończenia nauki w systemie dziennym w szkołach ponadpodstawowych i ponadgimnazjalnych oraz w szkołach wyższych nie dłużej niż do ukończenia 25 roku życia.
- C) Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr LVI/1123/05 z dnia 26 października 2005 r. zmieniono uchwałę nr VII/133/03. Do najistotniejszych zmian należało rozszerzenie

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

uprawnienia do zwolnień od opłaty za usługi przewozowe dla osób, które ukończyły lat 65 bez warunku zameldowania w Bydgoszczy oraz dla zasłużonych honorowych dawców krwi I-go stopnia bez obowiązków nałożonych w uchwale nr XXVII/650/04.

/dowód: akta kontroli str. 509-532/

Propozycje zwolnień i ulg za przejazdy środkami komunikacji miejskiej sporządzone przez ZDMiKP (projekty do uchwał z 2003 r. i 2004 r. przygotował ZDMiKP, z 2005 r. projekt radnych Rady Miasta) weryfikowane były przez komisje Rady Miasta Bydgoszczy i tak:

- Komisję Budżetu i Polityki Finansowej,
- Komisję Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska,
- Komisję Rodziny i Polityki Społecznej.

W jednym przypadku – Komisja Budżetu i Polityki Finansowej w dniu 25 października 2005 r. zaopiniowała projekt zaproponowany przez radnych negatywnie. Pozostałe opinie do projektów były pozytywne.

/dowód: akta kontroli str. 541-552/

7.3 Uchwałą nr VIII/268/99 z dnia 31 marca 1999 r. Rada Miasta Bydgoszczy określiła przepisy porządkowe przy przewozie osób i bagażu ręcznego pojazdami lokalnego transportu drogowego w Bydgoszczy. W regulaminie obowiązującym od dnia 15 kwietnia 1999 r. określono:

- obowiązki przewoźnika,
- tryb postępowania z rzeczami znalezionymi,
- zasady korzystania z pojazdów,
- opłaty za przejazd,
- przewóz bagażu i zwierząt,
- zasady kontroli i opłat dodatkowych.

Projekt do ww. uchwały przygotował ZDMiKP.

/dowód: akta kontroli str. 553-582/

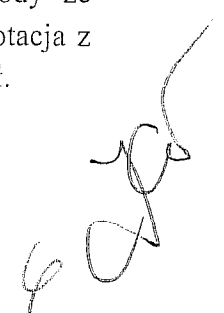
8.1 Ustalanie wysokości wydatków na komunikację miejską.

ZDMiKP przedstawiał w Urzędzie projekty planów finansowych na dany rok budżetowy w szczególności dział, rozdział, paragraf.

a) W projekcie planu finansowego z dnia 30 września 2003 r. przygotowanego przez ZDMiKP na rok 2004 założono zwiększenie wydatków na utrzymanie komunikacji publicznej o 4.6% tj. o kwotę 4.612.040,00 zł. w stosunku do roku 2003. Zwiększenie wydatków uzasadniono następująco:

- remont i utrzymanie infrastruktury torowo-sieciowej- zwiększenie o 2.266.000,00 zł.,
- podwyższenie cen usług przewozowych o planowany wskaźnik inflacji- zwiększenie o 1.759.000,00 zł.,
- zakup energii trakcyjnej- zwiększenie o 600.000,00 zł.

ZDMiKP wyliczył, iż przy uwzględnieniu przychodów z tytułu sprzedaży biletów oraz wpływów z opłat dodatkowych i innych tytułów (grzywny, odsetki, dochody ze sprzedaży składników majątkowych) w łącznej wysokości 73.000.000,00 zł., dotacja z Urzędu na realizację zadań w rozdziale 60004 powinna wynosić 35.821.011,00 zł.

UO


ZDMiKP pismami z dnia 31 października 2003 r. i 27 grudnia 2003 r. zweryfikował przygotowany plan finansowy. W III wersji projektu planu finansowego dla ZDMiKP, w rozdziale 60004, określono nową wysokość dotacji na lokalną komunikację zbiorową w kwocie 33.200.000,00 zł.

W projekcie budżetu miasta Bydgoszczy na rok 2004 przyjęto kwotę 33.200.000,00 zł. stanowiącą dotację na lokalną komunikację zbiorową.

W Uchwale Rady Miasta Bydgoszczy nr XXI/448/04 z dnia 11 lutego 2004 r. zatwierdzającej budżet na 2004 r. w dziale 600, w rozdziale 60004 zaplanowano dla ZDMiKP dotację przedmiotową na lokalną komunikację zbiorową w wysokości 33.200.000,00 zł.

/dowód: akta kontroli str. 125-142, 583-704/

b) W projekcie planu finansowego na rok 2005 z dnia 21 września 2004 r. ZDMiKP założył zwiększenie wydatków na komunikację publiczną w stosunku do przewidywanego wykonania o 7,41% tj. o kwotę 7.973.000,00 zł. Przyrost wydatków uzasadniono następująco:

- zakładany wzrost kosztów z tytułu planowanej inflacji o 2,8%- tj. o 3.026.400,00 zł.,
- zmiana wysokości podatku VAT od usług związanych z utrzymaniem i remontami infrastruktury torowo- sieciowej i przystanków- tj. o 762.000,00 zł.,
- zmiana zasad rozliczenia energii trakcyjnej- tj. o 493.400,00 zł.,
- konieczność pilnego rozszerzenia zakresu remontów infrastruktury torowo-sieciowej z uwagi na bardzo zły stan techniczny- tj. o 2.341.000,00 zł.,
- konieczność utrzymania dotychczasowego standardu usług przewozowych z niewielkim rozszerzeniem oferty przewozowej- tj. o 1.350.000,00 zł.

ZDMiKP wyliczył, iż przy uwzględnieniu przychodów z tytułu sprzedaży biletów oraz wpływów z opłat dodatkowych i innych tytułów (grzywny, odsetki, dochody ze sprzedaży składników majątkowych) w łącznej wysokości 74.333.000,00 zł., dotacja z Urzędu na realizację zadań w rozdziale 60004 powinna wynosić 42.693.486,00 zł.

ZDMiKP pismem z dnia 3 listopada 2004 r. przedłożył drugą wersję planu finansowego w którym zaproponowano dotację przedmiotową na komunikację publiczną w wysokości 40.000.000,00 zł.

W projekcie budżetu miasta Bydgoszczy zaproponowano wysokość dotacji na lokalny transport zbiorowy w kwocie 40.000.000,00 zł., zgodną z drugą wersją planu finansowego przygotowanego przez ZDMiKP.

W uchwale nr XXXIX/879/2004 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 29 grudnia 2004 r., zatwierdzającej budżet na rok 2005. postanowiono, iż w dotacja w rozdziale 60004 z przeznaczeniem na lokalnym transport drogowy wyniesie 40.000.000,00 zł.

/dowód: akta kontroli str. 229-266, 705-772/

Dyrektor Wydziału Budżetu i Finansów w Urzędzie H. J. wyjaśniła, iż: „W Bydgoszczy organizacja zadań w zakresie innych zadań jest nieco inna niż w pozostałych dużych miastach. ZDMiKP- zakład budżetowy powołany został jako wyspecjalizowana jednostka Prezydenta Miasta zajmująca się stroną organizacyjną komunikacji zbiorowej w mieście, współpracą ze spółką miejską MZK i innymi przewoźnikami świadczącymi usługi na rzecz miasta. Jednostka ta w imieniu Prezydenta

Miasta szczegółowo analizuje realizację zadań w tym zakresie jak i potrzeby finansowe niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania komunikacji zbiorowej w mieście i przedkłada je do Urzędu Miasta w celu ujęcia w budżecie nadany rok. A więc, co podkreślam jednostka ta nie otrzymuje dotacji na bezpośrednie wykonywanie usług przewozowych tylko na ich organizację i zakup.

Wydział Budżetu i Finansów analizując plany finansowe składane przez ten zakład budżetowy w zakresie dotacji na zakup usług przewozowych oraz kalkulacji stawki jednostkowej przyjmuje następujące kryteria i zasady:

- wykorzystanie dotacji w trzech poprzednich latach,
- wielkość przewidywanych przychodów własnych ZDMiKP z tytułu sprzedaży biletów,
- założenia do projektu budżetu Miasta na dany rok określone zarządzeniami Prezydenta Miasta,
- możliwości finansowe Miasta na dany rok budżetowy.

Ponadto uzasadnienie złożonych planów finansowych weryfikowane jest w bezpośrednich kontaktach roboczych między dyrekcją ZDMiKP, a Skarbnikiem Miasta i Dyrektorem Wydziału Budżetu i Finansów. Ostatecznie wielkości dotacji po akceptacji Prezydenta Miasta wprowadza się do projektu budżetu nadany rok”.

/dowód: akta kontroli str. 775-778/

8.2 W okresie 2004-2005 (I półrocze) pracownicy Zespołu Audytu i Kontroli Urzędu przeprowadzili 1 kontrolę w ZDMiKP. Kontrola odbyła się w I kwartale 2005 r., a jej zakres obejmował prowadzenie gospodarki finansowej oraz prawidłowość dysponowania środkami publicznymi. Nie badano realizacji przez ZDMiKP zadań związanych z lokalnym transportem zbiorowym .

/dowód: akta kontroli str. 779-810/

9.1 Udział wydatków na komunikację publiczną w wydatkach budżetu Miasta.

W okresie objętym kontrolą udział wydatków na komunikację publiczną w wydatkach budżetu Miasta przedstawiono w poniższej tabeli:

Rok	Wydatki budżetowe ogółem plan po zmianach	Wydatki budżetowe ogółem wykonanie	Wydatki na komunikację publiczną plan-wykonanie	4:2 (%)	4:3 (%)
1	2	3	4	5	6
2003	646.785.369	630.909.885	31.642.250	4,9	5,0
2004	736.467.659	716.050.880	36.583.000	4,9	5,1
2005	839.667.746	363.176.517 *	19.976.000*	2,4	5,5

* dane za I półrocze 2005 r.

/dowód: akta kontroli str. 811-812/

10.1 Finansowanie i utrzymanie majątku trwałego przewoźników bezpośrednio z budżetu Miasta.

Od roku 2004 nie wystąpiły przypadki bezpośredniego finansowania i utrzymywania przez Urząd za pomocą środków z budżetu Miasta majątku trwałego przewoźników.

Dyrektor Wydziału Budżetu i Finansów w Urzędzie E [REDACTED] J [REDACTED] potwierdziła w wyjaśnieniu, iż: „W okresie od 1 stycznia 2004 r. do 30 czerwca 2005 r. z budżetu miasta nie przekazywano środków finansowych do MZK, ani innych przewoźników na rozwój i utrzymanie ich majątku trwałego (w tym taboru).

/dowód: akta kontroli str. 813-816/

Natomiast w roku 2003 r. Rada Miasta Bydgoszczy uchwałą nr XII/281/03 z dnia 24 września 2003 r. wyraziła zgodę na wniesienie do MZK sp. z o.o. w Bydgoszczy aportu w postaci dwóch zmodernizowanych wagonów tramwajowych typu 805 NM o numerach fabrycznych: wagon sterowniczy nr 1231, wagon doczepka czynna nr 1232 o wartości 2.781.800,00 zł., co skutkowało objęciem w podwyższonym kapitale zakładowym spółki 3.974 udziałów po 700 zł. każdy. Wagony te miasto Bydgoszcz przejęło z tytułu zobowiązań podatkowych (podatek od nieruchomości) od przedsiębiorstwa [REDACTED]

/dowód: akta kontroli str. 817-820/

11.1 Analiza efektywności wykorzystania funduszy publicznych przeznaczanych na komunikację miejską.

W okresie objętym kontrolą nie dokonywano analizy efektywności wykorzystania funduszy publicznych przeznaczanych na komunikację miejską.

Dyrektor Wydziału Budżetu i Finansów w Urzędzie [REDACTED] potwierdziła w wyjaśnieniu, iż: „Urząd bezpośrednio nie dokonywał analiz efektywności wykorzystania środków przeznaczonych na komunikację miejską, ponieważ miasto Bydgoszcz posiada wyspecjalizowaną jednostkę organizacyjną- ZDMiKP, której statutowym obowiązkiem jest organizowanie komunikacji publicznej min. poprzez zawieranie umów z przewoźnikami, kontrolę realizowania umów pod względem jakościowym oraz badanie efektywności ekonomicznej funkcjonowania poszczególnych linii komunikacyjnych.

Ponadto, zgodnie z art. 28 ustawy o finansach publicznych kierownik tego zakładu budżetowego odpowiada za całość jego gospodarki finansowej, w tym za dokonywanie wydatków zgodnie z zasadami określonymi w art. 28 ust.3 ww. ustawy tj. w sposób celowy i oszczędny z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów.

W strukturze organizacyjnej Urzędu Miasta Bydgoszczy nie funkcjonuje żadna komórka, która dodatkowo w sposób merytoryczny analizowałaby efektywność wykorzystania środków przeznaczonych na komunikację publiczną. Należy jednak zaznaczyć, że analiza finansowa ZDMiKP jest przedkładana rokrocznie Zastępcy Prezydenta Miasta nadzorującego ten zakład oraz Komisji Budżetu i Polityki Finansowej Rady Miasta Bydgoszczy, która ją ocenia” .

/dowód: akta kontroli str. 813-816/

12.1 Polityka transportowa realizowana przez Urząd.

W okresie objętym kontrolą na terenie miasta Bydgoszczy na podstawie umów z ZDMiKP przewozami w ramach lokalnej komunikacji zbiorowej zajmowało się 3 przewoźników:

- MZK sp. z o.o.; 28 linii dziennych, 5 nocnych autobusowych oraz 7 linii tramwajowych.

WO [REDACTED]
4

- Prywatna Komunikacja Miejska „For-Bus” sp. z o. o. w Bydgoszczy - 5 linii autobusowych dziennych,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o. o. w Bydgoszczy - 3 linie autobusowe dzienne.

Według stanu na dzień 30 czerwca 2005 r.:

- długość linii tramwajowych wynosiła 66,2 km., a długość linii autobusowych 375,8 km,
- długość obsługiwanych tras tramwajowych wynosiła 28,8 km., a długość tras autobusowych 159,2 km

Urząd przeznaczył w 2004 r. dla ZDMiKP realizującego zadania z zakresu lokalnego transportu drogowego dotację przedmiotową w kwocie 36.583.000,00 zł., a w 2005 r. zaplanował 40.000.000,00 zł.

/dowód: akta kontroli str. 299-384/

Zastępca Prezydenta Miasta Bydgoszczy L [REDACTED] W [REDACTED] wyjaśniła, iż: „Zadania realizowane przez ZDMiKP w zakresie lokalnego transportu zbiorowego są na bieżąco nadzorowane przez Zastępcę Prezydenta Miasta poprzez Dyrektora ZDMiKP. Ponadto, okresowo tj. za sześć miesięcy i zakończony rok, wykonanie zadań jest szczegółowo rozliczane przez służby finansowe Urzędu w oparciu o złożone przez dyrektora jednostki sprawozdanie finansowe i rzeczowe, które ostatecznie są oceniane przez Radę Miasta w ramach sprawozdań z wykonania budżetu Miasta”.

/dowód: akta kontroli str. 821-826/

Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr LVIII/1128/05 z dnia 16 listopada 2005 r. przyjęto Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Bydgoszczy na lata 2005-2013, zwanym dalej „Planem” w ramach którego przyjęto zasady rozwoju komunikacji w mieście. Plan na zlecenie Urzędu opracowała firma International Menagement Service sp. z o.o. w Krakowie. W dokumencie ujęto założenia określone w polityce transportowej miasta (1996), strategii rozwoju Bydgoszczy (2004) oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy (2005).

W planie stwierdzono min., iż: polityka Miasta zmierza do zrównoważenia działań wszystkich podsystemów: drogowego, transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem tramwaju, systemu parkingowego, rowerowego oraz zarządzania i sterowania ruchem. W planie określono, iż kluczowe znaczenie mają następujące aspekty polityki miasta:

a) prowadzenie ocen skutków poszczególnych przedsięwzięć dla najważniejszego miernika skuteczności polityki miasta, czyli podziału ruchu pomiędzy środki podróżowania. Przyjęto, iż podział ten będzie się kształtował na poziomie:

- ruch pieszy ok. 30% (spadek o 25%),
- ruch transportem publicznym (spadek o ok. 30%),
- ruch samochodami 33% (wzrost do 42%),
- ruch rowerowy do około 2%,

UD
P. D. [REDACTED]

b) badania ruchu wykazały, iż wielkość potoku generowanego przez dzielnicę Fordon może uzasadnić realizację połączenia tramwajowego, co przyniosłoby następujące korzyści:

- skrócenie czasu przejazdu do centrum,
- uwolnienie części powierzchni jezdni dla ruchu samochodowego przez przejęcie ruchu z obecnych autobusów oraz części podróżujących samochodami do tramwajów,
- c) warunkiem uzyskania pozytywnych wyników funkcjonalnych i ekonomicznych realizacja linii tramwajowych jest konsekwentna realizacja wszystkich elementów planu tj. infrastruktury tramwajowej, zakup nowoczesnego taboru, rozwój systemu sterowania ruchem oraz informacji pasażerskiej.

W ramach ww. programu zaplanowano:

- budowę linii tramwajowej na ul. Kujawskiej wraz z przebudową Zbożowego Rynku (lata 2007-2008),
- budowę linii tramwajowej do dworca PKP (lata 2007-2008),
- zakup i modernizacja pociągów tramwajowych do obsługi wybudowanych linii (2007-2009),
- budowę linii tramwajowej do Fordonu wraz z zakupem taboru (lata 2011-2013),
- wprowadzenie systemu sterowania ruchem (lata 2007-2009),
- elektroniczny pobór opłat (lata 2008-2009),
- wprowadzenie systemu informacji pasażerskiej (lata 2008-2009)

Zgodnie z ww. planem podmiotami realizującymi wymienione inwestycje byłyby: Miasto, ZIDMiKP, MZK.

W planie przedstawiono symulacje (uwzględniające ww. inwestycje) dotyczące min. wielkości zamawianych usług transportu publicznego:

rok	Zmiana ilości wzkm. tramwaje (w %)	Zmiana ilości wzkm. autobusy (w %)
2005	1,84	14,10
2006	0,00	2,00
2007	12,00	-1,00
2008	6,00	-1,00
2009	0,00	0,00
2010	0,00	0,00
2011	5,00	-1,00
2012	5,00,	-1,00
2013	0,00	0,00

oraz dochodów ze sprzedaży biletów

WO
4 220

rok	Szacowane dochody ze sprzedaży biletów (w tys. zł.)
2005	70.636
2006	70.636
2007	70.636
2008	72.698
2009	75.061
2010	78.508
2011	82.113
2012	85.884
2013	89.828

/dowód: akta kontroli str. 827-922/

Poprzez zamieszczenie w protokole kontroli niżej wymienionych pouczeń Kontrolerzy informują Pana Prezydenta o przysługującym mu prawie:

- zgłoszenia przed podpisaniem protokołu kontroli, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego protokołu kontroli, pisemnych, umotywowanych zastrzeżeń na piśmie, co do ustaleń zawartych w protokole kontroli (art. 55 ust. 1 i 2 ustawy o NIK).
- odmowy podpisania niniejszego protokołu kontroli z jednoczesnym obowiązkiem złożenia na tę okoliczność, w terminie 7 dni, wyjaśnień dotyczących przyczyn odmowy podpisania protokołu kontroli (art. 57 ust.1 ustawy o NIK). W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, termin 7 dni- zgodnie z art. 57 ust.2 ustawy o NIK- biegnie od dnia otrzymania ostatecznej uchwały w sprawie ich rozpatrzenia,
- złożenia z własnej inicjatywy na piśmie dodatkowych wyjaśnień co do przyczyn i okoliczności powstania nieprawidłowości opisanych w niniejszym protokole kontroli w terminie uzgodnionym z kontrolerem (art. 59 ust.2 ustawy o NIK)

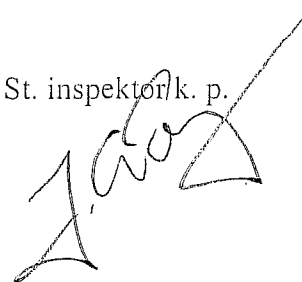
O przeprowadzonej kontroli dokonano wpisu do książki kontroli Urzędu, pod nr 68.

Bydgoszcz dnia 2005-12 ...30....

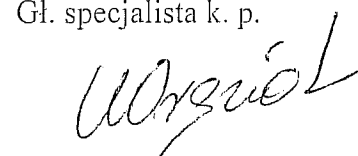
Prezydent Miasta Bydgoszczy


Konstanty Dombrowicz

St. inspektor k. p.


Jarosław Słaby

Gł. specjalista k. p.

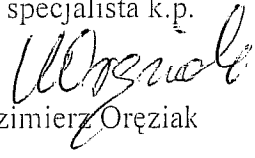

Kazimierz Oręziak

Niniejszy protokół sporządzono w 2 jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden w dniu 27 grudnia 2005 r. przekazano Konstantemu Dombrowiczowi- Prezydentowi Miasta Bydgoszczy (pokwitowanie odbioru protokołu- akta kontroli str. 941-942)

St. inspektor k.p.


Jarosław Ślaby

Gł. specjalista k.p.


Kazimierz Oręziak