



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

KE-02.1711.1.2022.WB

Kraków

08 STY 2024

Pan
Krzysztof Kowal
Dyrektor
Zarządu Infrastruktury Sportowej
w Krakowie

Wystąpienie pokontrolne

Podmiot kontrolowany: Zarząd Infrastruktury Sportowej w Krakowie.
Przedmiot kontroli: tworzenie taboru i wykorzystanie osobowych samochodów służbowych.
Termin przeprowadzenia kontroli: 14.01.2022 r. - 08.04.2022 r.

Niniejsza kontrola została przeprowadzona w trybie doraźnym i obejmowała zagadnienia dotyczące sposobu tworzenia taboru i wykorzystania osobowych samochodów służbowych. W toku czynności kontrolnych ustalono w szczególności:

1. aktualny stan posiadanego taboru osobowych samochodów służbowych, z uwzględnieniem zmian, jakie w tym zakresie zachodziły w latach 2019 - 2022, do dnia zakończenia kontroli i formy prawnej nabycia samochodów,
2. koszty nabycia samochodów i systemów niezbędnych do ich obsługi,
3. koszty użytkowania samochodów poniesione w latach 2019 - 2021,
4. regulacje wewnętrzne dotyczące zasad korzystania z osobowych samochodów służbowych,
5. zakres i prawidłowość prowadzenia dokumentacji związanej z użytkowaniem osobowych samochodów służbowych.

Wyniki przedmiotowej kontroli zostały przedstawione w protokole z 30.06.2022 r. Do ustaleń zawartych w tym dokumencie Kontrolowany, pismem z 06.07.2022 r., znak: NK.0802.1.2022.MLE wniósł zastrzeżenia, które zostały poddane analizie, jednak argumenty podniesione przez Kontrolowanego nie dały podstaw do zmiany oceny zgromadzonego materiału kontrolnego, o czym Dyrektor Wydziału Kontroli Wewnętrznej i Ewidencji Mienia UMK pismem z 13.03.2023 r., znak: KE-02.1711.1.2022.WB poinformował Kontrolowanego. Kontrolowany podpisał protokół w dniu 20.03.2023 r.

I. Ocena działalności kontrolowanej jednostki:

W latach 2019 – 2022 (do dnia zakończenia kontroli) Zarząd Infrastruktury Sportowej w Krakowie (ZIS) dysponował łącznie 17 osobowymi samochodami służbowymi. W okresie objętym kontrolą jednostka zbyła 2 pojazdy samochodowe. Na dzień zakończenia kontroli jednostka dysponowała 15 samochodami służbowymi, z których 13 stanowiło własność jednostki, a 2 samochody elektryczne były wynajmowane.

ZIS jest członkiem Grupy Zakupowej „Elektromobilność dla GMK”, której liderem jest KHK, w ramach której pozyskuje w formie najmu pojazdy elektryczne. W 2019 roku nabył prawo najmu 2 samochodów elektrycznych marki Hyundai Kona na okres 36 miesięcy.

W kontrolowanym okresie jednostka poniosła koszt budowy dwustanowiskowej stacji ładowania samochodów elektrycznych w wysokości 79 897,29 zł a także dokonała zwrotu kosztów dla lidera Grupy Zakupowej poniesionych w związku z przygotowaniem i przeprowadzeniem wspólnych postępowań i udzieleniem zamówień publicznych obejmujących pozyskanie samochodów osobowych elektrycznych oraz stacji ładowania i systemów do ich obsługi, w wysokości 10 380 zł brutto.

Ustalono, że ogółem koszty eksploatacji i obsługi służbowych samochodów osobowych (rzeczowe i osobowe) w kontrolowanym okresie, tj. w latach 2019-2021 wyniosły odpowiednio: 251 025,78 zł, 332 756,27 zł, 356 965,50 zł.

Na podstawie przeprowadzonej analizy ewidencji przebiegu pojazdów ustalono także dane w zakresie eksploatacji 14 służbowych samochodów osobowych w 2021 roku (jeden z posiadanych przez ZIS samochodów nie został objęty analizą, ponieważ został zakupiony w dniu 28.12.2021 r.):

- roczne przebiegi samochodów wyniosły od 1 048 km do 10 445 km, przy czym tylko 1 samochód był eksploatowany na poziomie wyższym niż 10 000 km. Przebiegi roczne pozostałych samochodów kształtowały się na niższym poziomie. Wyliczenie przebiegów samochodów obciążone jest błędem, ponieważ ZIS nie posiadał wszystkich kart drogowych z powodu ich zaginięcia i przyjął wartości początkowe z okresu poprzedzającego datę 31.12.2020 r.
- ilość dni eksploatacji pojazdów wyliczona na podstawie analizy kart drogowych 9 z 14 samochodów, wyniosła od 43 do 210 dni na 252 dni robocze przypadające w 2021 roku, przy czym tylko 2 samochody były eksploatowane powyżej 200 dni, kolejne 2 na poziomie powyżej 100 dni, pozostałe samochody na poziomie poniżej 100 dni,
- średni koszt przejazdu jednego kilometra wyliczony w oparciu o poniesione przez jednostkę koszty rzeczowe wyniósł 2,20 zł, natomiast z uwzględnieniem kosztów osobowych wyniósł 5,37 zł.

Wykorzystanie 2 samochodów elektrycznych, kształtowało się w następujący sposób:

- łączny przebieg na dzień 31.03.2022 r. wyniósł 18 523 km (14 996 km i 3527 km),
- poniesiona opłata za najem samochodów elektrycznych do dnia 31.03.2022 r. wyniosła 161 950,87 zł,
- średni koszt przejazdu jednego kilometra, obliczony jako iloraz poniesionych kosztów najmu samochodów i ilości przejechanych kilometrów, wyniósł 8,74 zł. Przy maksymalnym wykorzystaniu samochodów elektrycznych przewidzianych umową najmu, tj. przejechaniu

przez każdy z nich 60 000 km w ciągu 36 miesięcy trwania umowy najmu, średni koszt przejazdu jednego kilometra wyniósłby 1,70 zł.

Ponadto kontrola ewidencji wykorzystania samochodów osobowych prowadzonej przez Kontrolowanego w 2021 roku wykazała, że:

1. W jednym przypadku pracownik nie posiadał stosownego upoważnienia Dyrektora ZIS do korzystania z samochodu służbowego.
2. W kartach drogowych stwierdzono:
 - braki w dokumentacji prowadzonej dla dwóch samochodów, z powodu zagubienia kart drogowych - w jednym przypadku brak dokumentacji za styczeń 2021 roku, w drugim przypadku za okres od stycznia do 11 marca 2021 r.,
 - błędny wpis dotyczący wartości przebiegu pojazdu, tj. zaniżony o 1 000 km. Ta omyłka pisarska, spowodowała błąd w całej ewidencji prowadzonej dla tego samochodu w 2021 roku. Kontynuowanie takiego błędu przez trzy miesiące świadczy o tym, że wartości przebiegu nie były na bieżąco wpisywane wg wskazań licznika pojazdu,
 - niepoprawnie wypełnione rubryki nr 3 kart drogowych, tj. niezgodnie z przyjętą w jednostce regulacją wewnętrzną w zakresie zasad korzystania z samochodów służbowych (skład-dokąd, z podaniem nazwy instytucji, adresu),
 - brak wpisów świadczących o prowadzeniu bieżących kontroli stanu paliwa i stanu licznika,
 - mało czytelne odręczne wpisy.
3. Jeden z samochodów przez okres trzech miesięcy nie posiadał przeglądu technicznego.
4. ZIS nie dokonał zgłoszenia odbiorników radiofonicznych w myśl § 3 rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie warunków i trybu rejestracji odbiorników radiofonicznych i telewizyjnych¹ i adekwatnie do tego nie uiszczał opłat abonamentowych z tego tytułu, zgodnie z art. 2 ust. 4 ustawy z dnia 21 kwietnia 2005 r. o opłatach abonamentowych².

II. Zalecenia:

1. Dokonać przeglądu posiadanego taboru samochodowego i dostosować ilość i rodzaj pojazdów samochodowych do faktycznych potrzeb jednostki, kierując się zasadami wyrażonymi w art. 44 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych³ oraz udokumentować proces przeprowadzonej analizy w tym zakresie.

Przeglądy taboru samochodowego przeprowadzać cyklicznie, minimum raz na pół roku.

Przeprowadzając przeglądy, analizą należy objąć w szczególności następujące aspekty:

- stan techniczny pojazdów i stopień ich zużycia,
- koszty utrzymania samochodów, w tym koszty serwisowania, napraw i ubezpieczenia,
- częstotliwość korzystania z danego pojazdu.

¹ Rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie warunków i trybu rejestracji odbiorników radiofonicznych i telewizyjnych,

² Ustawa z dnia 21 kwietnia 2005 r. o opłatach abonamentowych,

³ „Wydatki publiczne powinny być dokonywane:

- 1) w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad:
 - a) uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów,
 - b) optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów;
- 2) w sposób umożliwiający terminową realizację zadań;
- 3) w wysokości i terminach wynikających z wcześniej zaciągniętych zobowiązań”.

Pojazdy zbędne dla potrzeb jednostki należy bezzwłocznie odpowiednio zagospodarować, tj. dokonać ich sprzedaży, przekazać do użytkowania innym jednostkom MJO lub KO UMK albo dokonać ich utylizacji.

2. Na bieżąco monitorować proces eksploatacji pojazdów samochodowych i podejmować adekwatne działania zapewniające maksymalny poziom ich wykorzystania, tak aby każdy samochód osiągnął:
 - roczny przebieg powyżej 10 000 km,
 - stopień wykorzystania powyżej 200 dni roboczych przypadających w danym roku kalendarzowym.

W przypadku samochodów elektrycznych należy dążyć do maksymalnego wykorzystania limitów kilometrów przewidzianych w umowie najmu.

3. Racjonalnie planować zapotrzebowanie na nowe pojazdy samochodowe, z uwzględnieniem faktycznych potrzeb jednostki oraz wymogów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych⁴. Nabycie nowego samochodu każdorazowo musi być uzasadnione szczególną potrzebą jednostki i poprzedzone udokumentowaną analizą, z której wynikać będzie, że każdy posiadany przez jednostkę samochód jest wykorzystywany na maksymalnym poziomie.
4. Dążyć do wyeliminowania działań polegających na przewozie przez osobę zatrudnioną na stanowisku kierowcy pracowników merytorycznych w miejsca wykonywania przez nich obowiązków służbowych. Pojazdy przekazywać do obsługi pracownikom w celu efektywnej realizacji obowiązków jednostki, tj. np. kurierowi do przewozu poczty, bądź pracownikom merytorycznym do sprawnego przemieszczania się w oddalone od siedziby jednostki miejsca wykonania konkretnych obowiązków służbowych.
5. Rozważyć wprowadzenie elektronicznego systemu rezerwacji pojazdu oraz pomocniczej ewidencji przebiegu pojazdów w systemie GPS.
6. Powierzać pracownikom samochody służbowe wyłącznie w celu efektywnej realizacji danego zadania i dokumentować celowość wyjazdu służbowego dokonując odpowiednich wpisów w prowadzonej ewidencji przebiegu pojazdu.
7. Rzetelnie i starannie prowadzić ewidencję eksploatacji samochodów osobowych, w szczególności:
 - dokonywać czytelnych wpisów,
 - prawidłowo i na bieżąco wypełniać rubryki przewidziane w stosowanych drukach.
8. Wzmocnić nadzór nad poprawnością prowadzenia dokumentacji związanej z użytkowaniem pojazdów samochodowych.
9. Terminowo dokonywać przeglądów technicznych samochodów służbowych.
10. Dopełniać obowiązku zgłaszania odbiorników radiofonicznych i ponosić opłaty abonamentowe z tego tytułu.

III. Osoby odpowiedzialne za realizację zaleceń pokontrolnych:

Zalecenia nr 1-10: Pan Krzysztof Kowal, Dyrektor Zarządu Infrastruktury Sportowej w Krakowie.

⁴ Ustawa z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

IV. Termin realizacji zaleceń pokontrolnych:

Zalecenia nr 2 - 4, 6 - 10: od zaraz.

Zalecenia 1 i 5: do 29 lutego 2024 r.

V. Termin sporządzenia sprawozdania z realizacji zaleceń pokontrolnych:

Zalecenia nr 1 - 10: do 8 marca 2024 r.

Pouczenie:

Zgodnie z § 17 ust. 1 Regulaminu przeprowadzania kontroli organizacyjno-prawnej przez Wydział Kontroli Wewnętrznej i Ewidencji Mienia UMK (zarządzenie Nr 173/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 29 stycznia 2019 r.) jednostki, w stosunku do których sformułowane zostały zalecenia pokontrolne obowiązane są do sporządzenia sprawozdania z realizacji tych zaleceń w terminie określonym w pkt. V wystąpienia pokontrolnego i przekazanie go do Wydziału Kontroli Wewnętrznej i Ewidencji Mienia.

Sprawozdanie powinno zawierać odniesienie do każdego ze sformułowanych zaleceń pokontrolnych, wraz z podaniem terminu i sposobu jego realizacji.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat,
2. aa.

Do wiadomości:

Pani Anna Korfel - Jasińska – Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa ds. Edukacji, Sportu i Turystyki.