RM-I.1711.3.2015

**PROTOKÓŁ KONTROLI**

**KOMISJI REWIZYJNEJ RADY MIASTA POZNANIA**

**z kontroli Biura Nadzoru Właścicielskiego nad spółką miejską: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu spółka z o.o. przeprowadzonej na podstawie uchwały Nr VI/31/VII/2015 Rady Miasta Poznania z dnia 27 stycznia 2015 r. w sprawie zatwierdzenia planu kontroli Komisji Rewizyjnej Rady Miasta Poznania na 2015 rok.**

**Tekst jednolity**

I. Nazwa kontrolowanej jednostki.

1. Prezydent Miasta Poznania wykonujący zadania przy pomocy Biura Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta Poznania, pl. Kolegiacki 17, 61-841 Poznań.
2. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne spółka z o.o. ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań.

II. Miejsce i termin przeprowadzenia czynności kontrolnych

Komisja Rewizyjna (KR) realizując plan kontroli na rok 2015 rozpoczęła kontrolę Biura Nadzoru Właścicielskiego na posiedzeniu Komisji w dniu 10 marca 2015 r. Czynności kontrolne zostały przeprowadzone na posiedzeniach Komisji w dniach 10 marca, 28 kwietnia, 23 czerwca, 25 sierpnia oraz 27 października 2015 r. Następnie w wyniku przeprowadzonych czynności kontrolnych na posiedzeniu 24 listopada 2015 roku Komisja Rewizyjna przyjęła protokół kontroli. Wszystkie posiedzenia Komisji odbyły się w Urzędzie Miasta Poznania na pl. Kolegiackim 17.

## III. Przedmiot i zakres kontroli

Komisja jako przedmiot kontroli określiła nadzór nad MPK wykonywany przez Prezydenta Miasta Poznania przy pomocy Biura Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta Poznania. Okres objęty kontrolą to lata: 2007-2008 oraz 2013-2014.

Kierunek badań kontrolnych i problemów wymagających oceny obejmował:

1. Zadania Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego oraz efektywność ich realizacji. Restrukturyzacja Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.
2. Proces przekazywania mienia spółki MPK do Zarządu Transportu Miejskiego z wyszczególnieniem przejęcia infrastruktury torowo-sieciowej przez Miasto Poznań i umowę dzierżawy.
3. Plany rzeczowo – finansowe spółki i ich wykonanie.
4. Organizację pracy w spółce, wykorzystanie zasobów kadrowych i majątkowych do realizacji założonych celów.
5. Jakość obsługi klienta spółki:
   - procedury ewidencji terminowości,
   - procedury kontroli wpływu częstotliwości kursów na jakość obsługi pasażera.
6. Współpracę Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego z Zarządem Transportu Miejskiego oraz innymi podmiotami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie transportu publicznego w Poznaniu. (Modertrans, ZNA).

## IV. Stan faktyczny stwierdzony w ramach kontroli oraz opis stanu prawnego, w tym stwierdzonych nieprawidłowości

Komisja jako podstawę legalności działania Prezydenta Miasta Poznania (Biuro Nadzoru Właścicielskiego) oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego przyjęła następujące akty prawne:

- ustawę z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- ustawę z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- ustawę z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych,

- ustawę z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych,
- ustawę z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych,
- ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej,
- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- ustawę z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych,
- ustawę z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny,
- ustawę z dnia 21 listopada 2008 r. o pracownikach samorządowych,
- Regulamin Organizacyjny Biura Nadzoru Właścicielskiego – załącznik do zarządzenia nr 2/20-14 Biura Nadzoru Właścicielskiego z dnia 20 stycznia 2014 r.,
- Akt założycielski Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością,
- Regulamin Rady Nadzorczej Spółki „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością" – załącznik do Uchwały nr 5/2013 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników spółki MPK POZNAŃ Sp. z o.o.,
- Regulamin wyboru i odwołania przez pracowników członków Rady Nadzorczej MKP w Poznaniu Sp. z o.o. – załącznik nr 2 do Uchwały Nr 3/2005 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 24 stycznia 2005 r.,
- Regulamin postępowania konkursowego dla kandydatów na stanowiska Prezesa Zarządu i członków Zarządu MPK Poznań Spółka z o.o. z siedzibą w Poznaniu.

Działalność podstawowa MPK Poznań sp. z o.o. koncentruje się przede wszystkim na świadczeniu usług komunikacyjnych w zakresie przewozów tramwajowych i autobusowych dla Gminy Poznań oraz gmin ościennych. Usługi te stanowią 98% dochodów Spółki. Dodatkowo MPK Poznań oferuje przewozy kolejką Maltanką oraz przewozy okazjonalne, zamknięte.

MPK Poznań czerpie jeszcze dochody ze świadczonych usług reklamowych poprzez udostępnianie powierzchni pod reklamę, robót odpłatnych, dzierżawy, badań diagnostycznych, usług transportowych, opłat za kursy oraz innych usług.

Stan posiadania Spółki w latach trwania kontroli (2007-2008 oraz 2013-2014) uległ zmianie. Dotyczy to zarówno decyzji o wymianie taboru jak i również wydzielenia ze Spółki części zadań, a co za tym idzie mienia. W kontrolowanych latach nastąpiło wydzielenie infrastruktury torowo - sieciowej, o której będzie mowa w kolejnych punktach.

Tabor

W I kwartale 2013 roku w skład mienia Spółki wchodziło 319 tramwajów oraz 318 autobusów, średnie uruchomienie wynosiło natomiast 242 w przypadku tramwajów (tj. 75,9%) i 280 w przypadku autobusów (tj. 87,5%). Współczynnik punktualności wynosił około 79% zarówno dla autobusów jak i tramwajów. Tabor ten kursował na 17 liniach tramwajowych dziennych oraz 57 liniach autobusowych dziennych. W nocy kursowało 20 linii autobusowych i 1 tramwajowa. Ogółem długość tras wynosiła – dla tramwajów 67,89 km a dla autobusów 298,38 km.

W ciągu roku 2013 roku nastąpił spadek punktualności autobusów (wahał się w okolicach 75-76%), natomiast wzrosła punktualność tramwajów – pod koniec roku 2013 wyniosła 82,7%. Rok 2014 to znaczny wzrost punktualności tramwajów – dochodzi prawie do 90% natomiast punktualność autobusów nie ulega poprawie. Spadek punktualności autobusów może powodować odpływ pasażerów z komunikacji publicznej, skutkować to może niższymi wpływami do kasy Miasta.

Wielkość taboru przez okres 1 stycznia 2013 – 30 grudnia 2014 zmieniła się nieznacznie. Pod koniec roku poddanego kontroli Spółka posiadała 320 tramwajów oraz 17 autobusów. Nastąpiła jednak zmiana jakościowa, ponieważ do MPK pod koniec roku 2013 dostarczono 25 nowych autobusów oraz 5 tramwajów. Kroki podejmowane do ulepszenia jakości taboru są słusznym kierunkiem, w którym Spółka powinna podążać. Wymiana taboru jest konieczna i powinna następować sukcesywnie, w miarę możliwości finansowych Spółki. Spółka przyjęła słuszny kierunek starań o dodatkowe dofinansowania zewnętrzne na ten cel.

Wiaty

MPK jest w posiadaniu 896 wiat przystankowych autobusowych i tramwajowych, na większość wiat MPK podpisało umowy najmu z firmami reklamowymi, które zgodnie z umową odpowiadają za ich utrzymanie w sprawności technicznej i porządkowej. W związku z powyższym spółka MPK nie odpowiada za stan techniczny oraz porządek w okolicach przystanków komunikacji miejskiej. Sugeruje się jednak, aby Spółka MPK aktywniej uczestniczyła w procesie najmu kolejnych wiat, tak aby uzyskiwać przychody z tego tytułu

oraz ściągać z siebie obowiązek dbania o porządek w okolicach przystanków. Dodatkowo, Komisja wnosi, aby Spółka MPK częściej kontrolowała podmioty wynajmujące wiaty przystankowe i mobilizowała je do większego dbania o czystość na przystankach.

Infrastruktura torowo – sieciowa

Po rozdziale funkcji przewoźnika i organizatora transportu miejskiego w 2008 roku, musiał nastąpić również podział mienia między te dwa podmioty. Zgodnie z umową zawartą między Zarządem Transportu Miejskiego a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym sp. z o. o. w roku 2013 nadal trwały prace związane z przejęciem infrastruktury torowo – sieciowej, która ostatecznie przejęta przez Miasto została dopiero 30 czerwca 2014 roku, kiedy to oba podmioty zawarły notarialną umowę *przeniesienia własności nieruchomości, prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych wraz z budynkami stanowiącymi odrębne od gruntu przedmioty własności, oraz budowli i innych praw.* Powyższym aktem prawnym Spółka przeniosła na rzecz Miasta składniki majątku Spółki o łącznej wartości księgowej netto 62.449.316,05 zł stanowiące zorganizowaną część przedsiębiorstwa Spółki, będącą wyodrębnionym w strukturze organizacyjnej Spółki zespołem (Dział Zarządzania Infrastrukturą Tramwajową).

Pracownicy

W latach prowadzonej kontroli zauważalny jest spadek liczby pracowników w Spółce. W roku 2008 w Spółce utrzymywanych było 2656 etatów, a w roku 2014 było to już 2420 etatów. Główny kierunek zmian w zasobach pracowniczych Spółki to redukcja etatów w grupie zaplecza technicznego oraz pracowników administracji. Zmiany te związane są z wdrożeniem zintegrowanego systemu informatycznego oraz przeniesieniem części zadań do ZTM – u. W roku 2007 koszty wynagrodzeń pracowniczych wynosiły niecałe 37% (102 032 302 zł) wszystkich kosztów MPK i sukcesywnie przez lata spadały, aż do poziomu 34,45% (123 711 656) wszystkich kosztów w roku 2014.

MPK podejmuje działania mające na celu zatrzymanie kadry. Współpracuje z poznańskimi szkołami średnimi i uczelniami wyższymi w ramach praktyk i stażów. Organizuje

szkolenia zawodowe dla kierowców, motorniczych oraz związane z aktualizacją uprawnień technicznych. Zostały uruchomione także „banki wiedzy", które mają na celu podnoszenie kwalifikacji i kompetencji pracowników. W Spółce działa także Ośrodek Szkolenia Zawodowego, w którym to szkolą się kierowcy i motorniczowie. Działania te okazują się niewystarczające, aby zatrzymać przeszkoloną kadrę w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym. W roku 2014 na 200 zwolnień, 118 to motorniczowie i kierowcy autobusów. Na miejsce kadry zwalnianej, przyjmowane są nowe osoby, ale szkolenia oraz czas potrzebny na aklimatyzację nowego pracownika skutkuje nowymi kosztami zarówno bezpośrednimi jak i pośrednimi. Od roku 2008, w planach działalności na poszczególne lata, jest mowa o braku możliwości finansowych podwyższenia wynagrodzeń w sposób premiujący pracowników i zbliżony do istniejących możliwości ich uzyskania w innych podmiotach, co może być jedną z przyczyn takiego stanu.

Waloryzacja wynagrodzeń

Podczas prowadzonej kontroli, do Komisji wpłynęło pismo od Związków Zawodowych działających przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Poznaniu, w związku z brakiem realizacji §6 załącznika nr 6, umowy zawartej pomiędzy MPK a ZTM oraz zapisu Układu Zbiorowego Pracy, w punkcie dotyczącym zasad wynagradzania, w szczególności §5. Jako komisja chcielibyśmy zwrócić uwagę, że zarówno z dokumentów otrzymanych od MPK Sp. z o.o. a także od Związków Zawodowych, wynika, że waloryzacja i podwyżki płac, które są zawarte w porozumieniu nie są realizowane w sposób satysfakcjonujący załogę pracowniczą.

Przemiany lat 2008-2014

W wyniku wprowadzenia nowego systemu finansowania komunikacji miejskiej w Poznaniu, z początkiem roku 2006 zaczęły zachodzić zmiany w relacji Miasto – Spółka. *Spółka przejęła rolę regulatora transportu lokalnego - w szczególności zarządzanie i organizację komunikacji miejskiej (w tym ustalanie potrzeb w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, a także planowanie oraz koordynację inwestycji i modernizacji w zakresie polityki transportu zbiorowego Miasta). Spółka od tej pory ma również za zadanie reorganizację świadczonych*

*usług na poszczególnych liniach poprzez zwiększenie lub zmniejszenie ilości i zmiany typu taboru dostosowanego do potoków pasażerskich oraz aktywną politykę taryfową poprzez ustalenie odpowiedniej relacji poszczególnych grup biletów do biletu podstawowego.*

Rok 2009 był pierwszym rokiem, w którym został powołany Zarząd Transportu Miejskiego, który miał być organizatorem transportu zbiorowego w Poznaniu, w związku z czym MPK sp. z o.o. przestała mieć funkcje organizacyjne, a w jej kompetencjach pozostało bycie przewoźnikiem świadczącym usługi na rzecz organizatora. Przez lata poddane kontroli obie jednostki odpowiedzialne za sprawne funkcjonowanie komunikacji publicznej będą dopracowywały model, który wynika z umowy między ZTM-em a MPK. Należy się jednak zastanowić, czy podział obowiązujący obecnie w Poznaniu jest optymalnym rozwiązań rozdziału funkcji operatora i przewoźnika komunikacji.

W mieniu MPK sp. z o.o. pozostały zajezdnie, więc gdyby Miasto zdecydowało się na wybór innego przewoźnika niż MPK sp. z o.o. to tak sytuacja skutkować będzie problemami z realizacją nowej umowy. Zaskakujący jest cały podział mienia dotyczącego komunikacji publicznej, infrastruktura torowo – sieciowa od 2014 roku w całości należy do ZTM-u, natomiast zajezdnie do MPK. Również w przypadku wiat przystankowych występuje ten samo problem, ponieważ część wiat należy do MPK, a część do ZTM. Istnieje wyraźna i nagląca potrzeba uporządkowania tego stanu rzeczy.

Uwzględnienie potrzeb osoby niepełnosprawnych w taborze MPK

MPK Poznań włączyła się w Plan Zdrowotny Miasta Poznania (uchwała Nr XXVII/184/IV/2003 Rady Miasta Poznania), w zakresie działań na rzecz osób niepełnosprawnych. W plan działania na 2007 Spółka wpisała chęć zakupu taboru niskopodłogowego, modernizację taboru (poręcze, specjalne miejsca w pojazdach). Kierunek zmian i dążenie do ułatwienia funkcjonowania osobom niepełnosprawnym w komunikacji jest słuszny i systematycznie realizowany w tym zakresie.

Innym działaniem na rzecz osób niepełnosprawnych było wyposażenie taboru posiadającego komputery pokładowe w mikrokomputery kompatybilne z Personalnym Identyfikatorem Pojazdu ułatwiające osobom niedowidzącym i niewidomym korzystanie ze środków

komunikacji miejskiej. W system ten, zaangażowano zarówno ludzi jak i pieniądze (część urządzeń została zakupiona), a następnie prace przerwano. Zaleca się w związku z tym podjąć nowe rozmowy ze środowiskiem osób niewidomych i niedowidzących w celu wypracowania wspólnego stanowiska i kontynuowania prac związanych z tym systemem. Komunikacja miejska powinna być otwarta i dostępna dla wszystkich osób, niezależnie od ich dysfunkcji.

Windykacja kar prowadzona przez MPK sp. z o.o. do roku 2008

Do roku 2008 MPK sprzedawało bilety komunikacji miejskiej oraz prowadziło kontrolę biletów a także wystawiało kary związane z brakiem ważnego biletu za przejazd. W czasie ostatniego roku kontroli Komisji Rewizyjnej (2014), ściągalność starych kar wynosiła ok. 60%. MPK Poznań sp. z o.o. nie zgłaszała dłużników do rejestrów dłużników, nie było również zgłoszeń do prokuratury za unikanie egzekucji długów związanych z karami za przejazd bez ważnego biletu środkami komunikacji miejskiej.

Wartość Spółki i jej finanse

W latach kontroli Spółki jej kapitał własny uległ zmniejszeniu. I tak w roku 2007 wynosił 419 845 792,57 zł, w 2014 roku (wg planu) wyniósł 387 550 911,00 zł. Zyski netto Spółki również były bardzo rozbieżne i zmienne w zależności od roku. 2007 rok to 408 593,70 zł, 2008 305 607,51 zł. Rok 2013 zamknął się ze stratą 7 639 808,00 zł, a w planie na rok 2014 był zaplanowany zysk na poziomie 4 522 827,00 zł.

Wielkość i struktura kosztów rodzajowych na przestrzeni tych lat kształtowała się następująco:

| | 2007 - plan | 2007 | 2007 - realizacja | 2008 - plan | 2008 | 2013 plan | 2013 | 2013 - realizacja | 2014 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Amortyzacja** | 43719 920 | **15,83 %** | 43712 735 | 46172 000 | **15,86 %** | 66757 869 | **19,38 %** | 66757 869 | 64070 475 | **17,84 %** |
| **zużycie materiałów** | 52559 396 | **19,02 %** | 53281 128 | 52662 480 | **18,09 %** | 54934 687 | **15,95 %** | 60956 359 | 57898 622 | **16,12 %** |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Energia** | 20138892 | **7,29%** | 19200657 | 19887609 | **6,83%** | 23799560 | **6,91%** | 27776057 | 28279086 | **7,88%** |
| **usługi remontowe** | 12275988 | **4,44%** | 10632527 | 9888335 | **3,40%** | 7134853 | **2,07%** | 11347486 | 8956872 | **2,50%** |
| **inne usługi obce** | 9214008 | **3,33%** | 9220533 | 9632253 | **3,31%** | 17245887 | **5,01%** | 17002020 | 20652752 | **5,75%** |
| **Wynagrodzenia** | 101906429 | **36,87%** | 102032302 | 115552814 | **39,70%** | 122087212 | **35,45%** | 122078212 | 123711656 | **34,45%** |
| **ubezpieczenia i inne narzuty** | 20106582 | **7,28%** | 19792547 | 20364877 | **7,00%** | 24677784 | **7,17%** | 24677784 | 24813692 | **6,91%** |
| **Świadczenia pracownicze** | 5345352 | **1,93%** | 4929886 | 5018332 | **1,72%** | 5377386 | **1,56%** | 5377386 | 5728878 | **1,60%** |
| **podatki i opłaty** | 8847188 | **3,20%** | 8848868 | 9258864 | **3,18%** | 10876663 | **3,16%** | 11498291 | 13837961 | **3,85%** |
| **podróże służbowe** | 194000 | **0,07%** | 191055 | 198500 | **0,07%** | 211851 | **0,06%** | | | |
| **pozostałe koszty** | 2075000 | **0,75%** | 2188718 | 2440000 | **0,84%** | 11307761 | **3,28%** | 10817062 | 10713569 | **3,10%** |
| **RAZEM** | 276375574 | 100% | | | 100% | 344402513 | 100% | 358288527 | 359080498 | 100% |

W związku z zakupem nowego taboru, koszty amortyzacji procentowo i kwotowo wzrastają, natomiast dzięki nowemu taborowi i umowom gwarancyjnym koszty usług remontowych i zużycia materiałów spadają. Dość znacznie wzrastają koszty energii. Wynagrodzenia, o czym była mowa we wcześniejszych akapitach, procentowo spadają, ale kwotowo wzrastają (o ok. 21,5 mln), podle tego świadczenia pracownicze zachowują się w podobny sposób.

Biuro Nadzoru Właścicielskiego

Podstawowym narzędziem kontroli działalności Spółki ze strony BNW jest analiza informacji uzyskanych od Spółki, w szczególności w zakresie ekonomiczno finansowym.

BNW posługuje się do sprawowania kontroli nad spółką poniższymi zarządzeniami:

Wewnętrznymi - zarządzenia Dyrektora BNW:

a) Nr 11/2009 z dnia 17 listopada 2009 r. w sprawie określania zasad nadzoru nad spółkami prawa handlowego z udziałem Miasta Poznania
b) Nr 2/2009 z dnia 23 lutego 2009 r. w sprawie podziału spółek z udziałem Miasta Poznania na kategorie ryzyka

Zewnętrznymi – przedkładając Prezydentowi Miasta Poznania rekomendacje i projekty uchwał Zgromadzenia Wspólników w sprawie określenia obowiązków informacyjnych Zarządu Spółki wobec Miasta Poznania jako Wspólnika, ze skutkiem w postaci nw. uchwał:

a) Nr 31/2006 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 13 lipca 2006 r.
b) Nr 35/2010 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 13 września 2010r.
c) Nr 8/2013 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 13 marca 2013r.
d) Nr 42/2013 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 28 czerwca 2013r.

Dodatkowo, zgodnie z zaleceniami BNW, została podjęta uchwała Nr 40/2005 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 30 grudnia 2005 roku w sprawie zmiany aktu założycielskiego Spółki, poprzez dodanie postanowień rozszerzających zakres kompetencji Zgromadzenia Wspólników o sprawy dotyczące spółek zależnych, współzależnych i stowarzyszonych.

Biuro Nadzoru Właścicielskiego prowadzi także bieżący monitoring Spółki polegający na sporządzaniu różnego rodzaju analiz ekonomicznych i finansowych. Swoje prawo kontroli nad spółką stosuje również w zakresie wniosków kierowanych do Rady Nadzorczej o podjęcie działań kontrolnych w kwestiach, które budzą niepokój Biura.

BNW analizuje kwartalnie sprawozdania finansowe, prowadzi także analizę rocznych jednostkowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych i sprawozdań z działalności Spółki oraz Grupy Kapitałowej, prowadzi także analizę rocznych planów działalności Spółki oraz ich zmian. Na podstawie sporządzonych analiz, Biuro przygotowuje rekomendacje Prezydentowi Miasta Poznania w zakresie podejmowania uchwał Zgromadzenia Wspólników dotyczących zatwierdzenia rocznych sprawozdań i planów.

Reasumując, działania podejmowane przez Biuro Nadzoru Właścicielskiego względem MPK Spółka z o.o. są prawidłowe. Komisja w trakcie kontroli nie wykryła jakichkolwiek zaniedbań ze strony Biura.

V. Wyjaśnienia kontrolowanych na temat stanu faktycznego i prawnego

W trakcie posiedzeń komisji na pytania jej członków odpowiadały następujące osoby:

Pani Beata Kocięcka – dyrektor Biura Nadzoru Właścicielskiego,

Pan Wojciech Tulibacki – Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

VI. Wnioski i zalecenia pokontrolne

1. Waloryzacja wynagrodzeń - aby nie zaogniać sytuacji ze związkami zawodowymi, pracownikami zaleca się spotkanie poświęcone tematom wynagrodzeń z zainteresowanymi członkami związków zawodowych, prezesa MPK, dyrektora ZTM oraz wiceprezydenta odpowiedzialnego za zarządzanie Spółkami.
2. Zaleca się uporządkowanie struktury własnościowej między MPK a ZTM-em – obecny, chaotyczny stan jest trudny do akceptacji. W związku z rozporządzeniem (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe mówiącymi o rozdzieleniu funkcji przewoźnika i operatora transportu miejskiego sugeruje się ponowne rozpatrzenie poszczególnych funkcji i analizę możliwych rozwiązań dotyczących podziału.
3. Biuru Nadzoru Właścicielskiego zaleca się szczegółową analizę potrzeb Spółki ujętych w przedstawionym przez Zarząd Spółki planie działalności na dany rok obrotowy oraz planie inwestycyjnym.

4. Wnosi się o przedstawienie Radzie Miasta pomysłów Spółki na przyspieszenie i zwiększenie punktualności autobusów w Poznaniu oraz analizę przyczyn opóźnień i jak zwiększono punktualność tramwajów.
5. Zaleca się dyskusję i wprowadzenie nowej polityki firmy mającej na celu zatrzymanie pracowników przeszkolonych, bądź też pozyskiwanie nowych pracowników z kwalifikacjami.
6. KR wnosi o zamontowanie urządzeń w taborze, które ułatwią osobom niewidomym i niedowidzącym poruszanie się po mieście.

## VII. Podpisy członków Komisji oraz kierowników podmiotów kontrolowanych

**Komisja Rewizyjna w składzie:**

| | | |
|---|---|---|
| Przewodnicząca Komisji | Klaudia Strzelecka | ..... |
| Zastępca Przewodniczącej Komisji | Małgorzata Dudzic-Biskupska | ..... |
| Członek Komisji | Joanna Frankiewicz | ..... |
| Członek Komisji | Katarzyna Kretkowska | ..... |
| Członek Komisji | Halina Owsianna | ..... |
| Członek Komisji | Małgorzata Woźniak | ..... |

**Kierownicy jednostek kontrolowanych:**

PREZYDENT MIASTA POZNANIA
Jacek Jaśkowiak

1) .....
podpis Kierownika jednostki kontrolowanej

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR NACZELNY
Wojciech TOLIBACKI

2) .....
podpis Kierownika jednostki kontrolowanej

VIII. Klauzula informująca o możliwości złożenia zastrzeżeń

Zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 7 oraz ust. 4 załącznika Nr 5 do uchwały Nr LXXX/1202/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie Statutu Miasta Poznania (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2011r., Nr 11, poz. 303 i poz. 319) kierownikowi podmiotu kontrolowanego przysługuje możliwość złożenia zastrzeżeń co do ustaleń zawartych w protokole kontroli.

Poznań, 2 lutego 2016 r.