



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.004.01.2017

P/17/096

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

ul. Marszałka J. Piłsudskiego 15/17, 50-044 Wrocław

T +48 71 711 83 00, F +48 71 711 83 50

lwr@nik.gov.pl

I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli P/17/096 – Przekazywanie dworców kolejowych jednostkom samorządu terytorialnego w celu ich przebudowy lub remontu.

Jednostka
przeprowadzająca
kontrolę Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu

Kontroler Grzegorz Niemczyk, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/82/2017 z dnia 7 kwietnia 2017 r.

(dowody: akta kontroli str. 1-2)

Jednostka
Kontrolowana Polskie Koleje Państwowe S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu, ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław (dalej: „Oddział” lub „PKP OGN”).

Kierownik jednostki
kontrolowanej Tadeusz Szulc, Dyrektor Oddziału od dnia 1 kwietnia 2005 r.

(dowód: akta kontroli str. 5)

II. Ocena kontrolowanej działalności¹

Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału w badanym okresie² w zakresie realizacji zadań dotyczących przekazywania dworców kolejowych jednostkom samorządu terytorialnego (JST).

Uzasadnienie
oceny ogólnej

Podstawą oceny ogólnej są pozytywne oceny częściowe w obrębie kontrolowanych obszarów, a dotyczące w szczególności działań Oddziału ukierunkowanych na realizację przedsięwzięć w zakresie doboru dworców kolejowych do przekazania JST oraz przekazywania obiektów dworcowych na rzecz JST.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

1. Dobór dworców kolejowych do przekazania JST

Opis stanu
faktycznego

1.1. PKP OGN został utworzony decyzją Zarządu Spółki Polskie Koleje Państwowe S.A. z dniem 1 maja 2005 r. W kontrolowanym okresie podstawowym zadaniem Oddziału było zarządzanie, administrowanie i gospodarowanie nieruchomościami PKP S.A. oraz innym mieniem Spółki, zlokalizowanymi w granicach administracyjnych województwa dolnośląskiego i województwa opolskiego, w tym wykonywanie w jej imieniu praw własności i innych praw rzeczowych w zakresie posiadanego mienia, organizowanie i prowadzenie sprzedaży tego mienia, oddawanie mienia do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, zbywanie mienia zbędnego, z zachowaniem obowiązujących przepisów prawa, prowadzenie regulacji stanów prawnych nieruchomości, organizowanie i utrzymywanie w sprawności techniczno-eksploatacyjnej budynków, obiektów inżynierii lądowej i wodnej, urządzeń technicznych, zarządzanie i administrowanie budynkami i lokalami mieszkalnymi.

(dowody: akta kontroli str. 37-151, 152-179)

¹ Najwyższa Izba Kontroli stosuje 3-stopniową skalę ocen: pozytywna, pozytywna mimo stwierdzonych nieprawidłowości, negatywna. Jeżeli sformułowanie oceny ogólnej według proponowanej skali byłoby nadmiernie utrudnione, albo taka ocena nie dawałaby prawdziwego obrazu funkcjonowania kontrolowanej jednostki w zakresie objętym kontrolą, stosuje się ocenę opisową, bądź uzupełnia ocenę ogólną o dodatkowe objaśnienie.
² W latach 2013-2016.

W badanym okresie ilość dworców kolejowych w zarządzie Oddziału na terenie województwa dolnośląskiego wyniosła: w 2013 r. – 256, w 2014 r. – 254, w 2015 r. – 250 i w 2016 r. – 246. Spośród tych obiektów do obsługi ruchu kolejowego (pasażerskiego) wykorzystywano: w 2013 r. – 53, w 2014 r. – 59, w 2015 r. – 60 i w 2016 r. – 59 budynków dworcowych. Reszta dworców kolejowych była nieczynna, tj. wyłączona z użytkowania. Spośród dworców kolejowych nieczynnych, na inne cele zagospodarowano³: w 2013 r. – 173, w 2014 r. – 162, w 2015 r. – 161 i w 2016 r. – 161 budynków dworcowych. Pozostałe dworce nieczynne stanowiły pustostany, których liczba wyniosła: w 2013 r. – 30, w 2014 r. – 33, w 2015 r. – 29 i w 2016 r. – 26.

Według stanu na dzień rozpoczęcia kontroli cztery obiekty dworców kolejowych⁴ na terenie województwa dolnośląskiego posiadały nieuregulowany stan prawny. Oddział prowadził działania w celu uregulowania tego stanu.

(dowody: akta kontroli str. 208-216, 222-378)

W analizowanym okresie ilość dworców kolejowych w zarządzie Oddziału na terenie województwa opolskiego wyniosła: w 2013 r. – 108, w 2014 r. – 106, w 2015 r. – 102 i w 2016 r. – 99. Spośród tych obiektów do obsługi ruchu kolejowego (pasażerskiego) wykorzystywano: w 2013 r. – 33, w 2014 r. – 30, w 2015 r. – 30 i w 2016 r. – 29 budynków dworcowych. Reszta dworców kolejowych była nieczynna, tj. wyłączona z użytkowania. Spośród dworców kolejowych nieczynnych, na inne cele zagospodarowano⁵: w 2013 r. – 57, w 2014 r. – 55, w 2015 r. – 53 i w 2016 r. – 52 budynków dworcowych. Pozostałe dworce nieczynne stanowiły pustostany, których liczba wyniosła: w 2013 r. – 18, w 2014 r. – 21, w 2015 r. – 19 i w 2016 r. – 18.

Według stanu na dzień rozpoczęcia kontroli PKP OGN nie posiadał w administracji na terenie województwa opolskiego obiektów dworców kolejowych o nieuregulowanym stanie prawnym.

(dowody: akta kontroli str. 217-222)

W analizowanym okresie PKP S.A. ponosiła koszty ogólne związane z utrzymywaniem na terenie właściwości PKP OGN dworców kolejowych wyłączonych z eksploatacji, w tym pustostanów. I tak:

1) województwo dolnośląskie:

- a) w 2013 r. – 5 682 477,60 zł⁶,
- b) w 2014 r. – 5 058 531,99 zł⁷,
- c) w 2015 r. – 6 901 177,08 zł⁸,
- d) w 2016 r. – 4 661 651,95 zł⁹,

2) województwo opolskie:

- a) w 2013 r. – 1 047 059,59 zł¹⁰,

³ Np. najem lub dzierżawa.

⁴ Dotyczy dworców kolejowych: Polanica Zdrój, Jelcz Miłoszyce, Rębiszów, Witków Śląski.

⁵ Np. najem lub dzierżawa.

⁶ W tym: podatek od nieruchomości – 1 530 136,43 zł; media – 441 494,09 zł; pozostałe koszty bezpośrednie – 1 849 044,32; narzuty kosztów pośrednich – 1 861 802,76 zł.

⁷ W tym: podatek od nieruchomości – 1 420 477,88 zł; media – 377 099,80 zł; pozostałe koszty bezpośrednie – 1 826 091,01; narzuty kosztów pośrednich – 1 434 863,30 zł.

⁸ W tym: podatek od nieruchomości – 1 417 407,25 zł; media – 368 026,55 zł; pozostałe koszty bezpośrednie – 3 923 393,05; narzuty kosztów pośrednich – 1 192 350,23 zł. Wyższy poziom kosztów bezpośrednich w 2015 r. (w porównaniu do lat pozostałych) spowodowanym był wykonaniem robót budowlanych pn. „Remont dachu budynku dworca PKP Wrocław Świebodzki” o wartości 1 842 417,34 zł.

⁹ W tym: podatek od nieruchomości – 1 339 747,98 zł; media – 390 876,44 zł; pozostałe koszty bezpośrednie – 1 698 109,75; narzuty kosztów pośrednich – 1 232 917,78 zł.

- b) w 2014 r. – 1 228 012,13 zł¹¹,
- c) w 2015 r. – 807 423,99 zł¹²,
- d) w 2016 r. – 847 389,21 zł¹³.

(dowody: akta kontroli str. 463-464, 379-462)

Przychody ogółem z tytułu udostępniania wolnych powierzchni innym podmiotom, w budynkach dworców wyłączonych z obsługi ruchu kolejowego na terenie funkcjonowania PKP OGN ukształtowały się następująco:

1) województwo dolnośląskie:

- a) w 2013 r. – 4 836 386,47 zł,
- b) w 2014 r. – 4 181 463,92 zł,
- c) w 2015 r. – 4 118 534,85 zł,
- d) w 2016 r. – 4 479 981,95 zł,

2) województwo opolskie:

- a) w 2013 r. – 515 253,93 zł,
- b) w 2014 r. – 547 320,69 zł,
- c) w 2015 r. – 539 058,92 zł,
- d) w 2016 r. – 544 878,80 zł.

Biorąc powyższe pod uwagę, w poszczególnych latach badanego okresu PKP OGN, w związku z utrzymaniem dworców kolejowych wyłączonych z użytkowania, poniósł straty w wysokości:

- a) w 2013 r. – 1 377 896,79 zł¹⁴,
- b) w 2014 r. – 1 557 759,51 zł¹⁵,
- c) w 2015 r. – 3 051 007,30 zł¹⁶,
- d) w 2016 r. – 484 180,41 zł¹⁷.

Straty z tytułu utrzymania pustostanów wyniosły:

- a) w 2013 r. – 343 074,06 zł¹⁸,
- b) w 2014 r. – 320 956,83 zł¹⁹,
- c) w 2015 r. – 257 359,53 zł²⁰,
- d) w 2016 r. – 250 988,51 zł²¹.

(dowody: akta kontroli str. 379-464, 2012-2020)

1.2. W okresie poddanym kontroli PKP OGN zbył²² łącznie 35 budynków dworców kolejowych, z czego na terenie województwa dolnośląskiego – 18 oraz na terenie województwa opolskiego – 17.

¹⁰ W tym: podatek od nieruchomości – 393 799,19 zł; media – 51 396,77 zł; pozostałe koszty bezpośrednie – 260 537,65; narzuty kosztów pośrednich – 341 325,98 zł.

¹¹ W tym: podatek od nieruchomości – 383 398,42 zł; media – 47 697,36 zł; pozostałe koszty bezpośrednie – 486 297,76; narzuty kosztów pośrednich – 310 618,59 zł.

¹² W tym: podatek od nieruchomości – 355 573,39 zł; media – 38 510,40 zł; pozostałe koszty bezpośrednie – 184 220,73; narzuty kosztów pośrednich – 229 119,47 zł.

¹³ W tym: podatek od nieruchomości – 347 527,19 zł; media – 33 899,43 zł; pozostałe koszty bezpośrednie – 219 198,97; narzuty kosztów pośrednich – 246 763,62 zł.

¹⁴ Z czego: w województwie dolnośląskim – 846 091,13 zł oraz w województwie opolskim – 531 805,66 zł.

¹⁵ Z czego: w województwie dolnośląskim – 877 068,07 zł oraz w województwie opolskim – 680 691,44 zł.

¹⁶ Z czego: w województwie dolnośląskim – 2 782 642,23 zł, oraz w województwie opolskim – 268 365,07 zł.

¹⁷ Z czego: w województwie dolnośląskim – 181 670,00 zł, oraz w województwie opolskim – 302 510,41 zł.

¹⁸ Z czego: w województwie dolnośląskim – 211 597,96 zł oraz w województwie opolskim – 131 476,10 zł.

¹⁹ Z czego: w województwie dolnośląskim – 181 795,28 zł oraz w województwie opolskim – 139 161,55 zł.

²⁰ Z czego: w województwie dolnośląskim – 140 351,45 zł oraz w województwie opolskim – 117 008,08 zł.

²¹ Z czego: w województwie dolnośląskim – 135 032,29 zł oraz w województwie opolskim – 115 956,22 zł.

²² W tym zlikwidował.

GW

Spośród dworców kolejowych zlokalizowanych na terenie województwa dolnośląskiego, JST zbyto osiem dworców²³, natomiast podmiotom spoza sektora finansów publicznych zbyto sześć dworców²⁴. Zlikwidowane zostały cztery dworce²⁵.

Natomiast spośród dworców kolejowych zlokalizowanych na terenie województwa opolskiego, JST zbyto 11 dworców²⁶ oraz podmiotom spoza sektora finansów publicznych zbyto cztery dworce²⁷. Zlikwidowane zostały dwa dworce²⁸.

Nie stwierdzono przypadków wniesienia budynków dworcowych aportem do innych spółek oraz przekazania ich państwowym jednostkom organizacyjnym.

(dowody: akta kontroli str. 465-470)

1.3. Na terenie województwa dolnośląskiego PKP OGN przekazał JST następujące dworce kolejowe: (1) dworzec „Dzierżoniów Śląski” na rzecz Gminy Miejskiej Dzierżoniów, (2) dworzec „Ludwikowice Kłodzkie” na rzecz Gminy Nowa Ruda, (3) dworzec „Wołów” na rzecz Gminy Miejskiej Wołów, (4) dworzec „Leśna” na rzecz Gminy Miejskiej Leśna, (5) dworzec „Międzybórz Sycowski” na rzecz Gminy Miejskiej Międzybórz, (6) dworzec „Boreczek” na rzecz Gminy Borów, (7) dworzec „Przemków Miasto” na rzecz Gminy Miejskiej Przemków, (8) dworzec „Wałbrzych Szczawienko” na rzecz Gminy Miejskiej Wałbrzych.

Natomiast na terenie województwa opolskiego PKP OGN przekazał JST następujące dworce kolejowe: (1) dworzec „Grzędzin Kozielski” oraz (2) dworzec „Polska Cerekiew” na rzecz Gminy Polska Cerekiew, (3) dworzec „Grodków” na rzecz Gminy Grodków, (4) dworzec „Małujowice” oraz (5) dworzec „Łukowice Brzeskie” na rzecz Gminy Skarbimierz, (6) dworzec „Tułowice Niemodlińskie” na rzecz Gminy Tułowice, (7) dworzec „Gogolin” na rzecz Gminy Gogolin, (8) dworzec „Murów” na rzecz Gminy Murów, (9) dworzec „Sukowice” na rzecz Gminy Cisek, (10) dworzec „Nysa” na rzecz Gminy Nysa, (11) dworzec „Głucholazy Miasto” na rzecz Gminy Głucholazy.

Wszystkie budynki dworcowe przekazano na podstawie art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”²⁹ (dalej: „ustawa o restrukturyzacji PKP”)³⁰. Ponadto w przypadku dworca „Grodków”, przekazanego Gminie Grodków, zastosowano również tryb z art. 66 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa³¹ (dalej: „ustawa Ordynacja podatkowa”)³².

(dowody: akta kontroli str. 471-478)

²³ W 2013 r. – 4, w 2014 r. – 2, w 2015 r. – 2 i w 2016 r. – 0.

²⁴ W 2013 r. – 1, w 2014 r. – 0, w 2015 r. – 2 i w 2016 r. – 3.

²⁵ W 2013 r. – 3 oraz 2016 r. – 1.

²⁶ W 2013 r. – 5, w 2014 r. – 1, w 2015 r. – 3 i w 2016 r. – 2.

²⁷ W 2013 r. – 1, w 2014 r. – 1, w 2015 r. – 1 i w 2016 r. – 1.

²⁸ W 2013 r.

²⁹ Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948, ze zm. Tytuł ustawy został zmieniony przez art. 30 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. *Przepisy wprowadzające ustawę o zasadach zarządzania mieniem państwowym* (Dz. U. z 2016 r., poz. 2260) na: ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2017 r., poz. 680).

³⁰ Zgodnie z tym przepisem mienie PKP S.A. może być przekazane nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność jednostkom samorządu terytorialnego, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu.

³¹ Dz. U. z 2017 r., poz. 201, ze zm.

³² Zgodnie z tym przepisem, szczególnym przypadkiem wygaśnięcia zobowiązania podatkowego jest przeniesienie własności rzeczy lub praw majątkowych na rzecz gminy, powiatu lub województwa – w zamian za zaległości podatkowe z tytułu podatków stanowiących dochody ich budżetów.

1.4. W analizowanym okresie PKP S.A. posiadała zobowiązania podatkowe z tytułu podatków lokalnych³³ wobec gmin, w których zlokalizowane były nieruchomości będące w administracji PKP OGN. I tak:

1) województwo dolnośląskie – zobowiązania podatkowe ogółem wobec 163 gmin wyniosły łącznie na koniec danego roku:

- a) 2013 r. – 12 170 286,00 zł,
- b) 2014 r. – 11 674 388,39 zł,
- c) 2015 r. – 11 282 149,92 zł,
- d) 2016 r. – 11 111 501,00 zł;

2) województwo opolskie - zobowiązania podatkowe ogółem wobec 61 gmin wyniosły łącznie na koniec danego roku:

- a) 2013 r. – 3 665 620,00 zł,
- b) 2014 r. – 3 351 526,00 zł,
- c) 2015 r. – 3 202 627,00 zł,
- d) 2016 r. – 3 088 625,00 zł.

W kontrolowanym okresie PKP S.A. nie posiadała zaległości podatkowych z tytułu podatków lokalnych wobec gmin, w których zlokalizowane były nieruchomości zarządzane przez PKP OGN.

(dowody: akta kontroli str. 409-414, 479)

1.5. W badanym okresie opracowanie planów zbycia nieruchomości PKP S.A., w tym nieruchomości stanowiących obiekty dworców kolejowych, odbywało się na poziomie Centrali PKP S.A. Oddział corocznie, na podstawie wytycznych przekazywanych przez Centralę PKP S.A., sporządzał regionalne³⁴ plany zbycia nieruchomości, w tym dworców kolejowych, które były następnie weryfikowane i modyfikowane przez tę Centralę. Uzgodnione plany były ostatecznie zatwierdzane przez Pełnomocnika Zarządu PKP S.A. ds. Nieruchomości.

W sporządzanych planach nie wskazywano potencjalnych nabywców obiektów dworcowych, ani formy ich zbycia. Wskazując poszczególne obiekty do zbycia PKP OGN kierował się przede wszystkim „Strategią dworcową PKP S.A. 2014-2020”³⁵, zawierającą wnioski i analizy w zakresie zarządzania dworcami (o czym szerzej w pkt 1.7.).

Typując poszczególne dworce kolejowe do zbycia PKP OGN kierował się uwarunkowaniami ekonomicznymi związanymi z ich utrzymaniem. Koncentrowano się na przekazywaniu obiektów w stosunku do których przychody osiąmane z ich wynajmu nie pokrywały kosztów ich utrzymania, bądź w stosunku do których zachodziłaby konieczność wydatkowania środków finansowych na ich remont lub modernizację. Dodatkowo kierowano się kwestią zbędności obiektów z punktu widzenia działalności gospodarczej prowadzonej przez spółki Grupy PKP S.A. oraz wolą nabycia dworców przez potencjalnych nabywców, przede wszystkim JST.

Zatwierdzone plany zbycia dworców kolejowych były następnie wprowadzane przez PKP OGN do centralnej informatycznej bazy danych o dworcach kolejowych, która zawierała m.in. harmonogramy zbycia tych obiektów. PKP OGN cyklicznie (jeden raz w miesiącu) modyfikował informacje zawarte w bazie danych w odniesieniu do administrowanych przez siebie obiektów.

(dowody: akta kontroli str. 480-670)

³³ Podatek od nieruchomości, podatek rolny, podatek leśny.

³⁴ Dotyczące województwa dolnośląskiego i opolskiego.

³⁵ Wprowadzoną Uchwałą Nr 1067/181/VI Rady Nadzorczej PKP S.A. z dnia 28 stycznia 2015 r.

1.6. W poszczególnych latach analizowanego okresu zaplanowano do zbycia przez Oddział na rzecz JST:

- 1) w 2013 r. – 13 obiektów, z czego zbyto dziewięć,
- 2) w 2014 r. – 17 obiektów, z czego zbyto trzy,
- 3) w 2015 r. – pięć obiektów, które zbyto,
- 4) w 2016 r. – dwa obiekty, które zbyto.

Na niezrealizowanie powyższych planów wpływ miało przede wszystkim wycofanie się JST z nabycia obiektów dworcowych, spowodowane w szczególności:

- brakiem zgody lokalnej miejscowo rady gminy,
- złym stanem obiektów, a co za tym idzie wysokim poziomem wymaganych nakładów finansowych, niezbędnych na ich remont,
- dużymi kosztami utrzymywania funkcji dworcowej obiektu,
- funkcjonowaniem czynnych lokali mieszkalnych w obiekcie, które ograniczały zagospodarowanie nieruchomości,
- brakiem możliwości zmiany sposobu użytkowania obiektu.

(dowody: akta kontroli str. 480-670)

W celu zachęcenia JST do podjęcia rozmów dotyczących nabywania dworców kolejowych, PKP S.A. opracowała specjalne foldery informacyjne na temat możliwości pozyskania tych obiektów. Na początku 2013 r. Zarząd Spółki skierował do Marszałków Województw³⁶ pismo informacyjne dotyczące możliwości nabycia dworców kolejowych, a PKP OGN podobnego typu pismo przesłał do 266 JST, a także do Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego oraz Opolskiego Urzędu Wojewódzkiego i Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego³⁷.

Ponadto PKP OGN organizowało konferencje dedykowane JST, a dotyczące tematyki nabywania nieruchomości dworcowych. Przedstawiciele Oddziału brali również udział w konferencjach organizowanych przez inne podmioty. I tak:

w 2013 r.:

- Konferencja „Nieruchomości PKP S.A. w Województwie Opolskim – Oferta Współpracy z Jednostkami Samorządu Terytorialnego”³⁸,
- Konferencja „Nieruchomości PKP S.A. w Województwie Dolnośląskim – Oferta Współpracy z Jednostkami Samorządu Terytorialnego”³⁹,
- Kongres Samorządów Gmina 2013 – panel dyskusyjny „Dworce dla samorządów”⁴⁰,
- Konferencja „Nowe koleje na Dolnym Śląsku”⁴¹;

w 2014 r.:

- Konferencja „Poprawa warunków zamieszkania w Aglomeracji Wrocławskiej – możliwości współpracy i wdrożenia systemu Park&Ride oraz kształtowania systemu terenów otwartych i zielonych”⁴²,
- V Ogólnopolski Kongres Regionów w Świdnicy – debata „Nieruchomości kolejowe – funkcjonalna i kreatywna przestrzeń dla miasta”⁴³,

³⁶ W tym wypadku Województwa Dolnośląskiego oraz Województwa Opolskiego, pismo z dnia 20 lutego 2013 r.

³⁷ Pismo z dnia 10 marca 2013 r.

³⁸ W dniu 25 lutego 2013 r. w Opolskim Urzędzie Wojewódzkim.

³⁹ W dniu 26 marca 2013 r. w Sali Sesyjnej Dworca Głównego PKP we Wrocławiu.

⁴⁰ W dniu 8 października 2013 r. na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich.

⁴¹ W dniu 30 października 2013 r. – konferencja Instytutu Rozwoju Terytorialnego pod patronatem Marszałka Województwa Dolnośląskiego.

⁴² W dniu 28 kwietnia 2014 r. – konferencja Instytutu Rozwoju Terytorialnego.

⁴³ W dniach 10-12 czerwca 2014 r. w Świdnicy.

- Konferencja „Kolej aglomeracyjna – regionalne wyzwania i dobre praktyki”⁴⁴,
- Konferencja „Jak wspólnie tworzyć system Park&Ride we wrocławskim obszarze metropolitalnym”⁴⁵.

Ponadto PKP S.A. podejmowała działania informacyjne polegające na publikowaniu artykułów na temat swoich nieruchomości, w tym w szczególności dworców kolejowych i współpracy z JST w piśmie o tematyce samorządowej pt. „Wspólnota”⁴⁶. W artykułach wskazywano przykłady wzorcowego zagospodarowania m.in. dworców kolejowych oraz wartości dodane wynikające z przejęcia nieruchomości kolejowych przez JST.

(dowody: akta kontroli str. 480-670)

1.7. Strategia działania oraz plany rozwojowe PKP S.A. dotyczące dworców kolejowych zawarte zostały w przywołanej już (pkt 1.5) „Strategii dworcowej PKP S.A. 2014-2020”, gdzie zawarto kluczowe wnioski z analizy zarządzania dworcami oraz nowe kierunki w tym obszarze. Przedmiotowa Strategia określiła m.in.:

a) cele strategiczne, tj.:

- poprawę satysfakcji pasażerów i klientów,
- poprawę efektywności i optymalizacji kosztów,
- wprowadzenie standardów zarządczych zgodnych z praktyką rynkową;

b) cele operacyjne, tj.:

- dostosowanie dworców kolejowych do potrzeb klientów, w tym w szczególności osób o ograniczonej mobilności,
- poprawę bezpieczeństwa osób i mienia,
- podniesienie standardów na dworcach w obszarze czystości, bezpieczeństwa oraz obsługi podróżnych,
- zoptymalizowanie kosztów zarządzania i utrzymania nieruchomości,
- poprawę wizerunku PKP S.A. w oczach pasażerów i klientów dworców kolejowych,
- maksymalizację potencjału komercyjnego.

W ramach przedmiotowej Strategii opracowano również tzw. kategoryzację dworców, zgodnie z którą dworce podzielone zostały na cztery grupy: (1) dworce czynne: kategorii premium⁴⁷ i wojewódzkie; (2) dworce kategorii: aglomeracyjne, regionalne, sezonowe; (3) dworce nieczynne oraz (4) dawne budynki dworcowe. Kategoryzacja określiła, które dworce mogą być przedmiotem przekazania poza PKP S.A. I tak:

- dworce czynne: kategorii - premium i wojewódzkie, mające istotne znaczenie dla infrastruktury transportowej państwa nie podlegają zbyciu ani przekazaniu bez stosownej zgody Ministra Infrastruktury i Rozwoju;
- dworce czynne: kategorii - aglomeracyjne, regionalne, sezonowe, mogą być przekazywane do jednostek samorządu terytorialnego lub PKP PLK S.A.;
- dworce nieczynne – mogą być przekazywane do JST lub PKP PLK S.A. (poza dworcami w trakcie modernizacji);
- dawne budynki dworcowe – mogą być zbyte na rzecz dowolnego zainteresowanego podmiotu.

⁴⁴ W dniu 13 listopada 2014 r. w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego.

⁴⁵ W dniu 15 grudnia 2014 r. - konferencja Instytutu Rozwoju Terytorialnego.

⁴⁶ W nr 18 z dn. 6 września 2014 r. opublikowano artykuły pt. „Nowe pomysły na stare linie kolejowe i dworce” i „Samorządy są dla nas bardzo ważnym partnerem” oraz w nr 19 z dn. 20 września 2014 r. opublikowano artykuły pt. „Jak zostać właścicielem dworca albo linii kolejowej” i „Nowy gospodarz – samorząd”.

⁴⁷ Dworce: „Wrocław Główny” i „Opole Główny”.

Działania PKP OGN związane ze zbywaniem dworców kolejowych w zakresie doboru dworców kolejowych do przekazania JST były zgodne z przedmiotową Strategią.

(dowody: akta kontroli str. 671-801)

1.8. W analizowanym okresie PKP OGN ponosił koszty związane z przekazywaniem dworców kolejowych na rzecz JST. Były to w głównej mierze koszty dotyczące sporządzania: wycen nieruchomości (operaty szacunkowe nieruchomości), aktów notarialnych, odpisów z ksiąg wieczystych, wypisów i wrysów z rejestru gruntów, podziałów geodezyjnych, wypisów i wrysów z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także koszty opłat skarbowych oraz koszty opłat pocztowych. W poszczególnych latach przedmiotowe koszty⁴⁸ ukształtowały się na poziomie: w 2013 r. – 21 512,18 zł, w 2014 r. – 14 754,63 zł, w 2015 r. – 9 131,34 zł, w 2016 r. – 200 zł. W większości koszty te następnie były refundowane⁴⁹ przez JST. I tak, PKP OGN uzyskał wpływ z tytułu refundacji przedmiotowych kosztów w wysokości: w 2013 r. – 14 955,52 zł, w 2014 r. – 8 195,56 zł, w 2015 r. – 18 388,50 zł, w 2016 r. – 4 243,50 zł.

(dowody: akta kontroli str. 384-406)

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Obrotu Nieruchomościami wynikało, iż w PKP OGN w trakcie przygotowywania nieruchomości do obrotu przyjęto niepisaną zasadę, że w związku z faktem, iż nieruchomości dworcowe przygotowywane są do przekazania na rzecz JST w formie nieodpłatnej, należy przynajmniej część kosztów przygotowania nieruchomości do zbycia przenieść na JST. Z zasady koszty wyceny i niezbędnych do niej dokumentów leżały po stronie JST. W zależności od możliwości finansowych JST, PKP OGN starał się także przenosić na JST koszty podziałów geodezyjnych.

(dowody: akta kontroli str. 384-406)

Ponadto w badanym okresie, PKP OGN poniósł również koszty przygotowania nieruchomości dworcowych do przekazania (15 obiektów), które w efekcie końcowym nie doszło do skutku. Koszty te wyniosły w 2013 r. – 22 326,66 zł oraz w 2014 r. – 19 874,60 zł. Oddział nie poniósł takich kosztów w 2015 r. i 2016 r.

(dowody: akta kontroli str. 407-408)

Według Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Obrotu Nieruchomościami, wskazane powyżej koszty nie zostały refundowane przez JST z powodu rezygnacji JST z przejęcia obiektu dworcowego. Mając to na uwadze, w kolejnych latach w PKP OGN przyjęto zasadę, iż koszty będą ponoszone dopiero w momencie złożenia przez przedstawicieli JST deklaracji nabycia nieruchomości (podpisanie protokołu uzgodnień). Dodatkowo wprowadzono zasadę, że w przypadku poniesienia kosztów przez PKP SA w związku z ze złożoną deklaracją nabycia nieruchomości ze strony JST, a następnie rezygnacji przez JST z nabycia nieruchomości, na JST zostaną przeniesione koszty przygotowania nieruchomości do obrotu. W związku z powyższym PKP OGN w latach 2015 – 2016 nie ponosił kosztów przygotowania nieruchomości dworcowych do zbycia na rzecz JST, które docelowo nie zostały zbyte.

(dowód: akta kontroli str. 384)

Ustalone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

⁴⁸ Ponoszone na bieżąco przez PKP S.A.

⁴⁹ Przy zawieraniu umów zbycia nieruchomości dworcowych, jednorazowo, po podpisaniu aktu notarialnego refundowano koszty poniesione przez PKP S.A. w całym okresie przygotowawczym.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału w zbadanym zakresie.

2. Przekazywanie budynków dworców kolejowych JST oraz warunki przekazywania tych obiektów

Działalność PKP OGN w zakresie przekazywania budynków dworców kolejowych na rzecz JST została zbadana szczegółowo na próbie kontrolnej obejmującej wszystkie 18 transakcji (100%) zbycia 19 przedmiotowych obiektów⁵⁰, które zostały przeprowadzone w kontrolowanym okresie. Wyniki przeprowadzonego badania zostały zamieszczone poniżej.

2.1. We wszystkich badanych przypadkach wyceny wartości przekazanych na rzecz JST obiektów dworców kolejowych zostały ustalone przez uprawnionych rzeczoznawców majątkowych w formie operatów szacunkowych nieruchomości. Wszystkie operaty były aktualne⁵¹.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

2.2. Przekazanie dworców kolejowych zostało poprzedzone uzyskaniem zgód właściwych organów PKP S.A. W przypadku nieruchomości o łącznej wartości⁵² powyżej 50 000 EUR⁵³ była to uchwała Zarządu PKP S.A. Natomiast w przypadku nieruchomości o łącznej wartości poniżej 50 000 EUR⁵⁴ była to decyzja upoważnionego przedstawiciela PKP S.A.⁵⁵ W badanym okresie PKP OGN nie przeprowadzał transakcji zbycia na rzecz JST nieruchomości o wartości wymagającej zgody Rady Nadzorczej PKP S.A. (powyżej kwoty 500 000 EUR) lub Walnego Zgromadzenia PKP S.A. (ponad 1/5 kapitału zakładowego Spółki⁵⁶). Nie stwierdzono naruszenia obowiązujących procedur wewnętrznych PKP S.A. Nie stwierdzono przypadków podziału nieruchomości lub zbycia nieruchomości w kilku transakcjach, celem obniżenia wartości pojedynczej transakcji poniżej 50 000 EUR, a co za tym idzie uniknięcia zgody Zarządu PKP S.A. lub ministra właściwego ds. transportu.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

2.3. Składane przez PKP OGN wnioski⁵⁷ w sprawie wyrażenia zgody na zbycie nieruchomości dworcowych na rzecz JST we wszystkich zbadanych przypadkach zawierały informacje i dokumenty określone uregulowaniami wewnętrznymi obowiązującymi w PKP S.A. W szczególności dotyczyło to określenia przedmiotu zbywanych nieruchomości, ich wartości, trybu w jakim nieruchomości zostaną zbyte oraz uzasadnienia zbycia nieruchomości.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

2.4. W 13 przypadkach, gdzie wartość rynkowa nieruchomości przekraczała równowartość kwoty 50 000 EUR, PKP OGN uzyskał stosowną zgodę ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie takiej transakcji, co było wymagane przez art. 18 ust. 2 ustawy o restrukturyzacji PKP.

⁵⁰ Z czego osiem transakcji dotyczyło województwa dolnośląskiego, a 10 województwa opolskiego. W ramach jednej transakcji przeprowadzonej na rzecz Gminy Polska Cerekiew (województwo opolskie) zbyto nieruchomości dwóch dworców kolejowych: „Polska Cerekiew” i „Grzędzin Kozielski”.

⁵¹ Według stanu na dzień zawarcia transakcji.

⁵² Wartość przekazywanych nieruchomości, tj. budynku dworcowego wraz z nieruchomościami towarzyszącymi, prawa wieczystego użytkowania nieruchomości gruntowych.

⁵³ Dotyczy 13 transakcji z gminami: Borów, Dzierżonów, Gogolin, Grodków, Leśna, Skarbimierz, Międzyrzecz, Murów, Nysa, Polska Cerekiew, Przemków, Wałbrzych, Wołów.

⁵⁴ Dotyczy pięciu transakcji z gminami: Głucholazy, Nowa Ruda, Skarbimierz, Cisek, Tułowice.

⁵⁵ Dyrektor Regionalny ds. Sprzedaży i Współpracy z Samorządami, Dyrektor Oddziału, Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Obrotu Nieruchomościami.

⁵⁶ Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. – 10 150 715 600,00 zł.

⁵⁷ Do Zarządu PKP S.A. lub upoważnionego przedstawiciela PKP S.A.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

2.5. We wszystkich zbadanych przypadkach przekazanie budynków dworcowych na rzecz JST było uzasadnione ekonomicznie. Przeprowadzone przez Oddział analizy ekonomiczne (analizy kosztów i przychodów, które generowały nieruchomości) wykazały negatywny wynik finansowy⁵⁸ oraz potrzebę niezbędnych wydatków finansowych na remont lub modernizację przekazywanych obiektów. Przedmiotowe obiekty dworcowe były zbędne dla działalności PKP S.A. oraz spółek z grupy kapitałowej PKP S.A. W ciągu ostatnich pięciu lat przed przekazaniem obiektu, budynki dworcowe nie były ani remontowane, ani modernizowane.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776, 1880-1884)

2.6. Przekazanie budynków dworcowych na rzecz JST odbyło się z zachowaniem warunków określonych ustawą o restrukturyzacji PKP. Wszystkie transakcje zbycia przeprowadzono w trybie bezprzetargowym, na podstawie art. 39 ust. 3 oraz, w jednym przypadku, dodatkowo na podstawie art. 66 § 1 pkt 2 *Ordynacji podatkowej*. Nie stwierdzono naruszenia warunków określonych w ustawie o restrukturyzacji PKP.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

2.7. W analizowanym okresie PKP OGN nie przekazywał na rzecz JST prawa własności albo prawa użytkowania wieczystego nieruchomości wraz z usytuowanymi na nich budynkami dworców kolejowych w trybie art. 18d ustawy o restrukturyzacji PKP.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Obrotu Nieruchomościami wynikało, iż powodem takiego stanu rzeczy był brak wniosków JST w sprawie przekazania nieruchomości dworcowych na zasadach określonych w tym trybie oraz brak zaległości podatkowych PKP S.A. wobec JST.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776, 1888-1889)

2.8. We wszystkich 18 przypadkach nieodpłatne przekazanie budynków dworcowych zostało dokonane zgodnie z zasadami określonymi w ustawie o restrukturyzacji PKP. Analiza dokumentacji transakcji przekazania nieruchomości dworcowych m.in. wykazała m.in., że:

- wnioski JST składane w tej sprawie wskazywały cel wykorzystania przejmowanego obiektu dworcowego, tj. związany z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych gminy w dziedzinie transportu;
- w umowach przenoszących własność obiektów dworcowych (akt notarialny) określano cel zagospodarowania budynku dworcowego, tj. związany z wykonywaniem zadań własnych gminy w dziedzinie transportu; ponadto w przypadku obiektów zlokalizowanych przy czynnych liniach kolejowych⁵⁹ zobowiązywano gminy do zachowania dotychczasowej funkcji nieruchomości, w szczególności dworca kolejowego;
- we wszystkich umowach zbycia zawierano zapis, iż w przypadku wykorzystania przez gminę nieruchomości będącej przedmiotem niniejszej umowy niezgodnie z celem, jaki był podstawą przekazania nieruchomości, lub dokonania jej zbycia w całości lub w części, gmina zobowiązuje się do zapłaty na rzecz PKP S.A. kwoty stanowiącej równowartość aktualnej wartości rynkowej przekazanej nieruchomości.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

⁵⁸ Tj. stratę, zróżnicowaną w zależności od wielkości obiektu dworcowego oraz okresu przyjętego do analizy.

⁵⁹ Dotyczy 13 budynków dworcowych.

2.9. Nieodpłatne przekazanie na rzecz JST obiektów dworców kolejowych w analizowanych przypadkach nie zostało poprzedzone procedurami przetargowymi na zbycie tych nieruchomości.

Z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Obrotu Nieruchomościami wynikało, iż nie przeprowadzono przetargów na zbycie przedmiotowych nieruchomości gdyż: (1) lokalne gminy były zainteresowane wyłącznie bezpłatnym nabyciem obiektu dworcowego, (2) w większości budynków dworcowych znajdowały się lokale mieszkalne, (3) nie praktykowano sprzedaży dworców kolejowych przy czynnych liniach kolejowych innym podmiotom niż JST.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776, 1892-1894)

2.10. PKP S.A. w badanym okresie posiadała na koniec każdego roku zobowiązania podatkowe wobec wszystkich gmin⁶⁰, gdzie znajdowały się nieruchomości będące własnością Spółki, w związku z prowadzoną bieżącą działalnością gospodarczą. PKP S.A. nie posiadała żadnych zaległości podatkowych wobec tych gmin⁶¹.

Jak już wspomniano w pkt 1.3. niniejszego wystąpienia pokontrolnego, w kontrolowanym okresie wszystkie budynki dworcowe przekazano na rzecz JST, na podstawie art. 39 ust. 3 ustawy o *restrukturyzacji PKP*. Tylko w przypadku dworca „Grodków”, przekazanego Gminie Grodków, zastosowano również art. 66 § 1 pkt 2 *Ordynacji podatkowej*. Dotyczyło to zaległości podatkowej, wg stanu na koniec 2012 r. w kwocie 34 894,00 zł. Zaległość ta została wygaszona przez Burmistrza Grodkowa w dniu 27 lutego 2013 r. w związku z zawarciem umowy przeniesienia prawa użytkowania wieczystego wraz z prawem własności budynków dotyczących obiektu dworca kolejowego w Grodkowie⁶².

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

2.11. We wszystkich badanych przypadkach przeniesienie praw własności budynków dworców kolejowych wraz z nieruchomościami towarzyszącymi nastąpiło na podstawie aktów notarialnych zawartych (podpisanych) przez przedstawicieli PKP OGN, uprawnionych do składania oświadczeń woli w imieniu PKP S.A.

W przypadku dworców kolejowych zlokalizowanych przy czynnych liniach kolejowych (13 obiektów), zobowiązano gminy do zachowania dotychczasowej funkcji nieruchomości, w szczególności dworca kolejowego, a co za tym idzie pomieszczenia poczekalni, kas biletowych, a także pomieszczeń dla urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i ich obsługi, w tym powierzchni ogólnodostępnej w zakresie odpowiadającym liczbie obsługiwanych pasażerów.

W przypadku dworców kolejowych zlokalizowanych przy zlikwidowanych liniach kolejowych (sześć obiektów) zobowiązano gminy do przeznaczenia nieruchomości na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych gminy w dziedzinie transportu (np. w związku z utworzeniem ścieżki rowerowej).

W przypadku pozostawienia w obszarze nieruchomości dworcowej przez spółki z grupy kapitałowej PKP S.A. lub inne podmioty, infrastruktury technicznej (elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, sterowniczej, wodociągowo-kanalizacyjnej) zobowiązano gminy do ustanowienia nieodpłatnej i nieograniczonej czasowo służebności przesytu, polegającej na prawie nieodpłatnego przebiegu i dostępu do istniejącej infrastruktury w celu jej konserwacji, usuwania awarii,

⁶⁰ Dotyczy 163 gmin w województwie dolnośląskim i 61 gmin w województwie opolskim.

⁶¹ Według stanu na koniec danego roku podatkowego.

⁶² Według stanu na dzień 27 lutego 2013 r. łączna wartość zadłużenia Spółki PKP S.A., która została wygaszona przez Burmistrza Grodkowa wyniosła 36 236,00 zł (należność główna wraz z odsetkami).

przebudowy i modernizacji. Ponadto zobowiązano gminy do ustanowienia nieodpłatnej i nieograniczonej czasowo służebności gruntowej polegającej na zapewnieniu dojazdu na perony kolejowe oraz do wszystkich obiektów infrastruktury technicznej.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

2.12. Wszystkie budynki dworców kolejowych przekazanych w badanym okresie na rzecz JST, przed dokonaniem transakcji, były ujęte w ewidencji księgowej środków trwałych PKP S.A. Po przekazaniu obiektów dworcowych na rzecz JST, w księgach rachunkowych dokonano odpowiednich zapisów powodujących zmniejszenie wartości środków trwałych oraz ich umorzenie. Budynki dworców kolejowych przekazane JST zostały wykreślone z ewidencji dworców PKP S.A.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776, 1793-1852)

2.13. PKP OGN przekazując prawo własności budynków dworców kolejowych na rzecz JST przekazał tym jednostkom również prawo do korzystania z gruntów⁶³, na których budynki te były usytuowane. Przekazane JST grunty wraz z obiektami dworcowymi zostały wyodrębnione geodezyjnie w powierzchniach niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania tych obiektów oraz zostały wyłączone z terenów zamkniętych⁶⁴.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

2.14. We wszystkich analizowanych przypadkach, w umowach przekazania JST prawa użytkowania wieczystego wraz z prawem własności zabudowy (akty notarialne) określono wartość przekazywanych nieruchomości na podstawie aktualnych operatów szacunkowych nieruchomości.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776)

2.15. Poza jednym przypadkiem (dworzec „Przemków Miasto”), po przekazaniu nieruchomości sporządzono protokół wydania nieruchomości zabudowanej. Dla poszczególnych budynków dworcowych przekazano książkę obiektu budowlanego oraz protokoły ostatnich kontroli okresowych 1-rocznych i 5-letnich, wymaganych art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. *Prawo budowlane*⁶⁵. W sporządzonych protokołach w dziewięciu przypadkach nie zamieszczono informacji na temat stanu liczników zużycia energii elektrycznej, gazu, wody w przekazywanych obiektach. W żadnym z protokołów nie zamieszczono informacji na temat stanu plomb zabezpieczających liczniki mediów.

Jak wyjaśniła Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Obrotu Nieruchomościami, nie podpisano protokołu wydania nieruchomości zabudowanej w przypadku dworca „Przemków Miasto” z powodu odmowy przez przedstawiciela Gminy Przemków. Odmowa była spowodowana uwagami Gminy odnośnie stanu technicznego budynku dworca oraz uporządkowania terenu dworcowego. PKP OGN przekazał przedstawicielowi Gminy klucze do obiektu, książkę obiektu budowlanego, protokoły ostatnich kontroli okresowych 1-rocznych i 5-letnich. W związku z zaistniałą sytuacją Dyrektor PKP OGN poinformował pisemnie Burmistrza Przemkowa, iż od dnia przekazania przedmiotowej nieruchomości aktem notarialnym PKP S.A. nie korzysta z przekazanych nieruchomości oraz zwrócił się o sprawowanie przez Gminę nadzoru nad tymi nieruchomościami. Ponadto z wyjaśnień Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Obrotu Nieruchomościami wynikało, że: stanu liczników zużycia mediów nie wykazywano w przypadku, kiedy media były odcięte od budynku lub

⁶³ Prawo użytkowania wieczystego.

⁶⁴ Decyzją ministra właściwego ds. transportu.

⁶⁵ Dz. U. z 2016 r., poz. 290 ze zm.

najemcy mieli indywidualne umowy z dostawcami mediów. Nie wskazywano stanu plomb zabezpieczających urządzeń pomiarowych, gdyż ich stan nie budził zastrzeżeń i nie był to przedmiotem uwag strony przejmującej.

(dowody: akta kontroli str. 894-1776, 1786-1792)

Ustalono
nieprawidłowości

Uwagi dotyczące
badanej działalności

W działalności Oddziału w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że w protokołach wydania nieruchomości zabudowanej nie zamieszczano informacji, iż media były odłączone od budynku dworcowego lub najemcy lokali dysponowali indywidualnymi umowami z dostawcami mediów, a także informacji na temat stanu plomb zabezpieczających liczniki mediów, co może być przyczyną potencjalnych sporów z nabywcą danego obiektu dworcowego w przypadku wystąpienia nieprawidłowości w tym zakresie.

Ocena częściowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału w zbadanym obszarze.

3. Monitorowanie spełniania warunków przekazania budynków dworców kolejowych JST oraz kontrole w zakresie poprawności przekazania dworców kolejowych

Opis stanu
faktycznego

3.1. PKP OGN nie zwracał się formalnie do JST, którym przekazał budynki dworców kolejowych na podstawie art. 39 ust. 3 ustawy o restrukturyzacji PKP, zapytaniem czy i jak zostały zagospodarowane przekazane im nieruchomości dworcowe. Oddział monitorował wykorzystanie przekazanych na rzecz JST budynków dworcowych poprzez śledzenie zmian w księgach wieczystych przekazanych nieruchomości, polegających na weryfikacji aktualnego właściciela obiektu dworcowego. Z dotychczasowego monitoringu wynikało, że żadna z JST nie zbyła budynku dworca kolejowego. Ponadto zagospodarowanie nieruchomości weryfikowano poprzez pracujących w terenie pracowników Rejonów Administrowania i Utrzymania Nieruchomości PKP S.A. oraz podczas stałych kontaktów roboczych z przedstawicielami JST. PKP OGN nie stwierdził przypadków wykorzystania przez JST budynków dworcowych niezgodnie z celami określonymi w umowach.

(dowody: akta kontroli str. 1895-1993)

3.2. W analizowanym okresie do PKP OGN nie wpływały skargi (wnioski, monity) od osób i podmiotów zewnętrznych dotyczące niewłaściwego zagospodarowania budynków dworców kolejowych przekazanych JST.

(dowody: akta kontroli str. 1994-1995)

3.3. W badanym okresie w PKP OGN nie przeprowadzono żadnych kontroli zewnętrznych lub wewnętrznych, ani audytów zewnętrznych lub wewnętrznych, w trakcie których badane były zagadnienia dotyczące przekazywania budynków dworców kolejowych na rzecz JST.

(dowody: akta kontroli str. 1996-1997)

Ustalono
nieprawidłowości

Ocena częściowa

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym powyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność Oddziału w zbadanym zakresie.

IV. Pozostałe informacje i pouczenia

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Prawo zgłoszenia
zastrzeżeń

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o *Najwyższej Izbie Kontroli*⁶⁶, (dalej: „ustawa o NIK”), kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do Dyrektora Delegatury NIK we Wrocławiu.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, Delegatury we Wrocławiu, w terminie 21 dni od dnia otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwagi oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

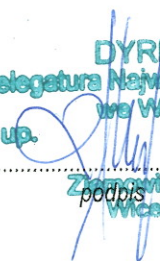
Wrocław, dnia 07 lipca 2017 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu

Kontroler:

Grzegorz Niemczyk
Główny specjalista kontroli państwowej


.....
podpis


.....
podpis

DYREKTOR
Delegatura Najwyższej Izby Kontroli
we Wrocławiu
z up.
Zdzisław Florkowski
Wice Dyrektor

⁶⁶ Dz. U. z 2017 r., poz. 524.

