



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura we Wrocławiu

LWR.410.006.02.2021

Pan

Leszek Loch

**Dyrektor Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei
we Wrocławiu**

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
ul. Krakowska 28
55-425 Wrocław

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.443.158.2021
Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli
z dnia 12 października 2021 r.

P/21/100 - „Działalność Samorządu Województwa Dolnośląskiego na rzecz
przywracania połączeń kolejowych”

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ul. Krakowska 28, 55-425 Wrocław (dalej: DSDiK).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Leszek Loch, Dyrektor Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu od 10 marca 2014 r. (dalej: Dyrektor DSDiK).
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Planowanie procesu przywracania pasażerskich połączeń kolejowych. 2. Realizacja procesu przywracania pasażerskich połączeń kolejowych.
Okres objęty kontrolą	Lata 2016-2020 z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura we Wrocławiu.
Kontrolerzy	1. Jakub Mucha, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/51/2021 z 30 marca 2021 r. 2. Rafał Sudnik, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LWR/74/2021 z 4 maja 2021 r.

(akta kontroli t. I str. 1, t. III str. 1)

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, ze zm. (dalej: ustawa o NIK).

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Działania DSDiK, związane z planowaniem przywracania i reaktywacją pasażerskich połączeń kolejowych, w zakresie posiadanych kompetencji, przyczyniły się do poprawy i funkcjonowania transportu kolejowego w województwie dolnośląskim, niemniej nie zawsze były one legalne i rzetelne.

Aktywność DSDiK skutkowała w szczególności realizacją II etapu rewitalizacji linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica, przywróceniem ruchu pociągów na linii kolejowej nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżonów, a także zwiększeniem prędkości pociągów na dwóch przejazdach kolejowych na linii nr 326³.

Istotnym czynnikiem warunkującym zakres planowania i realizacji zadań przez DSDiK była wysokość środków finansowych przekazanych przez Województwo Dolnośląskie, a także pozyskanych z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020⁴. Środki finansowe, którymi dysponowała DSDiK nie były adekwatne do faktycznych potrzeb wynikających z realizacji nałożonych w tym obszarze zadań.

DSDiK, pomimo wymogu wynikającego z art. 38f ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁵, nie opracowała planu biznesowego, który powinien zawierać programy inwestycyjne oraz wskazywać sposób realizacji przyjętych w tych planach celów.

Ponadto DSDiK, pomimo podejmowania działań wobec przejętych w okresie objętym kontrolą odcinków linii kolejowych, w tym m.in. inwentaryzacji stanu infrastruktury kolejowej, sporządzeniem kosztorysów szacunkowych, zleceniu przeprowadzenia okresowych kontroli obiektów budowlanych, czy też robót budowlanych⁶, nie dysponowała rzetelną wiedzą na temat m.in. jej stanu technicznego oraz rzeczywistej liczby obiektów budowlanych.

W wyniku kontroli udzielonych zamówień publicznych NIK stwierdziła także naruszenia uregulowań wewnętrznych DSDiK dotyczących sposobu rozpoznania rynku i przypadki odbiorów przedmiotów umów i zapłaty wynagrodzenia w wysokości 442,6 tys. zł wykonawcom, pomimo niepełnej realizacji na rzecz DSDiK wymaganego zakresu świadczeń umownych

Nie wszystkie obiekty budowlane podlegały kontrolom okresowym, wymaganym przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁷. Natomiast przeprowadzenie kontroli okresowych nie we wszystkich wymaganych przypadkach skutkowało podjęciem działań w celu zabezpieczenia obiektów budowlanych. W siedmiu przypadkach kontrolerzy NIK stwierdzili bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego, o czym, w celu zapobieżenia występującemu niebezpieczeństwu, na podstawie art. 51 ustawy o NIK, poinformowali Dyrektora DSDiK.

Kontrola NIK wykazała nieprawidłowe sporządzenie deklaracji na podatek od nieruchomości dla ośmiu linii kolejowych, co w ocenie NIK może skutkować koniecznością jego zapłaty za 2020 r. w wysokości 1 029,6 tys. zł należności głównej a dodatkowo odsetek za zwłokę. Nadto DSDiK nie podejmowała rzetelnych działań ukierunkowanych na bieżące wyegzekwowanie lub ustalenie należności

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

³ W związku z powiększeniem tzw. trójkąta widoczności.

⁴ Dalej: RPO WD na lata 2014-2020.

⁵ Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, ze zm. (dalej: ustawa o transporcie kolejowym).

⁶ W celu zabezpieczenia obiektów budowlanych.

⁷ Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, ze zm. (dalej: ustawa Prawo budowlane).

w związku z najmem nieruchomości pozostających w trwałym zarządzie bądź korzystaniem z nich przez podmioty trzecie.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁸ kontrolowanej działalności

OBSZAR	1. Planowanie procesu przywracania pasażerskich połączeń kolejowych
Opis stanu faktycznego	1.1. W okresie objętym kontrolą DSDiK pełniła funkcję zarządcy infrastruktury w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z przywołanym przepisem zarządca infrastruktury to podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. DSDiK pełniła funkcję zarządcy wyłącznie wobec odcinków linii kolejowych⁹ stanowiących własność lub prawo użytkowania Województwa Dolnośląskiego w wyniku ich przejęcia przez samorząd tej jednostki samorządu terytorialnego. DSDiK władała liniami kolejowymi w formie trwałego zarządu w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami¹⁰. DSDiK w kontrolowanym okresie posiadała, wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, autoryzację bezpieczeństwa, będącą¹¹ dokumentem potwierdzającym ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej. Od 7 kwietnia 2015 r. obowiązywała autoryzacja bezpieczeństwa o nr identyfikacyjnym: PL212015000 (dla zarządzanych przez DSDiK linii kolejowych nr 311¹² oraz nr 326¹³), która 30 sierpnia 2019 r. została zaktualizowana/zmieniona autoryzacją bezpieczeństwa o nr identyfikacyjnym: PL21201900001, ważną do 6 kwietnia 2020 r. Od 7 kwietnia 2020 r. obowiązywała autoryzacja bezpieczeństwa (przedłużenie autoryzacji) o nr identyfikacyjnym: PL2120200001, z ważnością określoną do dnia 7 kwietnia 2025 r. (akta kontroli t. I str. 2, 123, 127-132, 376, 382) 1.2. Organizator transportu kolejowego (którym dla województwa, w świetle przepisów ustawowych, jest Samorząd Województwa Dolnośląskiego¹⁴) nie

⁸ Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁹ Dla przejętych w latach 2019-2020 przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego praw użytkowania wieczystego nieruchomości wraz z prawem własności zabudowy w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym przyjęto pojęcie linii kolejowej dla zespołu nieruchomości przejmowanych w celu wykonywania przewozów kolejowych na nieeksploatowanych w dacie przejęcia nieruchomości, a wskazanych w aktach notarialnych liniach kolejowych. Należy przy tym dostrzec, że wedle prawnej definicji wyrażonej w art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, przez linię kolejową należy rozumieć wyznaczoną przez zarządcę infrastruktury drogę kolejową przystosowaną do prowadzenia ruchu pociągów.

¹⁰ Dz. U. z 2020 r. poz. 1990, ze zm.

¹¹ Stosownie do art. 4 pkt 18b ustawy o transporcie kolejowym.

¹² Linia nr 311: Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa od km 29,840 do km 43,139.

¹³ Linia nr 326: Wrocław Zakrzów – Trzebnica od km 1,260 do km 19,903.

¹⁴ Zgodnie z art. 4 pkt 19a ustawy o transporcie kolejowym, organizator publicznego transportu kolejowego to organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych. Natomiast stosownie do art. 4 ust. 1 pkt 9 z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944, ze zm.) organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest "właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu

wnioskował do DSDiK o dane służące do opracowania, przez Organizatora transportu kolejowego, planu transportowego. W związku z tym nie zaistniały po stronie DSDiK, określone w art. 5b ustawy o transporcie kolejowym, przesłanki do przygotowania i przedstawienia powyższych danych.

(akta kontroli t. I str. 2, 123)

1.3. DSDiK nie opracowała planu biznesowego, pomimo że wymóg opracowania tego dokumentu wynikał z art. 38f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym¹⁵. Powyższe zostało szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli t. I str. 2-3, 123-126, t. II str. 1, 5)

W odniesieniu do zaangażowania DSDiK w przygotowanie procesu przejmowania przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w latach 2016-2020 linii kolejowych, a także uczestnictwa w takim procesie Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że DSDiK nie wskazywała/rekomendowała Zarządowi Województwa Dolnośląskiego przejęcia konkretnych linii kolejowych. Dodał również m.in., że „*W procesie przekazywania linii kolejowych DSDiK współpracowała z PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami we Wrocławiu w zakresie pozyskiwania od jednostek samorządowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na działki kolejowe oraz wypisów, wyrysów z ewidencji gruntów i budynków; DSDiK przekazała aktualne wydruki ksiąg wieczystych*”.

(akta kontroli t. VI str. 10, 14-15, 20-65)

W pierwotnym planie finansowym na: 2016 r. nie zostały przewidziane do realizacji zadania związane z przywracaniem pasażerskich połączeń kolejowych. W przywołanym dokumencie uwzględniono w rozdziale 60002 zadanie pn. *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych*, a kwotę planu określono na 3 000,0 tys. zł¹⁶. W wyniku wprowadzonych zmian kwota planu wyniosła 9 301,9 tys. zł¹⁷. Dla zadania *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych*, wysokość nakładów w planie po zmianach określono w kwocie 2 187,4 tys. zł¹⁸. Do planu po zmianach na 2016 r. wprowadzono środki w wysokości 7 114,4 tys. zł z przeznaczeniem na: *Rewitalizację linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica, etap II na odcinku od km 14,840 do km 19,903 wraz z przebudową układu torowego na stacji Trzebnica* oraz w wysokości 0,0 zł na zadanie: *Dokumentacja przyszłościowa, podzadanie: Dokumentacja wykonalności rewitalizacji nieeksploatowanych linii kolejowych na terenie Województwa Dolnośląskiego*.

W pierwotnym planie finansowym na: 2017 r. przewidziano środki w wysokości 4 042,0 tys. zł na realizację jednego zadania pn. *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych*. Plan po zmianach obejmował kwotę 3 472,5 tys. zł, z czego:

- 3 349,2 tys. zł na *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych*;
- 120,0 tys. zł na *Wykonanie analizy wraz z opinią stanu technicznego infrastruktury kolejowej*;
- 3,3 tys. zł na *Rewitalizację linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica, etap II*.

pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1).

¹⁵ Art. 38f ustawy o transporcie kolejowym został dodany do ustawy o transporcie kolejowym z dniem 30 grudnia 2016 r. na podstawie ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923).

¹⁶ 3 316,7 tys. zł z wydatkami niewygasającymi wraz z upływem 2015 r.

¹⁷ 9 618,5 tys. zł z uwzględnieniem wydatków niewygasających.

¹⁸ 2 504,2 tys. zł z uwzględnieniem wydatków niewygasających.

W pierwotnym planie finansowym oraz w planie po zmianach na: 2018 r. przewidziano kwotę 3 694,1 tys. zł. W pierwotnym planie przewidziano realizację jednego zadania pn. *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych*. Plan po zmianach obejmował nakłady na następujące zadania:

- 2 660,4 tys. zł na *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych*;
- 1 033,7 tys. zł na *Zmianę kategorii przejazdu na linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica*.

W pierwotnym planie finansowym na: 2019 r. przewidziano środki w wysokości 15 500,0 tys. zł z przeznaczeniem na realizację trzech zadań, tj.: *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych* (3 000,0 tys. zł), *Rewitalizację linii kolejowej do Bielawy* (11 000,0 tys. zł) oraz *Dokumentację przyszłościową* (1 500,0 tys. zł)¹⁹. W planie po zmianach na 2019 r. wskazano kwotę 17 425,7 tys. zł, w tym:

- 123,0 tys. zł na *Dokumentację przyszłościową*, w tym podzadanie *Budowa mijanki na linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* (plan po zmianach 0,0 zł) oraz podzadanie *Koncepcja budowy linii kolejowej Lubin – Polkowice – Nielubia* (plan po zmianach 123,0 tys. zł);
- 95,4 tys. zł na *Przejęcie odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej na terenie Dolnego Śląska*;
- 13 507,6 tys. zł na *Rewitalizację linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia*;
- 1 641,1 tys. zł na *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowej*;
- 2 058,6 tys. zł na *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 311*.

W pierwotnym planie finansowym na: 2020 r. przewidziano do realizacji sześć zadań na łączną kwotę 12 515,2 tys. zł, tj. zadania obejmujące: [1] *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych* (1 614,0 tys. zł); [2] *Rewitalizację linii kolejowej Duninów – Chocianów* (6 000,0 tys. zł); [3] *Dokumentację przyszłościową* (877,0 tys. zł), w tym podzadanie *Budowa mijanki na linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* (500,0 tys. zł) oraz podzadanie *Koncepcja budowy linii kolejowej Lubin – Polkowice – Nielubia* (377,0 tys. zł); [4] *Przejęcie odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej na terenie Dolnego Śląska* (680 tys. zł); [5] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 311* (2 192,0 tys. zł) oraz [6] *Rewitalizację linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia* (1 152,2 tys. zł).

Plan po zmianach na 2020 r. ukształtowany był w kwocie 7 232,2 tys. zł i obejmował dziewięć zadań:

- 0,0 tys. zł na *Dokumentację przyszłościową* (w tym podzadanie *Budowa mijanki na linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* oraz *Koncepcja budowy linii kolejowej Lubin – Polkowice – Nielubia*);
- 487,8 tys. zł na *Przejęcie odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej na terenie Dolnego Śląska*. W zakres przedmiotowy tego zadania wchodziła m.in.: [1] usługa inwentaryzacji wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 284, 303, 310, 316 (156,8 tys. zł); [2] dokumentacja przyszłościowa polegająca na inwentaryzacji drzewostanu wraz z oszacowaniem wartości surowca drzewnego na przejmowanych liniach kolejowych przez Samorząd

¹⁹ Zadanie to obejmowało: [1] Podzadanie: Rewitalizacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku (1 000,0 tys. zł) oraz [2] Podzadanie: Budowa mijanki na linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica (500,0 tys. zł).

Województwa Dolnośląskiego (111,5 tys. zł); [3] kontrole okresowe obiektów inżynierskich na nowo przejmowanych liniach kolejowych (148,2 tys. zł);

- 0,0 tys. zł na *Rewitalizację linii kolejowej Duninów – Chocianów*;

- 0,0 zł na *Budowę linii Kolejowej Lubin – Polkowice – Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odcinków Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów*;

- 677,7 tys. zł na *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowej*. Zadanie to objęło finalnie m.in. zabezpieczenie budynku gospodarczego w Niemczy wraz z przyległym terenem (139,0 tys. zł), awaryjne zabezpieczenie wiaduktu kolejowego w Dzikowcu Kłodzkim (144,2 tys. zł), remont dojazdu do jednego przejazdu na linii kolejowej nr 310 Kobierzyce – Piława Górna (27,4 tys. zł);

- 2 160,1 tys. zł na *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 311*;

- 1 969,6 tys. zł na *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica*;

- 814,2 tys. zł na *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżonów*;

- 1 122,8 tys. zł na *Rewitalizację linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżonów – Bielawa Zachodnia*.

(akta kontroli t. I str. 2-4, 123-126, 239-495, t. III str. 2, 5, 10, 14, 36-40, 84-587, t. IV str. 36-40)

Plan finansowy na 2020 r. (także plan po zmianach) nie obejmował zadań związanych bezpośrednio z rewitalizacją przejętych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w 2019 r. linii kolejowych (tj. linii nr 284, 323, 291, 310, 316, 318 oraz 319). Jak wyjaśnił Dyrektor DSDiK okoliczność ta wynikała z braku środków finansowych.

(akta kontroli t. I str. 427-491, t. III str. 5, 13, 354-376)

W pierwotnym planie finansowym na 2021 r. (z dnia 16 grudnia 2020 r.²⁰) przewidziano do realizacji 14 zadań na łączną kwotę 35 580,4 tys. zł obejmujących: [1] *Budowę linii kolejowej Lubin – Polkowice – Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów* (911,0 tys. zł); [2] *Przejęcie odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej na terenie Dolnego Śląska* (250,0 tys. zł); [3] *Dokumentację przyszłościową, Podzadanie: Koncepcja budowy linii kolejowej Lubin – Polkowice – Nielubia* (377,0 tys. zł); [4] w ramach zadania *Działalność Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu* (w tym Dział 600 Rozdział 60002 – Infrastruktura kolejowa dotyczyły wydatki przewidziane na kwotę 2 181,4 tys. zł); [5] *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowej* (1 391,9 tys. zł); [6] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 311 Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa* (2 212,5 tys. zł); [7] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* (1 684,0 tys. zł); [8] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżonów* (922,6 tys. zł); [9] *Adaptację poddasza przy ul. Krakowskiej na potrzeby Kolei* (1 950,0 tys. zł); [10] *Zakup środków transportu i sprzętu kolejowego* (700,0 tys. zł); [11] *Rewitalizację linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki* (15 000,0 tys. zł); [12] *Rewitalizację linii kolejowej nr 303 Duninów – Chocianów* (4 000,0 tys. zł); [13] *Rewitalizację linii kolejowej nr 317 i 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów* (2 000,0 tys. zł); [14] *Rewitalizację linii kolejowej nr 310 na odcinku Piława Górna – Łagiewniki – etap I* (2 000,0 tys. zł).

Przyjęcie planu finansowego DSDiK na 2021 r. (w kwocie 35 580,4 tys. zł) zostało poprzedzone złożeniem przez Kierownika, funkcjonującego ówczesnie Działu Obsługi Linii Kolejowych, wniosku z 14 sierpnia 2020 r., do Działu Planowania

²⁰ Pismo DSDiK do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego (NP.3030.1.20).

DSDiK o zwiększenie poziomu wydatków²¹ budżetowych z 4 436,0 tys. zł do 22 371,7 tys. zł, tj. o 17 949,7 tys. zł.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił m.in., że opracowując projekt planu finansowego opierał się o zapisy uchwały Zarządu Województwa Dolnośląskiego w sprawie wytycznych do opracowania materiałów planistycznych do projektu uchwały budżetowej. Dodał również, że DSDiK może wnioskować o zmiany w planie wydatków budżetowych oraz w wieloletniej prognozie finansowej (dalej: WPF), natomiast ostateczny zakres tych zmian zależy od decyzji Zarządu Województwa Dolnośląskiego i ma swoje odzwierciedlenie w uchwale Zarządu Województwa Dolnośląskiego bądź w uchwale Sejmiku Województwa Dolnośląskiego.

(akta kontroli t. VI str. 10-19)

Ponadto nie uwzględniono w pełnym zakresie wniosku DSDiK złożonego do Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego o zwiększenie na lata 2021-2035 środków w WPF o łączną kwotę 759 337,2 tys. zł, w tym o kwotę 17 915,7 tys. zł na 2021 r. (wniosek na 2021 r. obejmował zwiększenie wydatków m.in. dla zadań: [1] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* o kwotę 2 924,6 tys. zł; [2] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów* o kwotę 612,7 tys. zł; [3] *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych* o kwotę 14 128,4 tys. zł).

W przypadku ujętego w WPF zadania *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych* (w tym nakłady na przejmowane linie kolejowe) DSDiK na lata 2021-2035 wnioskowała o zwiększenie zakładanych w tym względzie wydatków o łączną kwotę 748 475,3 tys. zł, natomiast zgodnie z uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z 10 grudnia 2020 r.²², na przywołane zadanie zaplanowano na lata 2021-2035 środki w łącznej kwocie 8 734,0 tys. zł (tj. 1 391,9 tys. zł w 2021 r. oraz po 524,4 tys. zł w latach 2022-2035).

W powyższym wniosku DSDiK wskazała m.in., że w przypadku linii kolejowej nr 326 jej dotychczasowa eksploatacja wymusza konieczność zwiększenia środków finansowych, które to środki pozwolą na bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów bez konieczności wprowadzania ograniczenia prędkości, czy w ostateczności zamknięcia linii. Ponadto we wniosku tym stwierdzono, że *„Zwiększenie środków jest niezbędne do realizacji zadań statutowych zarządcy infrastruktury kolejowej, udostępniania przewoźnikom infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu kolejowego, zarządzania nieruchomościami będącymi elementami infrastruktury kolejowej (...). Wraz ze zwiększającą się liczbą przejmowanych linii kolejowych, konieczne jest zwiększenie nakładów na ich utrzymanie i realizację zleceń, które do tej pory nie były konieczne. W ramach zadania pn. Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych niezbędne stało się zabezpieczenie zdegradowanych obiektów na nowo przejętych liniach kolejowych, opracowywanie książek obiektów nowo przejętych, nadzór nad nowo przejętym*

²¹ W przypadku zadań: [1] *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych* z kwoty 416,9 tys. zł do kwoty 14 545,4 tys. zł (zwiększenie o 14 128,4 tys. zł); [2] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 311 Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa* z kwoty 2 212,5 tys. zł do 2 232,5 tys. zł (zwiększenie o kwotę 34 tys. zł); [3] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* z kwoty 1 184,0 tys. zł do kwoty 4 108,5 tys. zł (zwiększenie o 2 924,6 tys. zł); [4] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów* z kwoty 622,6 tys. zł do 1 235,2 tys. zł (zwiększenie o 612,6 tys. zł) oraz [5] *Przejęcie odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej na terenie Dolnego Śląska* z kwoty 0,0 zł do 250,0 tys. zł (zwiększenie o 250,0 tys. zł).

²² Uchwała nr XXVI/574/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 10 grudnia 2020 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Województwa Dolnośląskiego, w związku z uchwałą Nr 3276/VI/21 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 5 stycznia 2021 r. w sprawie przyjęcia szczegółowego wykazu zadań przewidzianych do finansowania w ramach kwot wydatków ujętych w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Dolnośląskiego, według stanu na dzień 1 stycznia 2021 r., ustalała szczegółowy wykaz zadań, a także kwoty wydatków przewidzianych na ich finansowanie.

obszarem kolejowym, opłaty za użytkowanie wieczyste, podatki od nieruchomości). Rozległość aktualnie posiadanej sieci linii kolejowych sprawia, że dotychczasowe środki są niewystarczające”. W dalszej części wniosku wskazywano m.in., że wnioskowane środki zostaną przeznaczone m.in. na: [1] zabezpieczenie „wiszącego” toru na linii nr 284 (984,0 tys. zł); [2] zabezpieczenie przed dalszą degradacją obiektów inżynierskich typu przepusty, tunele, przejścia, wiadukty, mosty i ściany oporowe na liniach kolejowych nr: 284, 310, 316, 317, 318, 319, 320, 323, 327, 335, 336 (łącznie kwota 3 813,0 tys. zł). Ponadto do wniosku załączono zestawienie przewidywanych kosztów nadzoru właścicielskiego oraz eksploatacji, które to zestawienie obejmowało przejęte²³ przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego, lecz nieeksploatowane linie kolejowe. Przykładowo, w przypadku linii nr 310 w latach 2023-2025 założono corocznie koszty eksploatacji na poziomie 8 386,7 tys. zł, a w przypadku linii nr 284 w analogicznym okresie założono coroczne wydatki na poziomie 5 169,4 tys. zł. W przedłożonych zestawieniach wskazano również, że w latach 2022-2035 koszt nadzoru właścicielskiego za 1 km linii kolejowej wyniesie 18,7 tys. zł, natomiast koszt eksploatacyjny 1 km linii kolejowej wyniesie 218,0 tys. zł rocznie.

WPF, dla której 2020 r. był pierwszym rokiem obowiązywania²⁴ (według stanu na koniec 2020 r.), uwzględniała zadania związane z rewitalizacją w latach 2021-2035 czterech linii kolejowych²⁵. W przypadku poszczególnych zadań/podzadań zaplanowano następujące nakłady i okresy realizacji:

- *Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki* (realizacja w 2021 r., łączne nakłady 15 000,0 tys. zł);
- *Budowa linii kolejowej Lubin – Polkowice – Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów* (realizacja w latach 2021-2023, łączne nakłady 2 950,0 tys. zł);
- W ramach zadania *Dokumentacja przyszłościowa* przewidziano realizację podzadania *Koncepcja budowy linii kolejowej Lubin – Polkowice – Nielubia* (realizacja w 2021 r., łączne nakłady 377,0 tys. zł);
- *Rewitalizacja linii kolejowej 303 Duninów – Chocianów* (realizacja w 2021 r., łączne nakłady 6 000,0 tys. zł).

Natomiast w WPF²⁶, dla której 2021 r. był pierwszym rokiem obowiązywania, według stanu na 1 stycznia 2021 r., zaplanowano finansowanie zadań związanych z rewitalizacją lub budową siedmiu linii kolejowych (w zakresie dotyczącym nieeksploatowanych linii). W przypadku poszczególnych zadań/podzadań przewidziano następujące nakłady i okresy realizacji:

- *Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki* (realizacja w 2021 r., łączne nakłady 15 000,0 tys. zł);
- *Rewitalizacja linii kolejowej 303 Duninów – Chocianów* (realizacja w 2021 r., łączne nakłady 7 400,0 tys. zł);
- *Rewitalizacja linii kolejowej nr 310 na odcinku Piława Góra – Łagiewniki I etap* (realizacja w latach 2021-2022, łączne nakłady 60 000,0 tys. zł);

²³ Brak było uwzględnienia linii kolejowych nr: 303 oraz 372.

²⁴ Uchwała nr XIV/365/19 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie Wieloletniej Prognozy Województwa Dolnośląskiego. Uchwała Nr 3255/VI/20 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 grudnia 2020 r. w sprawie przyjęcia szczegółowego wykazu zadań przewidzianych do finansowania w ramach kwot wydatków ujętych w Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Dolnośląskiego, według stanu na dzień 10 grudnia 2020 r., ustalała szczegółowy wykaz zadań, a także kwoty wydatków przewidzianych na ich finansowanie.

²⁵ Z wyłączeniem kontynuowanego zadania związanego z rewitalizacją linii nr 341.

²⁶ W związku z uchwałą Zarządu Województwa Dolnośląskiego z 5 stycznia 2021 r.

- Rewitalizacja linii kolejowej nr 317 i 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów (realizacja w latach 2021-2023, łączne nakłady 64 000,0 tys. zł);

- Budowa linii kolejowej Lubin – Polkowice – Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odcinku Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów (realizacja w latach 2021-2023, łączne nakłady 2 950,0 tys. zł);

W ramach zadania *Dokumentacja przyszłościowa* przewidziano realizację podzadania *Koncepcja budowy linii kolejowej Lubin – Polkowice – Nielubia* (realizacja w 2021 r., łączne nakłady 377,0 tys. zł).

W odniesieniu do pozostałych pięciu linii kolejowych (tj. 284, 323, 291, 318 oraz 319) przejętych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w 2019 r. oraz czterech linii przejętych w 2020 r. (tj. linii nr 320 i 335, 327 i 372) WPF obowiązująca od 1 stycznia 2021 r. (WPF na lata 2012-2035) nie przewidywała realizacji zadań obejmujących ich rewitalizację. Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że DSDiK nie wnioskowała o uwzględnienie w WPF wymienionych linii. Dodał również, że dla przedmiotowych linii podjęto doraźne działania w ramach bieżącego planu finansowego.

(akta kontroli t. III str. 4, 12)

Przyjęte w WPF kwoty dla rewitalizacji linii nr 310 były niższe o 68 171,9 tys. zł od kwoty wskazanej w opracowanym na zlecenie DSDiK kosztorysie szacunkowych nakładów niezbędnych do rewitalizacji tej linii kolejowej. Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że *W przypadku kwot wykazanych w Planach Finansowych zarówno dla linii po inwentaryzacji, jak i przed inwentaryzacją nakłady liczone są według wskaźnikowych wartości. Powyższe kwoty nie mają nic wspólnego z wstępnymi/szacunkowymi kosztami rewitalizacji. Wobec powyższego Dyrektor DSDiK wyjaśniając ekonomiczne uzasadnienie zlecenia realizacji kosztorysów szacunkowych wskazał, że „Zlecenie takich szacunków wiązało się nie tylko z uzyskaniem informacji na potrzeby tworzenia planów finansowych/wieloletnich. Przedmiotowe wyceny dawały również obraz „zjawiska skali” w przypadku ewentualnego rozpoczęcia procesu rewitalizacji. Ograniczenia kadrowe jednostki nie pozwalały na zadysponowanie zespołu ludzi do opracowania przedmiarów, a w dalszej części kosztorysów. Opracowane przedmiary pozwalają natomiast na przeliczanie kosztorysów po aktualnie obowiązujących stawkach SEKOCENBUD”.*

DSDiK w zakresie dotyczącym przywracania połączeń kolejowych zleciła sporządzenie następującej dokumentacji o charakterze analityczno-koncepcyjnym:

1. Opinie techniczne wraz z zalecanymi remontami i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii nr 308, 322, 336, 340, 341.

W sporządzonej, w wyniku udzielonego w 2017 r. zamówienia, dokumentacji dla przywołanych linii kolejowych, oszacowano koszt rewitalizacji w łącznej kwocie 105 507,6 tys. zł (dla odcinków linii kolejowych o łącznej długości 77,174 km), w tym w przypadku linii kolejowych: [1] nr 308 Ogorzelec – Jelenia Góra – 27 032,5 tys. zł (dla wskazanego w opracowaniu odcinka o długości 27,190 km); [2] nr 322 Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie – 38 871,0 tys. zł (27,420 km); [3] nr 336 Mirsk – Świeradów Zdrój – 13 653,0 tys. zł (8,760 km); [4] nr 340 Mysłakowice – Karpacz – 14 823,5 tys. zł (7,302 km); [5] nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów Śląski – 11 127,6 tys. zł (6,510 km).

2. Studium lokalizacyjne włączenia miasta Polkowic przez budowę nowej linii kolejowej łączącej się z odcinkiem linii kolejowej 14 oraz włączeniem się do linii kolejowej nr 289 łącząc miasto Polkowice z dwoma ośrodkami miejskimi LGOM²⁷.

W opracowaniu tym przeprowadzano analizę trzech wariantów przebiegu linii kolejowej, a także wskazano m.in., że istnieje potrzeba stworzenia połączenia

²⁷ Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy.

ośrodków LGOM, jednakże taka decyzja winna być poprzedzona sporządzeniem studium wykonalności (obejmującym m.in. sporządzenia analizy popytu i podaży – a w konsekwencji lokalizacji punktów handlowych obsługi pasażerskiej).

3. Usługa inwentaryzacji wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii nr 284, 303, 310, 316.

W sporządzonej w wyniku zamówienia udzielonego w 2020 r. dokumentacji dla przywołanych linii kolejowych oszacowano koszt rewitalizacji w łącznej kwocie 278 661,1 tys. zł (dla odcinków linii kolejowych o łącznej długości 70,197 km), w tym w przypadku linii kolejowych: [1] linia nr 284 Jerzmanice Zdrój – Lwówek Śląski 127 289,4 tys. zł (dla wskazanego w opracowaniu odcinka o długości 23,713 km); [2] linia nr 303 Duninów – Chocianów – 9 816,5 tys. zł (3,090 km); [3] linia nr 310 Kobierzyce – Piława Górna 128 171,9 tys. zł (38,471 km); [4] linia nr 316 Chojnów - Rokitki – 13 383,2 tys. zł (4,923 km).

4. Opracowanie technicznej koncepcji włączenia linii kolejowej nr 316 do sieci PKP PLK S.A. Upřednio²⁸ DSDiK uzyskała uzgodnienie z PKP PLK S.A. na włączenie linii kolejowej nr 316 do sieci PKP PLK S.A. w zakresie urządzeń srk²⁹ stacji Chojnów i Rokitki.

5. Opracowanie Studium Wykonalności dla zadania pn. "Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki".

W studium wykonalności wskazano m.in., że *„Celem rewitalizacji jest przywrócenie na linii ruchu kolejowego, w szczególności pasażerskiego. W ten sposób poprawiona zostanie dostępność komunikacyjna północno-zachodniej części województwa oraz Legnicy i Wrocławia, dla mieszkańców Chojnowa i okolic”*. W opracowaniu stwierdzono także, że rewitalizacja linii kolejowej generować będzie korzyści ekonomiczne, tj.: oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów; oszczędności kosztów czasu użytkowników – kierowców i pasażerów; oszczędności czasu w transporcie towarowym; oszczędności kosztów zdarzeń drogowych oraz oszczędności kosztów zanieczyszczenia środowiska. W aspekcie finansowym natomiast wskazano, że *„Trwałość finansowa projektu została potwierdzona, ponieważ skumulowane łączne przepływy pieniężne są nieujemne we wszystkich rozważanych latach. Jednak wobec niewystarczających przychodów nie ma innych możliwości pokrycia kosztów utrzymania jak wykorzystanie do tego celu środków z budżetu Województwa Dolnośląskiego przeznaczonych na utrzymanie infrastruktury kolejowej.”*

6. Studium Wykonalności Projektu Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica II, w którym wskazano, że wartość wskaźników ekonomicznych (uwzględniających czynniki społeczno-gospodarcze) uzasadnia realizację przedsięwzięcia w przedmiotowym projekcie, natomiast w przypadku przepływów finansowych stwierdzono, że są ujemne w każdym roku okresu odniesienia. Ponadto wskazano, że trwałość finansowa projektu została potwierdzona, ponieważ skumulowane łączne przepływy pieniężne są nieujemne we wszystkich rozważanych latach. Jednak same przychody nie wystarczą do pokrycia kosztów utrzymania, dlatego będzie konieczne uzupełnienie środków z przychodów środkami własnymi Województwa Dolnośląskiego.

DSDiK dysponowała w dacie przejęcia przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego (w odniesieniu do linii kolejowych przejętych w latach 2019-2020) inwentaryzacjami i szacunkowymi kosztami rewitalizacji dla dwóch linii kolejowych (tj. linii nr 336 i 341). W odniesieniu do czterech linii kolejowych (nr 284, 303, 310 i 316) zlecenie sporządzenia tych opracowań nastąpiło po przejęciu linii kolejowych,

²⁸ 2 listopada 2020 r.

²⁹ Sterowania ruchem kolejowym.

a w przypadku ośmiu przejętych w latach 2018-2020 linii kolejowych (tj. nr 291, 318, 319, 335, 320, 317, 327, 372) takie opracowania nie zostały sporządzone do końca 2020 r. Ponadto do końca 2020 r. DSDiK dysponowała opracowaniami dotyczącymi dwóch linii (nr 308 i 340), które zostały przejęte po 2020 r. przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego (według stanu na 30 marca 2021 r.). Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że „W przypadku odcinków linii kolejowych: 284 i 323, 310, 316 DSDiK zleciła wykonanie inwentaryzacji infrastruktury kolejowej po przejęciu ich przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego”. Dyrektor DSDiK dodał, przy tym, że tylko w przypadku jednej linii kolejowej DSDiK zleciła wykonanie inwentaryzacji odcinka linii kolejowej przed jej przejęciem na rzecz Województwa Dolnośląskiego z uwagi na dostępność środków finansowych na ten cel. Dyrektor DSDiK potwierdził, że „W przypadku linii kolejowych 291, 318, 319, 335, 320, 327, 372 DSDiK nie zlecała opracowań stanu infrastruktury kolejowej”. Dyrektor DSDiK nie wskazał przy tym przyczyny powyższego.

(akta kontroli t. III str. 4-5, 12)

Ponadto DSDiK dysponowała sporządzonymi w maju 2020 r. opracowaniami pn. Studium wykonalności dla linii kolejowych Jelenia Góra – Karpacz/Kowary oraz Studium wykonalności dla linii kolejowych Gryfów Śląski – Świeradów Zdrój/Jindřichovice pod Smrkem (Republika Czeska)³⁰. W opracowaniach tych, podobnie jak w przypadku linii nr 316, 326 wskazywano, że w wyniku analizy ekonomicznej, która ma na celu ocenę efektywności projektu ze społeczno-gospodarczego punktu widzenia, przedsięwzięcia są wykonalne ekonomicznie, natomiast w wyniku analizy finansowej stwierdzono, że brak jest efektywności finansowej przedsięwzięć.

(akta kontroli t. III str. 4-5, 10)

1.4. Z RPO WD na lata 2014-2020, w związku z *Rewitalizacją linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica, etap II na odcinku od km 14,840 do km 19,903 wraz z przebudową układu torowego na stacji Trzebnica*, wpłynęła kwota 4 916,9 tys. zł, natomiast na *Rewitalizację linii kolejowej nr 341 relacji Bielawa Zachodnia – Dzierżonów od km -0,530 do km 5,118* (dalej: Rewitalizacja linii kolejowej Bielawa Zachodnia – Dzierżonów) wpłynęła kwota 9 882,2 tys. zł.

Ponadto 21 sierpnia 2019 r. zawarta została, pomiędzy Ministrem Infrastruktury i Województwem Dolnośląskim – DSDiK, umowa na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”³¹ (dalej: umowa w sprawie programu wieloletniego). Zgodnie z postanowieniami przywołanej umowy (pkt. 3.1) jej przedmiotem było określenie zasad dofinansowania z budżetu państwa działalności zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Wskazano przy tym, że dofinansowanie obejmuje różnicę pomiędzy kosztami działalności gospodarczej i przychodami z działalności gospodarczej DSDiK, polegającej na zarządzaniu linią kolejową nr 311, z zastrzeżeniem pkt 3.1, a ponadto z dofinansowania wyłączono OIU³² (pkt. 3.2). Łączny limit dotacji w okresie obowiązywania umowy w sprawie programu wieloletniego, tj. od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2023 r., ustalono na kwotę 7 018,0 tys. zł.

Ponadto DSDiK w odniesieniu do linii kolejowych nr 284, 303, 310, 318 i 319 zgłosiła propozycje rewitalizacji przedmiotowych linii w ramach RPO WD na lata

³⁰ Opracowania te zostały zlecone w ramach projektu "TEN-T Passenger Transport Connections to Border Regions - TRANS-BORDERS", współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Interreg Europa Środkowa, przy czym DSDiK nie była podmiotem występującym o dofinansowanie/realizującym projekt.

³¹ Nr DSDiK: Ni.275.4.2019.

³² Obiekty Infrastruktury Usługowej.

2021-2027. DSDiK, za pośrednictwem Marszałka Województwa Dolnośląskiego, podjęła starania o pozyskanie środków finansowych poprzez włączenie do programu utrzymaniowego linii nr 284, 291, 310, 318, 341, jak również o pozyskanie środków z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 na rewitalizację linii kolejowych nr 303, 310, 319, 284, 308 i 345, 317 i 336, 318, 327, 340 i 372.

Wydatkowane w latach 2016-2020 w kwocie 40 980,9 tys. zł środki dotyczące realizacji zadań związanych z transportem kolejowym pochodziły z następujących źródeł: [1] 23 494,8 tys. zł³³ (tj. 57,3%) – budżet Województwa Dolnośląskiego; [2] 14 799,2 tys. zł³⁴ (36,1%) – RPO WD na lata 2014-2020 oraz [3] 2 686,9³⁵ tys. zł (6,6%) – umowa w sprawie programu wieloletniego.

(akta kontroli t. II str. 1-2, 6, 218-271, t. III str. 483-540, t. V str. 280)

1.5. W badanym okresie DSDiK opracowywała Regulaminy sieci³⁶ określające zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy. Regulaminy określały w szczególności tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informację o warunkach dostępu do niej, cennik, warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej, zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia. Udostępnieniu podlegała czynna infrastruktura kolejowa, w skład której wchodziła eksploatowana: [1] linia kolejowa nr 311 na odcinku Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa od km 29,844 do km 43,138; [2] linia kolejowa nr 326 odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica od km 1,260 do km 19,903; [3] linia kolejowa nr 341 odcinek Bielawa Zachodnia – Dzierżonów od km -0,530 do km 5,118 (udostępniana od rocznego rozkładu jazdy 2019/2020).

DSDiK nie przełożyła Regulaminu sieci 2017/2018 i 2018/2019 na język urzędowy Unii Europejskiej (inny niż polski), pomimo że wymóg taki określony został w art. 32 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym. Powyższe zostało szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

DSDiK udostępniła infrastrukturę kolejową Kolejom Dolnośląskim S.A. na podstawie dwóch umów³⁷ na dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej, obowiązujących kolejno w okresie od 13 grudnia 2015 r. do 10 grudnia 2016 r. oraz od 11 grudnia 2016 r. do 9 grudnia 2017 r. Przedmiotem udostępnienia były odcinki linii kolejowej nr 311 oraz linii 326. Umowy określały w szczególności wykaz pociągów przewidzianych do uruchomienia w rocznym rozkładzie jazdy 2015/2016 i 2016/2017 zawierającym relację, terminy kursowania oraz planowany przebieg.

Następnie na każdy z czterech rocznych rozkładów jazdy pociągów obowiązujących w okresie od lat 2017/2018 do lat 2020/2021 DSDiK zawarła z Kolejami Dolnośląskimi S.A. cztery umowy o przydzielenie zdolności przepustowej³⁸ i cztery umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej³⁹. Umowy przydzielenia⁴⁰,

³³ W tym: [1] w 2016 r. – 4 686,9 tys. zł; [2] w 2017 r. – 3 237,6 tys. zł; [3] w 2018 r. – 3 689,7 tys. zł; [4] w 2019 r. – 6 864,0 tys. zł oraz [5] w 2020 r. – 5 016,6 tys. zł.

³⁴ W tym: [1] w 2016 r. – 4 916,9 tys. zł; [2] w 2019 r. – 9 106,3 tys. zł oraz [3] w 2020 r. – 775,9 tys. zł.

³⁵ W tym: [1] w 2019 r. – 1 251,1 tys. zł oraz [2] w 2020 r. – 1 435,8 tys. zł.

³⁶ Opracowywane na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, tj. lata 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021.

³⁷ Umowa nr NK.274.12.2015 z 11 grudnia 2015 r., Umowa nr NK.274.8.2016 z 12 grudnia 2016 r.

³⁸ [1] Umowa nr NK.490.26.2017 z 30 listopada 2017 r.; [2] Umowa nr NI.275.28.2018 z 15 listopada 2018 r.; [3] Umowa nr NI.275.5.2019 z 24 kwietnia 2019 r.; [4] Umowa nr NI.275.4.2020 z 9 marca 2020 r.

³⁹ [1] Umowa nr NK.0490.27.2017 z 7 grudnia 2017 r.; [2] Umowa nr NI.275.31.2018 z 6 grudnia 2018 r.; [3] Umowa nr NI.275.26.2019 z 13 grudnia 2019 r.; [4] Umowa nr NI.275.20.2020 z 11 grudnia 2020 r.

⁴⁰ Stosownie do art. 29d ustawy o transporcie kolejowym, aplikant (przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej) nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu z zarządcą infrastruktury kolejowej umowy o przydzielenie zdolności przepustowej.

stosownie do postanowień § 2, określały warunki dotyczące przydzielenia zdolności przepustowej oraz zobowiązania stron w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej w celu umożliwienia przejazdu, wykonania manewru lub postoju pojazdów kolejowych w określonym czasie, dla przewozu osób, z wyłączeniem infrastruktury kolejowej stanowiącej elementy obiektów infrastruktury usługowej. Przedmiotem umów wykorzystania, stosownie do § 3, było udostępnienie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez DSDiK celem przewozu osób, na zasadach określonych w Regulaminie sieci i umowie.

DSDiK, stosownie do wymogów art. 5 ust. 2a zdanie 1 ustawy o transporcie kolejowym, sporządziła statuty sieci kolejowej wskazując linie kolejowe, bocznice kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez nią zarządzane, a także wskazując, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną. Statuty te zawierały dane niezgodne ze stanem faktycznym w odniesieniu do wykazu czynnej i nieczynnej infrastruktury, o czym szerszej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

Stosownie do art. 36f ustawy o transporcie kolejowym, DSDiK opracowała Regulaminy dostępu do obiektów infrastruktury usługowej⁴¹. Obiektami infrastruktury usługowej były stacje pasażerskie⁴², w skład których wchodziły perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego, jak również stacyjne urządzenia podtrzymujące w spalinowych pojazdach trakcyjnych.

(akta kontroli t. I str. 3, 4, 92-94, 126, 204, t. II str. 1-55, 272-302, t. III str. 5, 24)

1.6. DSDiK w kontrolowanym okresie zawarła z PKP PLK S.A. trzy umowy o współdziałaniu zarządców w zakresie połączenia linii kolejowych⁴³. Przedmiot tych umów związany był z określeniem trybu i zasad współdziałania stron w celu realizacji przejazdów pociągów przewoźników w ramach rozkładu jazdy pociągów. Postanowienia ww. umów obejmowały m.in. zagadnienia związane z opracowaniem rozkładu jazdy pociągów i rozliczenia z tego tytułu, zasady prowadzenia ruchu pociągów po częściach linii przylegających do punktu styku, a także postępowanie w sytuacjach nadzwyczajnych i w szczególnie trudnych warunkach, w tym tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych.

W § 6 ust. 2 przywołanych umów wskazano, że PKP PLK S.A. przyjmuje wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w terminach określonych w Regulaminie PKP PLK S.A., natomiast w § 6 ust. 5 postanowiono, że w przypadku wpływu tych wniosków do DSDiK, niezwłocznie powiadomi podmiot składający wniosek o konieczności złożenia wniosku w formie elektronicznej za pomocą Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP), według zasad podanych w stosownym regulaminie PLK.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że DSDiK nie uczestniczy w ustalaniu rozkładów jazdy pociągów, natomiast na podstawie przywołanych umów to PKP PLK S.A. opracowuje rozkłady jazdy pociągów, a także bezpośrednio do tego podmiotu przewoźnik składa wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej. Dyrektor DSDiK wskazał również, że przyjęcie takiego rozwiązania wynikało ze specyfiki tworzenia rozkładu jazdy na sieci kolejowej. Dodał także, że „*Tworzenie i zakup własnej*

⁴¹ Przyjęty Zarządzeniem nr 54/2017 Dyrektora DSDiK z dnia 7 grudnia 2017 r., Zarządzeniem nr 48/2019 Dyrektora DSDiK z dnia 28 listopada 2019 r., Zarządzeniem nr 35/2020 Dyrektora DSDiK z dnia 2 listopada 2020 r.

⁴² Linia 311: Szklarska Poręba Huta, Szklarska Poręba Jakuszyce, Linia 326: Wrocław Pawłowice, Ramiszów, Pasikowice, Siedlec Trzebnicki, Pierwosów Miłocin, Brochocin Trzebnicki, Trzebnica; Linia 341 (od 2019 r.) Bielawa Centralna, Bielawa Zachodnia.

⁴³ [1] Umowa nr 60/012/006/00/21013879/16 z 19 sierpnia 2016 r.; [2] Umowa nr 60/012/156/00/23002974/17 z 28 listopada 2017 r.; [3] Umowa nr 60/012/091/00/23002974/18 z 22 sierpnia 2018 r., zmieniona aneksem nr 60/012/091/01/23002974/19 z 4 grudnia 2019 r.

aplikacji jest nieuzasadnione ekonomicznie i logistycznie ze względu na fakt, że w pracy eksploatacyjnej przewoźników kolejowych sieć linii będąca w zarządzenie DSDiK stanowi odsetek ich pracy eksploatacyjnej. Dodatkowo przyjęte wnioski od aplikantów trzeba by korelować z rozkładem rocznym PKP PLK co w znaczny sposób skomplikowałoby i wydłużyło proces przyznawania tras kolejowych. Dodatkowo zlecenie tego procesu na rzecz PKP PLK pozwala na uniknięcie przyjęcia wniosków od przewoźnika w przypadku ewentualnego wyczerpania przepustowości po stronie PKP PLK.”.

(akta kontroli t. I str. 3, 125, 133-138, t. VI str. 13, 19)

W odniesieniu do nieeksploatowanych linii kolejowych nr 303, 310, 316, 317 i 336 w czerwcu i lipcu 2020 r. DSDiK dokonała do Wojewody Dolnośląskiego zgłoszeń robót budowlanych obejmujących następujący zakres robót: [1] rozebranie istniejącego toru, tj. szyn, podkładów kolejowych; [2] wyczyszczenie istniejącej podsypki tłuczniowej wraz z uzupełnieniem braków; [3] ułożenie toru, tj. szyn kolejowych wraz z montażem i łączeniem szyn. Do przywołanych zgłoszeń Wojewoda Dolnośląski nie wniósł sprzeciwu. W zgłoszeniach tych jednocześnie wskazywano, że prace remontowe dotyczące występujących na linii: przejazdów kolejowych, obiektów inżynierskich, peronów oraz odwodnienia liniowego zostaną zgłoszone odrębnymi zgłoszeniami wykonania robót budowlanych, dla których pozwolenie na budowę nie jest wymagane.

(akta kontroli t. II str. 7)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. DSDiK nie opracowała planu biznesowego, co stanowiło naruszenie art. 38f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym⁴⁴. Przepis ten stanowi, że zarządca opracowuje plan biznesowy, w którym określa programy inwestycyjne oraz sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że „DSDiK jako samorządowa jednostka budżetowa nie opracowuje planu biznesowego, wykonuje zadania powierzone przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego. DSDiK realizuje zadania określone w Wieloletnim Planie Finansowym.”.

NIK nie podziela stanowiska Dyrektora DSDiK. Obowiązek sformułowany w art. 38f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym nie został uzależniony od formy prawnej działania zarządcy infrastruktury, a zakres faktycznie realizowanych przez DSDiK zadań obejmuje m.in. procesy inwestycyjne związane z przejętymi, nieeksploatowanymi odcinkami linii kolejowych. W ocenie NIK funkcjonowanie zarządcy infrastruktury w formie samorządowej jednostki budżetowej, tym bardziej – wobec faktu dysponowania środkami publicznymi, nie wyklucza możliwości i zasadności określenia programów inwestycyjnych oraz sposobu osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposobu osiągnięcia równowagi finansowej w zakresie związanym z zarządzaną infrastrukturą kolejową.

(akta kontroli t. I str. 2, 123-126, t. II str. 1, 5)

⁴⁴ Zgodnie z art. 16 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, zarządcy infrastruktury zostali zobowiązani do opracowania planu biznesowego nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie tej ustawy, tj. wymóg ten powinien zostać zrealizowany do 30 grudnia 2017 r.

2. Przyjmowane zarządzeniami Dyrektora DSDiK Statuty sieci kolejowej⁴⁵, które obowiązywały począwszy od 8 maja 2020 r., nie zawierały rzetelnych danych. Stosownie do art. 5 ust. 2a zdanie 1 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznice kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazujący, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną. Jednakże w statutach, przejęte od listopada 2019 r. odcinki linii kolejowych (nr 284, 291, 303, 310, 316, 317, 318, 319, 320, 323, 327, 335, 335, 336 i 372), wskazywano jako infrastrukturę czynną i eksploatowaną, pomimo że z wykorzystaniem tej infrastruktury faktycznie nie był prowadzony ruch pociągów. W statutach tych wskazywano jednocześnie w odniesieniu do tych linii: *prędkość maksymalna: 0 km/h dla pociągów pasażerskich*.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że „W wykazie linii kolejowych (przedłożonym na potrzeby kontroli – przypis własny NIK) (...) jako linie nieeksploatowane DSDiK wskazała linie, na których w trakcie zarządzania przez DSDiK nie odbywał się ruch pociągów, chociaż są one określone w Statucie Sieci, jako linie czynne i udostępniane przewoźnikom. Oznacza to, że po linii nie mogą odbywać się przewozy inne niż za specjalną zgodą zarządcy, gdyż część torowisk uległa dewastacji.”

NIK nie podziela stanowiska zaprezentowanego w wyjaśnieniach. Wszystkie z przywołanych linii kolejowych stanowiły, wbrew zapisom Statutów sieci kolejowej, infrastrukturę nieczynną i nieeksploatowaną. Ponadto na części z odcinków linii kolejowych brak było niezbędnej infrastruktury (np. torów kolejowych), umożliwiającej prowadzenie ruchu pociągów, a tym samym stan infrastruktury uniemożliwiał prowadzenie ruchu pociągów.

(akta kontroli t. I str. 3, 4, 126, 204, t. II str. 272-302, t. III str. 5, 24)

3. DSDiK nie ogłosiła Regulaminu sieci 2017/2018 i 2018/2019 w języku urzędowym Unii Europejskiej (innym niż polski), co stanowiło naruszenie art. 31 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z tym przepisem Regulamin sieci ogłaszany jest w dwóch językach urzędowych Unii Europejskiej, w tym w języku polskim.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że nie opracowano Regulaminów sieci z powodu absencji pracownika odpowiedzialnego za to zadanie. Nowozatrudniona osoba z uwagi na czas potrzebny do wdrożenia, skomplikowanie i zakres przejętych spraw zbyt późno powzięła informację o tym obowiązku.

(akta kontroli t. VI str. 10, 14)

OCENA CZĄSTKOWA

DSDiK podejmowała, w zakresie posiadanych kompetencji, działania związane z planowaniem przywracania pasażerskich połączeń kolejowych, jednakże nie zawsze działania te były legalne i w pełni rzetelne. W szczególności pomimo wymogu wynikającego z art. 38f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, DSDiK nie opracowała planu biznesowego, który to dokument powinien zawierać programy inwestycyjne oraz sposób osiągnięcia przyjętych w tych planach celów. Zakres planowanych przez DSDiK działań dotyczących przywracania pasażerskich połączeń kolejowych, w tym m.in. inwentaryzacja i rewitalizacja linii kolejowych, uwarunkowany był wysokością przeznaczonych na ten cel środków w budżecie oraz WPF Samorządu Województwa Dolnośląskiego, a także pozyskaniem środków z RPO WD na lata 2014-2020. Wnioski DSDiK, kierowane do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, o zwiększenie środków w planie

⁴⁵ Stanowiących Załączniki do Zarządzeń: [1] nr 16/2020 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu i nr 18/2020 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 8 maja 2020 r.; [2] nr 25/2020 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 25 czerwca 2020 r.; [3] nr 41/2020 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 29 grudnia 2020 r.; [4] nr 8/2021 Dyrektora Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu z dnia 18 lutego 2021 r.

finansowym na 2021 r., a także w WPF obowiązującej do 2035 r., nie zostały w pełni uwzględnione.

OBSZAR

2. Realizacja procesu przywracania pasażerskich połączeń kolejowych

Opis stanu faktycznego

2.1. Według stanu na 1 stycznia 2016 r. DSDiK zarządzała odcinkami dwóch linii kolejowych (nr 311⁴⁶ i nr 326⁴⁷) o łącznej długości 31,937 km, z których wszystkie odcinki były eksploatowane na potrzeby przewozów pasażerskich. Natomiast według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. w trwałym zarządzie DSDiK pozostawało 19 odcinków linii kolejowych na 17 liniach kolejowych o łącznej długości 201,457 km, spośród których trzy odcinki o łącznej długości 37,585 km były eksploatowane (na liniach kolejowych nr 311, nr 326 i nr 341), a pozostałe odcinki o łącznej długości 163,872 km na 14 liniach kolejowych nie były eksploatowane.

Zwiększenie liczby linii kolejowych pozostających w trwałym zarządzie DSDiK wynikało z przejęcia⁴⁸ przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w 2018 r. jednego odcinka linii kolejowej o łącznej długości 5,648 km⁴⁹; w 2019 r. siedmiu odcinków linii kolejowych⁵⁰ o łącznej długości 103,463 km, w 2020 r. siedmiu odcinków linii kolejowych o łącznej długości 60,409 km⁵¹.

(akta kontroli t. I str. 3-4, 126, 204, t. II str. 17)

2.2. Wydatki budżetowe DSDiK w latach 2016-2020 w rozdziale 60002 Transport kolejowy wyniosły łącznie 40 980,9 tys. zł. Wykonanie planu finansowego w Rozdziale 60002 Transport kolejowy wyniosło za 2016 r. 9 287,1 tys. zł (z zaplanowanych 9 301,9 tys. zł), za 2017 r. - 3 237,6 tys. zł (z zaplanowanych 3 472,5 tys. zł), za 2018 r. - 3 689,7 tys. zł (z zaplanowanych 3 694,1 tys. zł), za 2019 r. - 17 221,4 tys. zł (z zaplanowanych 17 425,7 tys. zł) i za 2020 r. - 7 228,4 tys. zł⁵² (z zaplanowanych 7 232,2 tys. zł). Ponadto w 2016 r. wydatkowano środki dotyczące wydatków niewygasających w kwocie 316,7 tys. zł.

W 2016 r. dla zadania *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych*, wysokość nakładów w planie po zmianach określono w kwocie 2 187,4 tys. zł (2 504,2 tys. zł z uwzględnieniem wydatków niewygasających), zaś wykonanie wyniosło 2 180,5 tys. zł. Ponadto wykonanie za 2016 r. obejmowało zadania: [1] *Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica, etap II* (plan 7 114,4 tys. zł, wykonanie 7 106,6 tys. zł), [2] *Dokumentacja przyszłościowa, podzadanie: Dokumentacja wykonalności rewitalizacji nieeksploatowanych linii kolejowych na terenie Województwa Dolnośląskiego* (plan 0,0 zł). W informacji z wykonania budżetu Województwa Dolnośląskiego, sporządzonej w zakresie dotyczącym DSDiK wskazano, że odstąpiono od realizacji ostatniego ze wskazanych zadań ze względu na

⁴⁶ Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa.

⁴⁷ Wrocław Zakrzów – Trzebnica.

⁴⁸ Przejmowanie linii kolejowych w latach 2018-2020 przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego następowało na podstawie umów przekazania prawa użytkowania wieczystego wraz z prawem własności zabudowy w trybie art. 18a lub w trybie art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2021 r. poz. 146).

⁴⁹ Linii kolejowej nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów, a także w formie darowizny.

⁵⁰ 13 listopada 2019 r. linii nr 316 Chojnów – Rokitki i nr 319 Kondratowice – Łagiewniki, 14 listopada 2019 r. linii nr 310 Koberzyce – Piława Górna, 18 listopada 2019 r. linii nr 318 Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia, 20 listopada 2019 r. linii nr 284 Jerzmanice Zdrój – Lwówek Śląski i nr 323 Nowa Wieś Grodziska – Nowa Wieś Grodziska oraz 20 listopada 2019 r. linii nr 291 Szczawno Zdrój – Sobięcin.

⁵¹ Akty notarialne: z 6 maja 2020 r. dla linii kolejowej nr 320 Ciepłowody – Ciepłowody i nr 335 Henryków – Ciepłowody, z 8 czerwca 2020 r. dla linii kolejowej nr 317 Gryfów Śląski – Mirsk i 336 Mirsk – Świeradów Zdrój, z 17 czerwca 2020 r. dla linii nr 327 Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec, z 24 czerwca 2020 r. dla linii nr 327 Ścinawka Średnia – Radków, z 9 grudnia 2020 r. dwa odcinki dla linii 372, tj. Bojanowo – Borszyn Wielki oraz Borszyn Wielki – Góra Śląska i z 16 grudnia 2020 r. dla linii nr 303 Duninów – Chocianów.

⁵² Kwota uwzględnia wydatki niewygasające z upływem roku.

pozostającą w toku analizę docelowego układu siatki połączeń kolejowych w obrębie województwa, co uniemożliwiało precyzyjne określenie potrzeb w zakresie analiz i inwentaryzacji nieczynnej infrastruktury kolejowej ze względu na jej ciągłą degradację.

Wykonanie planu za 2017 r. objęło zadania: [1] *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych* – plan po zmianach 3 349,2 tys. zł, wykonanie 3 114,3 tys. zł; [2] *Wykonanie analizy wraz z opinią stanu technicznego infrastruktury kolejowej* – plan po zmianach i wykonanie 119,9 tys. zł i [3] *Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica, etap II – plan i wykonanie 3,4 tys. zł.*

W trakcie 2017 r. zadanie *Wykonanie analizy wraz z opinią stanu technicznego infrastruktury kolejowej* obejmowało realizację umowy, której przedmiotem było sporządzenie opinii technicznych wraz z zalecanymi remontami i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 308, 322, 336, 340, 341, tj. linii kolejowych, które wówczas nie były przejęte przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego.

Wykonanie planu za 2018 r. objęło zadania: [1] *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowych* – plan po zmianach 2660,4 tys. zł, wykonanie 2 655,9 tys. zł, [2] *Zmiana kategorii przejazdu na linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* – plan po zmianach i wykonanie 1 033,7 tys. zł.

Wykonanie planu za 2019 r. związane było z realizacją zadań: [1] *Dokumentacja przyszłościowa* – plan po zmianach i wykonanie 123,0 tys. zł, w tym podzadanie *Budowa mijanki na linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* (plan po zmianach i wykonanie 0,0 zł – w informacji z wykonania budżetu Województwa Dolnośląskiego wskazano, że trwało przygotowanie dokumentacji przetargowej), oraz podzadanie *Koncepcja budowy linii kolejowej Lubin – Polkowice – Nielubia* (plan po zmianach i wykonanie 123,0 tys. zł), [2] *Przejęcie odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej na terenie Dolnego Śląska* – plan po zmianach i wykonanie 95,4 tys. zł, [3] *Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia* – plan po zmianach i wykonanie 13 507,6 tys. zł, [4] *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowej* – plan po zmianach 1 641,1 tys. zł, wykonanie 1 629,0 tys. zł i [5] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 311* – plan po zmianach 2 058,6 tys. zł, wykonanie 1 866,4 tys. zł.

W 2020 r. zrealizowano zadania pn.: [1] *Dokumentacja przyszłościowa* – plan po zmianach i wykonanie 0,0 zł, w tym podzadanie *Budowa mijanki na linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* oraz *Koncepcja budowy linii kolejowej Lubin – Polkowice – Nielubia*. W odniesieniu do przywołanego zadania w informacji z wykonania budżetu Województwa Dolnośląskiego wskazano, że *trwa przygotowanie dokumentów przetargowych*; [2] *Przejęcie odcinków linii kolejowych oraz infrastruktury kolejowej na terenie Dolnego Śląska* (plan po zmianach i wykonanie 487,8 tys. zł)⁵³; [3] *Rewitalizacja linii kolejowej Duninów – Chocianów* plan po zmianach i wykonanie 0,0 zł. DSDiK zawnioskowała o przesunięcie zadania na 2021 r. ze względu na to, że przejęcie linii kolejowej nastąpiło 16 grudnia 2020 r.; [4] *Budowa linii Kolejowej Lubin – Polkowice – Głogów wraz z rozbudową linii kolejowej nr 289 na odcinków Legnica – Lubin – Rudna Gwizdanów* plan po

⁵³ W zakres przedmiotowy tego zadania wchodziła m.in.: [1] usługa inwentaryzacji wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii nr 284, 303, 310, 316 (156,8 tys. zł); [2] dokumentacja przyszłościowa polegająca na inwentaryzacji drzewostanu wraz z oszacowaniem wartości surowca drzewnego na przejmowanych liniach kolejowych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego (111,5 tys. zł); [3] kontrole okresowe obiektów inżynierskich na nowo przejmowanych liniach kolejowych (148,2 tys. zł).

zmianach i wykonanie 0,0 zł⁵⁴; [5] *Utrzymanie sieci kolejowej oraz wydatki związane z funkcjonowaniem linii kolejowej* – plan po zmianach 677,7 tys. zł, wykonanie 676,3 tys. zł. Zadanie to obejmowało finalnie m.in. zabezpieczenie budynku gospodarczego w Niemczy wraz z przyległym terenem (139,0 tys. zł), awaryjne zabezpieczenie wiaduktu kolejowego w Dzikowcu Kłodzkim (144,2 tys. zł), remont dojazdu do jednego przejazdu na linii kolejowej nr 310 Kobierzyce – Piława Górna (27,4 tys. zł); [6] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 311* – plan po zmianach 2 160,1 tys. zł, wykonanie 2 159,4 tys. zł; [7] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica* – plan po zmianach 1 969,6 tys. zł, wykonanie 1 968,5 tys. zł; [8] *Zarządzanie infrastrukturą kolejową linii nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżonów* – plan po zmianach 814,2 tys. zł, wykonanie 570,5 tys. zł i [9] *Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżonów – Bielawa Zachodnia* – plan po zmianach i wykonanie 1 122,8 tys. zł.

Pomimo zakładanej na 2019 r., jak i na 2020 r., realizacji zadania pn. *Budowa mijanki na linii kolejowej Wrocław Psie Pole – Trzebnica*, zadanie to nie zostało zrealizowane. W czerwcu 2020 r. DSDiK złożyła, do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego, wniosek o przesunięcie środków przewidzianych na realizację przywołanego zadania (200,0 tys. zł) na: [1] zakup i montaż systemu monitoringu na przejeździe kolejowym w Pasikurówicach w ciągu linii kolejowej nr 326, na którym w 2019 r. doszło do śmiertelnego wypadku i kilku niebezpiecznych zdarzeń z powodu ignorowania przez kierowców obowiązku zatrzymania się; [2] odtworzenie rowu odwadniającego linię kolejową nr 326 wraz z konserwacją i oczyszczeniem przepustów niezbędnych do prawidłowego odprowadzania wody z rowów do cieków wodnych.

(akta kontroli t. I str. 2-4, 123-126, 239-495, t. III str. 2, 5, 14, 10, 84-587, t. IV str. 36-40)

Realizacja zadania rewitalizacji linii kolejowej nr 341 relacji Bielawa Zachodnia – Dzierżonów była przedmiotem kontroli Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 (dalej: IZ RPO WD). Kontrola ta obejmowała w szczególności prawidłowość udzielonych zamówień publicznych⁵⁵, rozliczeń finansowych, realizacji polityk horyzontalnych, osiągnięcia celu projektu oraz wskaźników produktu i rezultatu. W wyniku przeprowadzonej kontroli IZ RPO WD nie stwierdziła nieprawidłowości⁵⁶. W związku z przeprowadzoną weryfikacją przez IZ RPO zakres ten nie był przedmiotem kontroli NIK. W aspekcie dotyczącym linii nr 341 NIK objęła badaniem udzielenie i realizację zamówienia pn. *Usługa zaprojektowania dwóch przejść kat. E na linii kolejowej nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżonów*, tj. zamówienia nieobjętego kontrolą IZ RPO WD.

Z kolei procedura zgłoszenia robót budowlanych na linii nr 341 była przedmiotem postępowania administracyjnego organu administracji architektoniczno-budowlanej. W dniu 6 marca 2019 r. DSDiK zgłosiła do Wydziału Infrastruktury Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu zamiar przystąpienia do robót budowlanych⁵⁷

⁵⁴ W informacji z wykonania budżetu wskazano m.in. na konieczność zawarcia porozumienia regulującego warunki współpracy między jednostką samorządu terytorialnego a Skarbem Państwa w zakresie realizacji i finansowania inwestycji.

⁵⁵ Zamówienia pn.: [1] Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 relacji Bielawa Zachodnia – Dzierżonów od km -0,530 do km 5,118 w podziale na zadania: 1. Zaprojektowanie i zabudowa urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej; 2. Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych CPV 45234100-7; [2] Wykonanie studium wykonalności wraz z analizą ekonomiczną dla projektu pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżonów – Bielawa Zachodnia”; [3] Wykonanie dwóch tablic informacyjno-promocyjnych dla projektu pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżonów – Bielawa Zachodnia”, realizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020.

⁵⁶ Informacja Pokontrolna z kontroli projektu nr RPDS.05.02.01-02-0002/19 z 12 listopada 2019 r., Informacja Pokontrolna z kontroli projektu RPDS.05.02.01-02-0002/19 z 26 stycznia 2021 r.

⁵⁷ W zakres robót wchodziło m.in. rozebranie istniejącego toru, tj.: szyn, podkładów kolejowych oraz usunięcie zanieczyszczonej podsypki tłuczniowej, renowacja rowów bocznych, ułożenie nowej podsypki oraz podkładów

niewymagających pozwolenia na budowę. Wojewoda Dolnośląski, po przeprowadzonym postępowaniu⁵⁸, wniósł sprzeciw⁵⁹ wobec zgłoszenia inwestora zamiaru wykonania robót budowlanych. DSDiK zaskarżyła decyzję organu, która decyzją⁶⁰ Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 30 sierpnia 2019 r. została utrzymana w mocy.

Roboty budowlane prowadzone na linii 341 objęte zostały kontrolą Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego (dalej: WINB). Organ ten wszczął postępowanie administracyjne w sprawie prowadzenia robót budowlanych związanych z remontem linii 341, wykonywanych bez wymaganego pozwolenia na budowę lub zgłoszenia⁶¹. Postanowieniem nr 882/2019 z dnia 19 lipca 2019 r. WINB nakazał wstrzymać prowadzenie robót budowlanych i zobowiązał DSDiK do przedstawienia inwentaryzacji wykonanych robót budowlanych. DSDiK kontynuowała roboty, co potwierdziła kontrola WINB przeprowadzona w dniach 3-4 października 2019 r. Postępowanie WINB zakończone zostało wydaniem decyzji nr 1264/2019 z dnia 16 października 2019 r., nakładającej obowiązek wykonania robót budowlanych⁶², w celu doprowadzenia wykonanych robót budowlanych bez wymaganego przepisami *Prawa budowlanego* zgłoszenia, do stanu zgodnego z prawem. Roboty budowlane zostały doprowadzone do stanu zgodnego z prawem, co ostatecznie potwierdził właściwy organ⁶³.

Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 wpłynęła na proces wyboru wykonawcy w przetargu nieograniczonym pn. *Rewitalizacja projektu Trasy Sudeckiej – budowa obwodnicy Dzierżoniowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 382 (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 384 ul. Batalionów Chłopskich wraz z rondem do włączenia w drogę wojewódzką nr 383 ul. Jana Kilińskiego), etap II*⁶⁴ (dalej: Trasa Sudecka). DSDiK unieważniła wszczęte postępowanie na budowę obwodnicy Dzierżoniowa powołując się na art. 91 ust. 1 pkt 6⁶⁵ ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych*⁶⁶. DSDiK uzasadniła, że rozwiązania projektowe zastosowane w dokumentacji projektowej są niezgodne z obowiązującymi na ten dzień przepisami i nie spełniają aktualnych standardów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaprojektowany nowy przejazd drogowo-kolejowy w przebiegu Trasy Sudeckiej wymagał uzyskania zgody Ministra Infrastruktury na odstępstwo od przepisu § 23 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie⁶⁷. Stosowny wniosek w tym zakresie DSDiK złożyła, za pośrednictwem Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu, w dniu 16 lipca 2019 r.

i szyn typu S49, wykonanie nowej nawierzchni na przejazdach kolejowych wraz z ich zabezpieczeniem samoczynną sygnalizacją przejazdową oraz remont peronu Bielawa Zachodnia.

⁵⁸ Obejmującym wydanie postanowień nakładających na inwestora obowiązek usunięcia nieprawidłowości w przedłożonej przez inwestora dokumentacji, pod rygorem wydania decyzji wnoszącej sprzeciw, tj. Postanowienie nr 146/19 z 26 marca 2019 r., Postanowienie nr 206/19 z 6 maja 2019 r., Postanowienie nr 251/19 z 3 czerwca 2019 r.

⁵⁹ Decyzja nr I-Dz-13/19 z dnia 9 lipca 2019 r.

⁶⁰ DOA.7110.338.2019.ROS.

⁶¹ Po kontroli robót budowlanych związanych z remontem linii kolejowej nr 341 relacji Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów od km -0,530 do km 5,118, przeprowadzonej w dniach od 2 do 5 lipca 2019 r.

⁶² W zakresie odtworzenia elementów linii kolejowej usuniętych w trakcie realizowanych samowolnie robót budowlanych oraz odtworzenia nawierzchni peronu dworca Bielawa Zachodnia w uzgodnieniu z Dolnośląskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

⁶³ Decyzja nr 107/2020 z dnia 27 stycznia 2020 r.

⁶⁴ Przetarg nieograniczony nr NI.2720.10.2019 wszczęty w dniu 8 lutego 2019 r.

⁶⁵ Wystąpienie istotnej zmiany okoliczności powodujących, że prowadzenie postępowania lub wykonanie zamówienia nie leży w interesie publicznym, czego nie można było wcześniej przewidzieć.

⁶⁶ Dz. U. z 2019 r. poz. 1843, ze zm. (dalej: *Prawo zamówień publicznych*). Akt ten został uchylony z dniem 1 stycznia 2021 r.

⁶⁷ Dz. U. poz. 1744, ze zm.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że właściwy organ nie zajął stanowiska w sprawie przedmiotu wniosku. W kolejno ogłoszonym postępowaniu przetargowym na realizację projektu Trasy Sudeckiej przyjęto możliwość realizacji skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną, sprzężoną z sygnalizacją przejazdu kolejowego.

Postępowanie o udzielenie zamówienia na realizację Trasy Sudeckiej, wszczęte w dniu 9 lipca 2019 r.⁶⁸ unieważniono na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 4 Prawa zamówień publicznych, tj. cena najkorzystniejszej oferty przewyższała kwotę, którą Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia. Wykonawcę Trasy Sudeckiej wyłoniono w kolejnym trzecim postępowaniu przetargowym, wszczętym 31 grudnia 2019 r.⁶⁹.

(akta kontroli t. V str. 2, 8, t. VI str. 12-13, 18-19, 125-142)

IZ RPO WD objęła także kontrolą prawidłowość udzielenia zamówienia publicznego pn. Opracowanie projektu wykonawczego i wykonanie na jego podstawie zadania pn. Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica, Etap II na odcinku od km14.840 do km 19.903 wraz z przebudową układu torowego na stacji Trzebnica. Przedmiotem zamówienia było w szczególności zwiększenie prędkości drogowej z 50 km/h do 80 km/h, dostosowanie peronów do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wycinka drzew, wymiana torowiska, naprawa rowów odwadniających. W wyniku przeprowadzonej kontroli IZ RPO WD nie stwierdziła nieprawidłowości. W związku z przeprowadzoną kontrolą przez IZ RPO zakres ten nie był przedmiotem weryfikacji przez NIK.

(akta kontroli t. I str. 215-247)

2.3. W kontrolowanym okresie DSDiK, w zakresie dotyczącym transportu kolejowego, udzieliła 220 zamówień na łączną kwotę 37 999,1 tys. zł. Szczegółowym badaniem objęto 12 postępowań o udzielenie zamówienia publicznego⁷⁰. W przypadku każdego z badanych zamówień wartość umowy nie

⁶⁸ NI.2720.76.2019.

⁶⁹ NI.2720.132.2019.

⁷⁰ [1] *Roboty ziemne dostosowujące trójkąt widoczności na skrzyżowaniu w km 6.243 na linii 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica do Vmax=80 km/h.* Przedmiot zamówienia obejmował wycinkę drzew i karczowanie pni, formowanie skarpy przekopu z przemieszczeniem gruntu (800 m³), przemieszczenie urobku w miejsce robót i plantowanie gruntu (800 m²), humusowanie skarpy z obsianiem przy grubości warstwy do 5 cm (400 m²), odtworzenie i profilowanie rowu bocznego w przekopie (400 mb). Umowę z wykonawcą podpisano 8 marca 2017 r. na kwotę 81,2 tys. zł; [2] *Roboty ziemne dostosowujące trójkąt widoczności na skrzyżowaniu w km 14.445 na linii 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica do Vmax=80 km/h.* Przedmiot zamówienia obejmował formowanie skarpy przekopu z przemieszczeniem gruntu (1400 m³), przemieszczenie urobku w miejscu robót i plantowanie gruntu (1 400 m²), humusowanie skarpy z obsianiem przy grubości warstwy do 5 cm (400 m²), oczyszczenie rowu bocznego odwadniającego po obu stronach toru (400 mb), wycinka 57 drzew i karczowanie pni. Umowę z wykonawcą podpisano 19 października 2017 r. na kwotę 144,5 tys. zł; [3] *Usługa zaprojektowania dwóch przejść kat. E na linii kolejowej nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów.* Przedmiotem zamówienia było zaprojektowanie dwóch przejść przez tory kat. E w km. 0,439 i w km 5,105, w miejscu istniejących dzikich przejść. Umowę z wykonawcą podpisano 3 lutego 2021 r. na kwotę 55,4 tys. zł; [4] *Zabezpieczenie budynku gospodarczego w Niemczy wraz z przyległym terenem.* Przedmiot zamówienia obejmował m.in. rozbiórkę pokrycia z papy na dachu drewnianym, wymianę elementów konstrukcyjnych dachu, pokrycie dachu papą termozgrzewalną, wstawienie ościeżnic i drzwi antywłamaniowych, zabezpieczenie okien płytami OSB, wykonanie ogrodzenia z siatki. Umowę z wykonawcą podpisano 17 sierpnia 2020 r. na kwotę 139,0 tys. zł; [5] *Wymiana nadludowych szyn na linii 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica.* Przedmiot zamówienia obejmował zdemontowanie szyn o długości 1 860 mb, transport, wiercenie otworów w szynach, montaż szyn od km 4,790 do km 5,300 i od km 14,405 do km 14,825. Umowę z wykonawcą podpisano 15 grudnia 2020 r. na kwotę 147,0 tys. zł; [6] *Awaryjne zabezpieczenie trzech obiektów inżynierskich na linii 291 w obrębie stacji Wałbrzych Biały Kamień.* Przedmiot zamówienia obejmował zabezpieczenie trzech wiaduktów zlokalizowanych kolejno w km 5,208, km 10,210, km 10,634, w tym m.in. montaż poręczy stalowych, skucie luźnych powierzchni ceglanych, naprawę budynków, karczowanie krzaków, wycinkę drzew. Umowa z wykonawcą nie została zawarta w formie pisemnej z uwagi na udzielenie zamówienia w trybie awaryjnym, zamówienia udzielono na kwotę 61,7 tys. zł; [7] *Opinie techniczne wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 308, 322, 336, 340, 341.* Umowę z wykonawcą podpisano 6 września 2017 r. na kwotę 119,3 tys. zł; [8] *Usługa inwentaryzacji wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 284, 303, 310, 316.* Umowę z wykonawcą podpisano 5 czerwca 2020 r. na kwotę 156,8 tys. zł; [9] *Przeprowadzenie okresowej*

przekraczała równowartości 30 tys. euro, a łączna wartość wypłaconego wykonawcom wynagrodzenia wyniosła 1 336,8 tys. zł.

W wyniku weryfikacji dokumentacji dotyczącej udzielenia i realizacji zamówień publicznych nie stwierdzono nieprawidłowości w przypadku czterech z ww. zamówień. W odniesieniu do pozostałych ośmiu zamówień stwierdzono nieprawidłowości, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli t. II str. 449-463, t. III str. 6, 15, t. IV str. 163-411)

2.4. W związku z realizacją zadań ukierunkowanych na przywracanie połączeń kolejowych DSDiK wydatkowała w latach 2016-2020 nie mniej niż 23 186,3 tys. zł, w tym: [1] 21 740,5 tys. zł w związku z przeprowadzoną rewitalizacją na liniach kolejowych nr 326 i 341 oraz [2] 1 445,8 tys. zł w zakresie związanym z przejmowaniem linii kolejowych, nakładami ponoszonymi na nieeksploatowane linie kolejowe przejęte przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w latach 2019-2020 oraz prac koncepcyjnych budowy/rewitalizacji linii kolejowych.

Najistotniejsze pozycje wydatkowe, tj. na łączną kwotę 21 740,5 tys. zł (53,1% wydatkowanych z kwoty 40 980,9 tys. zł) w działalności DSDiK w latach 2016-2020 w zakresie transportu kolejowego stanowiły dwa zadania obejmujące:

a) rewitalizację linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica II etap na odcinku od km 14,840 do km 19,903 wraz z przebudową układu torowego stacji Trzebnica, a łączne nakłady w tym zakresie wyniosły 7 110,1 tys. zł (w tym 7 106,7 tys. zł w 2016 r. oraz w 2017 r. 3,4 tys. zł).

Przywołane przedsięwzięcie obejmowało m.in. wymianę torowiska, dostosowanie peronów do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej i skutkowało zwiększeniem prędkości drogowej z 50 km/h do 80 km/h.

b) rewitalizację linii kolejowej nr 341 relacji Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów od km -0,530 do km 5,118 (w tym zadanie nr 1: zaprojektowanie i zabudowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej oraz zadanie nr 2: zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych). Na realizację przywołanego zadania do końca 2020 r. wydatkowano łącznie 14 630,4 tys. zł (w tym 13 507,6 tys. zł w 2019 r. oraz 1 122,8 tys. zł w 2020 r.).

Realizacja tych przedsięwzięć objęta była dofinansowaniem ze środków RPO WD na lata 2014-2020), a kwota dofinansowania wyniosła 14 799,1 tys. zł (odpowiednio 4 916,9 tys. zł oraz 9 882,2 tys. zł).

(akta kontroli t. I str. 2-4, 123-126, 239-518, t. V str. 3-4, 9, 280)

W latach 2016-2020 DSDiK w związku z dysponowaniem liniami kolejowymi uzyskała dochody w łącznej kwocie 7 071,3 tys. zł (z wyłączeniem dotacji z RPO WD oraz z umowy w sprawie programu wieloletniego). Największy udział w dochodach ogółem stanowiły: [1] opłaty z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej licencjonowanym przewoźnikom – 4 421,1 tys. zł (tj. 62,5%); [2] zwroty

kontroli stanu technicznego budynków znajdujących się w ciągu przejmowanych linii kolejowych. Umowa z wykonawcą nie była zawierana w formie pisemnej, ustalono wynagrodzenie w kwocie 18, 3 tys. zł; [10] Awaryjne zabezpieczenie wiaduktu kolejowego w Dzikowcu Kłodzkim. Umowę z wykonawcą podpisano 27 listopada 2020 r. na kwotę 144,2 tys. zł brutto; [11] Kontrole okresowe obiektów inżynierskich na nowo przejmowanych liniach kolejowych. Umowę z wykonawcą podpisano 20 listopada 2020 r. na kwotę 148,2 tys. zł; [12] Usługa dostawy szyn z linii nr 284 Jerzmanice Zdrój - Lwówek Śląski na linię nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica. Umowę z wykonawcą podpisano 12 października 2020 r. na kwotę 121,2 tys. zł. Przedmiot zamówienia obejmował przygotowanie 70 szt. szyn S49 o długości 30 metrów poprzez ich rozkręcenie z odcinka linii nr 284 wskazanego przez DSDiK, a następnie dostarczenie transportem ponadnormatywnym w miejsca wskazane przez DSDiK w ciągu linii kolejowej nr 326. Dyrektor DSDiK, wyjaśniając zasadność realizacji tych prac w kontekście późniejszego uzupełnienia zdemontowanych szyn na linii nr 284, wskazał, że „Z uwagi na zgłoszenia dotyczące kradzieży szyn na linii kolejowej nr 284, DSDiK w celu zapobieżenia dalszej kradzieży podjęła decyzję o demontażu części szyn, przewiezieniu ich i zamontowaniu na linii kolejowej nr 326. Linia ta ze względu na duże obciążenie przewozami kolejowymi, wymaga coraz częstszych remontów nawierzchni (w tym wymiany szyn).”.

podatku VAT – 1 750,5 tys. zł (24,8%); [3] wpływy ze sprzedaży składników majątkowych – 678,8 tys. zł (9,6%) oraz [4] pozostałe⁷¹ – 220,9 tys. zł (3,1%).

W poszczególnych latach wpływy te wynosiły:

– 1 713,2 tys. zł w 2016 r., w tym wpływy z tytułu: [1] udostępniania infrastruktury kolejowej licencjonowanym przewoźnikom – 923,1 tys. zł (53,9%); [2] zwrotu podatku VAT – 675,4 tys. zł (39,4%); [3] sprzedaży składników majątkowych – 78,6 tys. zł (4,6%) oraz [4] pozostałych – 36,1 tys. zł (2,1%);

– 2 032,4 tys. zł w 2017 r., w tym wpływy z tytułu: [1] udostępniania infrastruktury kolejowej licencjonowanym przewoźnikom – 861,9 tys. zł (42,4%); [2] zwrotu podatku VAT – 1 044,5 tys. zł (51,4%); [3] sprzedaży składników majątkowych – 105,4 tys. zł (5,2%) oraz [4] pozostałych – 20,6 tys. zł (1,0%);

– 1 005,8 tys. zł w 2018 r., w tym wpływy z tytułu: [1] udostępniania infrastruktury kolejowej licencjonowanym przewoźnikom – 880,5 tys. zł (87,5%); [2] sprzedaży składników majątkowych – 57,3 tys. zł (5,7%) oraz [3] pozostałych – 68,0 tys. zł (6,8%);

– 1 378,8 tys. zł w 2019 r., w tym wpływy z tytułu: [1] udostępniania infrastruktury kolejowej licencjonowanym przewoźnikom – 882,2 tys. zł (64,0%); [2] zwrotu podatku VAT – 12,7 tys. zł (0,9%); [3] sprzedaży składników majątkowych – 432,3 tys. zł (31,4%) oraz [4] pozostałych – 51,6 tys. zł (3,7%);

– 941,2 tys. zł w 2020 r., w tym wpływy z tytułu: [1] udostępniania infrastruktury kolejowej licencjonowanym przewoźnikom – 872,0 tys. zł⁷² (92,6%); [2] zwrotu podatku VAT – 18,0 tys. zł (1,9%); [3] sprzedaży składników majątkowych – 5,1 tys. zł (0,6%) oraz [4] pozostałych – 46,1 tys. zł (4,9%).

W 2020 r. w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 zaplanowana liczba przewozów pasażerskich nie została zrealizowana zgodnie z planowanym rocznym rozkładem jazdy pociągów. Tym samym wpływy z tytułu udostępniania infrastruktury kolejowej były niższe niż pierwotnie zakładano.

W zbadanym zakresie, tj. obejmującym linie kolejowe nr 284 i 323 oraz 317 i 336 DSDiK, nie podejmowała rzetelnych działań w celu uzyskania dochodów z tytułu najmu lokali oraz korzystania przez podmioty trzecie z nieruchomości na wskazanych liniach, co opisano szczegółowo w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*. DSDiK do zakończenia kontroli nie uzyskała dochodów w tym zakresie.

Łączne wydatki związane z funkcjonowaniem eksploatowanych linii kolejowych (utrzymanie, prowadzenie ruchu pociągów, administracja) wyniosły 14 430,2 tys. zł (linia nr 326 – 7 534,9 tys. zł, nr 311 – 6 282,6 tys. zł, nr 341 – 612,7 tys. zł). Spośród przywołanych kwot wydatkowano na: [1] utrzymanie linii kolejowych – 12 717,4 tys. zł; [2] prowadzenie ruchu pociągów – 1 070,0 tys. zł oraz [3] administrowanie – 642,8 tys. zł.

Natomiast w przypadku nieeksploatowanych linii kolejowych DSDiK w okresie objętym kontrolą poniosła nakłady nie niższe niż 1 445,8 tys. zł. Przywołana kwota została wydatkowana m.in. na: [1] remonty i zabezpieczenie obiektów budowlanych (372,3 tys. zł); [2] opinie techniczne i szacunkowe kosztorysy rewitalizacji linii kolejowych (276,8 tys. zł); [3] obsługę notarialną związaną z przejmowaniem przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego linii kolejowych (114,6 tys. zł); [4] sporządzenie tzw. dokumentacji przyszłościowej (141,1 tys. zł). Ponadto w przywołanym zakresie DSDiK ponosiła nakłady związane z wykonywaniem robót budowlanych na przejętych liniach kolejowych, zabezpieczeniem stanu

⁷¹ W tym m.in. kary, grzywny, odszkodowania, odsetki.

⁷² Z tytułu udostępnienia trzech linii kolejowych, w tym linii nr 341.

technicznego obiektów (372,3 tys. zł) oraz kontrolami okresowymi obiektów budowlanych (166,5 tys. zł). Rzeczywiste nakłady nie były jednak adekwatne do istniejących w tym względzie potrzeb, a ponadto stwierdzono nieprawidłowe składanie przez DSDiK deklaracji na podatek od nieruchomości, w których błędnie wskazywano na istnienie podstawy do zwolnienia z tego podatku w przypadku nieeksploatowanych linii kolejowych, o czym szerzej w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli t. I str. 189-203, t. II str. 483-540, t. III str. 5-6, 21-83, t. IV str. 41-57, t. VI str. 150-171)

2.5. Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że w okresie objętym kontrolą w przypadku linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK nie występowały problemy związane z niewystarczającą zdolnością przepustową.

(akta kontroli t. I str. 3, 126)

2.6. Dyrektor DSDiK nie zidentyfikował problemów związanych z niewystarczającą przepustowością, wobec czego nie wystąpiły przesłanki określone w art. 30 ust. 6 i 7 ustawy o transporcie kolejowym, obligujące do powiadamiania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz opracowania planu powiększenia przepustowości.

(akta kontroli t. I str. 3, 126)

2.7. W DSDiK nie przyjęto uregulowań wewnętrznych, które określałyby zakres i tryb dokonywania czynności wobec przejętej infrastruktury kolejowej, w tym czynności ukierunkowanych na zapewnienie właściwego stanu technicznego przejętej infrastruktury, a także zabezpieczenie tej infrastruktury przed dostępem osób nieuprawnionych (w tym w związku z przypadkami jej nieodpowiedniego stanu technicznego oraz celem przeciwdziałania kradzieży elementów infrastruktury). Dyrektor DSDiK wyjaśnił m.in., że przywołane kwestie regulują przepisy ustawy Prawo budowlane. Wskazał również, że „(...) *dodatkowe kontrole przeprowadzane są przez pracowników Pionu Kolei podczas wyjazdów na linie kolejowe. W celu zabezpieczenia przed dostępem osób trzecich oraz zabezpieczenia stanu technicznego obiektów, DSDiK wykonuje działania doraźne (...).*”.

Szczegółowym badaniem objęto⁷³ spełnienie wymogu przeprowadzenia w 2020 r. kontroli okresowych inżynierskich obiektów budowlanych na liniach nr 284 i 310, przejętych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego na podstawie aktów notarialnych odpowiednio z 20, 14 i 13 listopada 2019 r. Z kontroli okresowych wynikało, że spośród 16 obiektów na linii kolejowej nr 284: [1] dziewięć nie nadawało się do eksploatacji; [2] siedem nadawało się do eksploatacji z ograniczeniami (m.in. w zakresie dopuszczalnej prędkości i nacisku na oś); natomiast w przypadku linii nr 310: [1] 35 nie nadawało się do eksploatacji; [2] trzy obiekty nadawały się do eksploatacji z ograniczeniami.

W wyniku kontroli stwierdzono, że nie wszystkie obiekty inżynierskie (takie jak ściany oporowe, mosty, wiadukty, przepusty), jak również budynki na ww. liniach były przedmiotem przeglądów okresowych wymaganych na podstawie przepisów art. 62 ust. 1 ustawy Prawo budowlane. Ponadto w odniesieniu do innych linii kolejowych (nr 323 i 319) stwierdzono, że liczba przeprowadzonych przeglądów nie korespondowała z pozostałą dokumentacją DSDiK. Powyższe zostało szczegółowo opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

W wyniku oględzin⁷⁴ stwierdzono, że tory kolejowe linii 317 i 336 zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie kompleksu dworcowego w Mirsku porośnięte były drzewami, krzewami i inną roślinnością, wskazującą na ich nieużytkowanie. Ponadto miejscami prowadzono prace polegające na karczowaniu roślinności z użyciem sprzętu specjalistycznego, które to czynności realizowane były w ramach

⁷³ W tym treści protokołów z kontroli okresowych.

⁷⁴ Z dnia 28 maja 2021 r.

przygotowania placu budowy pod rewitalizację linii kolejowych. Stwierdzono także demontaż części torów w pobliżu stacji Mirsk.

Również w przypadku linii kolejowej 284 stan infrastruktury kolejowej wskazywał na brak możliwości jej użytkowania. Na poddanych oględzinach odcinkach linii stwierdzono m.in., że: torowisko miejscami porośnięte było licznymi drzewami, krzewami i inną roślinnością, miejscami tory ułożone z niewymiarowych połączonych ze sobą odcinków szyn, przejazdy kolejowe były zaasfaltowane, występowały braki lub uszkodzenia infrastruktury torowej, a także brak było elementów konstrukcyjnych wiaduktu.

Stwierdzono także, m.in. w przypadku czterech z pięciu budynków zlokalizowanych przy kompleksie dworcowym w Mirsku, że stan techniczny tych obiektów był nieodpowiedni.

W wyniku przeprowadzonych przez kontrolerów NIK oględzin składników majątkowych zarządzanych przez DSDiK stan siedmiu z nich skutkował stwierdzeniem bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia i zdrowia ludzkiego, o czym 1 czerwca 2021 r., na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, kontrolerzy poinformowali Dyrektora DSDiK, co szerzej opisano w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli t. V str. 1, 2, 5)

2.8. W DSDiK nie monitorowano realizacji zadań związanych z przywracaniem pasażerskich połączeń kolejowych, a także nie przeprowadzono audytów wewnętrznych i kontroli wewnętrznych w tym zakresie. Dyrektor DSDiK wyjaśnił m.in., że przyjęty przedmiotowo i podmiotowo w organizacji zakres kontroli wewnętrznych wynikał z bieżących potrzeb odnoszących się do działalności statutowej.

W okresie objętym kontrolą Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK) przeprowadził w DSDiK sześć kontroli. Przedmiot i zakres kontroli obejmował nadzór nad stanem infrastruktury oraz procesem utrzymania w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem, nadzór nad stanem technicznym i procesem utrzymania infrastruktury kolejowej i przyległych gruntów, w tym obiektów inżynierskich, nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami. W każdej z przeprowadzonych kontroli Prezes UTK ocenił działalność DSDiK jako niezgodną z obowiązującymi przepisami.

W zakresie przejmowania i rewitalizacji linii kolejowych Prezes UTK stwierdził, że:

a) DSDiK powołała inspektora nadzoru inwestorskiego branży kolejowej nieposiadającego wymaganych uprawnień. W ocenie Prezesa UTK wykonywanie nadzoru inwestorskiego (poprzez sprawowanie funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego branży kolejowej) przez osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień podczas rewitalizacji linii kolejowej nr 341 (wykonywania robót budowlanych, o których mowa w art. 3 pkt 3a ustawy Prawo budowlane) stwarzało dla DSDiK ryzyko związane z zaangażowaniem wykonawców i mogło w konsekwencji spowodować ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przewozu osób lub rzeczy;

b) DSDiK nie ustaliła docelowego modelu działania w zakresie utrzymania i poprawy bezpieczeństwa oraz nie sformułowała planów i procedur służących do ich osiągnięcia. W ocenie Prezesa UTK zakres działań i obowiązków Działu Obsługi Linii Kolejowych, stan osobowy działu, obowiązujące umowy na diagnostykę oraz bieżące utrzymanie i konserwację infrastruktury kolejowej na zarządzanych odcinkach oraz konieczność zawierania nowych umów w związku z przejmowaniem innych odcinków linii kolejowych spowoduje brak możliwości technicznych i organizacyjnych związanych ze sprawną, niezakłóconą i bezproblemową realizacją

niektórych zadań. W szczególności może to dotyczyć braku możliwości natychmiastowej reakcji w sytuacjach awaryjnych oraz w przypadku zaistnienia zdarzeń, tj. w przypadkach których zawarte umowy nie obejmują. Prezes UTK wskazał również, że DSDiK działając na podstawie ustawy z dnia 22 lutego 2019 r. o samorządzie województwa⁷⁵ ma ograniczone możliwości operatywnego działania – szczególnie w zakresie dokonywania zakupów awaryjnych oraz składowania uszkodzonych elementów infrastruktury kolejowej (dla zapewnienia niezakłócanego prowadzenia ruchu kolejowego). DSDiK, po zaistnieniu zdarzeń kolejowych – szczególnie w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych, z uwagi na niewielki stan osobowy oraz możliwości komunikacyjne, nie będzie w stanie jednocześnie skutecznie prowadzić bieżącej działalności i zapewnić osoby konieczne do pracy w komisji kolejowej (dla ustalenia okoliczności i przyczyn ewentualnych zdarzeń).

Podjęte przez DSDiK działania w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości ukierunkowane na wzrost zatrudnienia w Dziale Obsługi Linii Kolejowych były nieskuteczne. W ocenie NIK pomimo podjęcia prób zwiększenia zatrudnienia nie udało się osiągnąć poziomu ograniczającego występowanie ryzyka dla bezpieczeństwa kolejowego, na co wpływ miała bieżąca sytuacja finansowa DSDiK.

(akta kontroli t. I str. 2-3, str. 126, t. VI str. 147-149, 172-296)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. DSDiK udzielając czterech⁷⁶ zamówień publicznych na łączną kwotę 501,8 tys. zł (z 12 poddanych szczegółowej kontroli), nie dochowała wymogów związanych z obowiązkiem rozpoznania rynku, tj.:

a) w przypadku dwóch⁷⁷, w wyniku których wypłacono wykonawcom kwotę 225,7 tys. zł, nie przeprowadziła internetowego rozpoznania rynku pomimo, że zgodnie z wymogami § 36 ust. 1 i ust. 2 Regulaminu udzielania zamówień, była zobligowana do przeprowadzenia powyższych czynności dla przedmiotu zamówienia, którymi były roboty budowlane,

b) w przypadku dwóch⁷⁸, w wyniku których wypłacono wykonawcy kwotę 276,1 tys. zł, nie przeprowadziła rozpoznania rynku, pomimo że zgodnie z § 36 ust. 1 i ust. 2 Regulaminu udzielania zamówień, była zobligowana do przeprowadzenia powyższych czynności dla zamówień przekraczających wartość 5 000 euro.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że odstąpiono od stosowania Regulaminu udzielania zamówień publicznych z uwagi na pilną potrzebę udzielenia zamówienia i specyfikę przedmiotu zamówienia. Dodał, że niezbędna poprawa bezpieczeństwa zdeterminowała konieczność podjęcia takich działań.

NIK wskazuje, że w Zleceniu realizacji zamówienia, sporządzonym według wzoru stanowiącego załącznik nr 7 do Regulaminu udzielania zamówień publicznych, Kierownik Działu Zamówień Publicznych i Umów DSDiK (działający z upoważnienia Dyrektora DSDiK) zalecił zastosowanie procedur dla zamówień o szacunkowej wartości do 30.000 euro, finansowanych ze środków bieżących), a przyjęcie zleceń

⁷⁵ Dz. U. z 2020 r. poz. 1668, ze zm.

⁷⁶ [1] Roboty ziemne dostosowujące trójkąt widoczności na skrzyżowaniu w km 14.445 na linii 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica do Vmax=80 km/h, [2] Roboty ziemne dostosowujące trójkąt widoczności na skrzyżowaniu w km 6.243 na linii 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica do Vmax=80 km/h, [3] Opinie techniczne wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 308, 322, 336, 340, 341 (NI.2721.165.2017), [4] Usługa inwentaryzacji wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 284, 303, 310, 316 (NI. 2721.66.2020).

⁷⁷ Roboty ziemne dostosowujące trójkąt widoczności na skrzyżowaniu w km 14.445 na linii 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica do Vmax=80 km/h, Roboty ziemne dostosowujące trójkąt widoczności na skrzyżowaniu w km 6.243 na linii 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica do Vmax=80 km/h.

⁷⁸ Opinie techniczne wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 308, 322, 336, 340, 341 (NI.2721.165.2017), Usługa inwentaryzacji wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 284, 303, 310, 316 (NI. 2721.66.2020).

pisemnie potwierdzali pracownicy DSDiK. Ponadto we wnioskach o przeprowadzenie zamówienia, sporządzonych według wzoru stanowiącego załącznik nr 5 do Regulaminu udzielania zamówień publicznych, Kierownik Działu Obsługi Linii Kolejowych nie wnioskował i nie uzasadnił potrzeby przeprowadzenia zamówienia w trybie awaryjnym, ani nie sprecyzował tych okoliczności i podjętych w związku z tym działań. Na uwagę zasługuje fakt, że Regulamin udzielania zamówień publicznych zawierał postanowienia umożliwiające zastosowanie trybu awaryjnego (§ 38), o którego zastosowanie jednak nie wnioskowano.

(akta kontroli t. II. str. 398-448, t. IV str. 163-202, 412-413, 418-419)

2. DSDiK w związku z realizacją czterech⁷⁹ zamówień publicznych (z 12 poddanych szczegółowej kontroli), wypłaciła wykonawcom wynagrodzenie w łącznej wysokości 442,6 tys. zł, pomimo że nie zrealizowali oni przedmiotu zamówienia zgodnie z zawartymi umowami. Nieprawidłowości w tym względzie dotyczyły:

a) zamówienia - Opinie techniczne wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 308, 322, 336, 340, 341 (NI.2721.165.2017) – w związku z realizacją którego wypłacono wynagrodzenie w wysokości 119,3 tys. zł. DSDiK zaakceptowała przedłożone przez Wykonawcę opracowania, pomimo że opracowania te nie zawierały części z wymaganych elementów, tj. nie obejmowały: [1] kosztorysów dla trzech wariantów rewitalizacyjnych, wymaganych zgodnie z § 1 pkt 1 umowy (przedłożone opracowania nie zawierały określenia wszystkich kosztów kompleksowej wymiany toru na bezstykowy wraz z całą infrastrukturą okołotorową) i [2] zakresu kosztów montażu systemu samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP).

(akta kontroli t. II str. 350, 398, 419, 434-436, t. IV str. 163-411)

b) zamówienia - Usługa inwentaryzacji wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 284, 303, 310, 316 (NI. 2721.66.2020) - w związku z realizacją którego wypłacono wynagrodzenie w wysokości 156,8 tys. zł. DSDiK zaakceptowała przedłożone przez wykonawcę opracowanie, pomimo że nie zawierało ono, wymaganych § 1 pkt 1 umowy: [1] kosztów kompleksowej wymiany toru (na bezstykowy) wraz z całą infrastrukturą okołotorową i [2] zakresu i kosztów montażu systemu samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP), a ponadto [3] w odniesieniu do linii kolejowej nr 284 zaakceptowano opracowanie, w którym inwentaryzacja nie obejmowała stanu nawierzchni w km 29,987-40,970.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że „Poszczególne warianty zakresów rewitalizacji zawarte są w jednym kosztorysie, na jego podstawie poprzez dodawanie poszczególnych pozycji można w elastyczny sposób modelować zakres planowanej rewitalizacji i to w znacznie szerszym zakresie niż tylko w trzech podstawowych wariantach”. W odniesieniu do systemu samoczynnej sygnalizacji przejazdowej stwierdził m.in., że „Zamawiający na podstawie kategorii przejazdu jest w stanie oszacować przewidywany koszt i rodzaj zabudowy urządzeń SSP, w trakcie licznych konsultacji z wykonawcą temat ten był poruszany wielokrotnie i zamawiający miał pełną wiedzę w tym temacie. Specyfika urządzeń SSP charakteryzuje się konieczności zabudowy UZK (urządzeń zdalnej kontroli) i wstępne koszty są zamawiającemu znane, natomiast projektem w docelowym układzie zajmą się osoby z odpowiednimi uprawnieniami i z branży sterowania ruchem kolejowym. Zdaniem Zamawiającego przedmiot opracowania wyczerpywał założony zakres.”. Dyrektor DSDiK wskazał

⁷⁹ Opinie techniczne wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 308, 322, 336, 340, 341 (NI.2721.165.2017); Usługa inwentaryzacji wraz z zaleceniami remontowymi i kosztorysem wstępnym rewitalizacji dla linii 284, 303, 310, 316 (NI. 2721.66.2020); Prowadzenie okresowej kontroli stanu technicznego budynków znajdujących się w ciągu przejmowanych linii kolejowych (NI. 2721.240.2020); Kontrole okresowe obiektów inżynierskich na nowo przejmowanych liniach kolejowych (NI. 2721.203.2020).

również, że „W związku z postępującymi kradzieżami toru na linii nr 284 i kolejnymi planami zagospodarowania szyn nadających się do zabudowy w ciągach linii już eksploatowanych taki opis zdaniem Zamawiającego miał się z celem i nie odzwierciedlałby stanu faktycznego linii kolejowej. Było to uzgodnione pomiędzy zamawiającym i wykonawcą. Zdaniem Zamawiającego opracowanie wyczerpywało w pełni zagadnienie.”. Dodał również, że umowa nie przewidywała częściowego potrącenia wynagrodzenia.

NIK nie podziela stanowiska zaprezentowanego w wyjaśnieniach. Stosownie do postanowień § 1 ust. 1 pkt 1 umowy w związku z opisem przedmiotu zamówienia Wykonawca zobowiązany był m.in. do sporządzenia kosztorysu dla rewitalizacji linii kolejowych obejmujących swym zakresem wbudowanie szyn bezстыkowych. Przedłożone kosztorysy zawierały jednak zakres robót rewitalizacyjnych odnoszący się do zastosowania szyn klasycznych. Natomiast w odniesieniu do nieuwzględnienia w kosztorysie systemu SSP należy stwierdzić, że wymóg oszacowania kosztów w tym względzie wynikał z zawartej umowy, a tym samym wynagrodzenie Wykonawcy obejmowało również ten zakres przedmiotowy. Wobec powyższego okoliczność posiadania w tym zakresie wiedzy przez DSDiK, czy też możliwości konsultacji z Wykonawcą nie może skutkować uznaniem, że umowa została prawidłowo zrealizowana.

(akta kontroli t. II str. 350, 398, 419, 434-436, t. IV str. 302-323, 345-361, 413-414, 419-420)

c) zamówienia - Prowadzenie okresowej kontroli stanu technicznego budynków znajdujących się w ciągu przejmowanych linii kolejowych (NI. 2721.240.2020) – w związku z realizacją którego wypłacono wynagrodzenie w wysokości 18,3 tys. zł. DSDiK nie wyegzekwowała od wykonawcy: [1] załączenia do protokołów przeglądów okresowych dokumentów, o których mowa w art. 62a ust. 4 ustawy Prawo budowlane. Zgodnie z tym przepisem do protokołu, o którym mowa w ust. 1 dołącza się kopie zaświadczeń, o których mowa w art. 12 ust. 7 oraz kopie decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w odpowiedniej specjalności lub innych uprawnień lub kwalifikacji, o których mowa w art. 62 ust. 5 ustawy Prawo budowlane, [2] wskazania w protokołach z kontroli okresowych terminu wykonania czynności, tj. zaakceptowano dokumenty nie spełniające wymogów określonych w ustawie Prawo budowlane, pomimo tego, że stosownie do art. 62a ustawy Prawo budowlane w zaleceniach wskazuje się czynności mające na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości, a także termin wykonania tych czynności, [3] przeprowadzenia przeglądów przewodów kominowych (dymowych, spalinowych i wentylacyjnych) dla następujących obiektów: budynek mieszkalny w Niemczy, nastawnia w Mirsku i magazyn w Mirsku.

W odniesieniu do powyższych kwestii Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że Zamawiający nie miał pełnej wiedzy na temat zakresu przeglądów, a o istnieniu przewodów kominowych dowiedział się w toku prowadzonej kontroli NIK. Wynagrodzenie za przedmiotowe przeglądy ma charakter ryczałtowy i nie ma możliwości potrącenia z wynagrodzenia. Z racji poprawnej współpracy Zamawiający po powzięciu informacji o brakach w dostarczonej dokumentacji polecił Wykonawcy uzupełnienie brakujących przeglądów.

(akta kontroli t. IV str. 248-277, 415, 420, 503-564)

d) zamówienia - Kontrole okresowe obiektów inżynierskich na nowo przejmowanych liniach kolejowych (NI. 2721.203.2020) - w związku z realizacją którego wypłacono wynagrodzenie w wysokości 148,2 tys. zł. DSDiK: [1] podpisała protokół odbioru i wypłaciła wynagrodzenie, pomimo że wykonawca nie załączył do protokołów dokumentów, o których mowa w art. 62a ust. 4 ustawy Prawo budowlane. Zgodnie z tym przepisem, do protokołów kontroli, o których mowa w ust. 1 dołącza się kopie zaświadczeń, o których mowa w art. 12 ust. 7 ustawy

Prawo budowlane oraz kopie decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w odpowiedniej specjalności lub innych uprawnień lub kwalifikacji, o których mowa w art. 62 ust. 5 ustawy Prawo budowlane; [2] zaakceptowała realizację przedmiotu zamówienia i wypłaciła wynagrodzenie, pomimo że wykonawca wykonał 108 kontroli okresowych, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo budowlane, pomimo że zgodnie z § 1 ust.1 lit. a umowy z 20 listopada 2020 r. miało zostać przeprowadzonych 145 takich kontroli; [3] nie wyegzekwowała od wykonawcy wskazania w protokołach kontroli okresowych 10 obiektów linii kolejowej nr 310, w sposób umożliwiający ich identyfikację, a tym samym zaakceptowała protokoły, które nie spełniały wymogu wynikającego z art. 62 ust. 2 pkt 4 ustawy Prawo budowlane; [4] nie wyegzekwowała założenia 78 sztuk książek obiektów budowlanych, pomimo wymogu wynikającego z umowy i zaakceptowała założenie 73 takich książek i [5] zaakceptowała 20 szt. nierzetelnie sporządzonych protokołów z kontroli okresowych obiektów inżynierskich na linii nr 310, tj. zawierających fragmenty powielonych fotografii z poprzednich protokołów kontroli.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że po podjęciu informacji o brakach w dokumentacji wymaganej art. 62a ust. 4 ustawy Prawo budowlane, DSDiK wystąpiło do Wykonawcy o uzupełnienie przedmiotowej dokumentacji. Ponadto Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że *„Identyfikacja w terenie, z racji częstego braku hektometrów bywa bardzo utrudniona, a w związku ze stwierdzonymi w toku kontroli NIK nieścisłościami w obszarze liczby i lokalizacji obiektów Zamawiający podejmie działania w zakresie ich pełnej identyfikacji.”*. Odnosząc się do nierzetelnie sporządzonych protokołów z kontroli okresowych Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że *„Zamawiający nie analizował jakości i nie porównywał zdjęć zawartych w protokołach pod kątem ich ewentualnego powtarzania się względem poprzednich kontroli.”*.

(akta kontroli t. IV str. 278-301, 415-416, 420-421, 446-502, t. VI str. 294-295, 298)

3. W związku z udzieleniem dwóch zamówień⁸⁰, w wyniku których wypłacono wykonawcom wynagrodzenie w łącznej kwocie 265,4 tys. zł, DSDiK nie dochowała wynikających z przepisów prawa wymogów, dotyczących zagwarantowania: [1] uzyskania decyzji administracyjnych warunkujących podjęcie prac przy obiekcie wpisanym do rejestru zabytków. Stanowiło to naruszenie art. 36 ust. 1 pkt 1 i pkt 12 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami⁸¹, który stanowi, że pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków wymaga odpowiednio prowadzenie prac konserwatorskich, restauratorskich lub robót budowlanych przy zabytku wpisanym o rejestru, w tym prac polegających na usunięciu drzewa lub krzewu z nieruchomości lub jej części, będącej wpisanym do rejestru parkiem, ogrodem lub inną formą zaprojektowanej zieleni oraz podejmowanie innych działań, które mogłyby prowadzić do naruszenia substancji lub zmiany wyglądu zabytku wpisanego do rejestru, z wyłączeniem działań polegających na usuwaniu drzew lub krzewów z terenu nieruchomości lub jej części niebędącej wpisanym do rejestru parkiem, ogrodem albo inną formą zaprojektowanej zieleni; [2] dokonania zgłoszenia rozbiórki, pomimo tego, że zgodnie z art. 31 ust. 2 ustawy Prawo budowlane rozbiórka obiektów budowlanych, o których mowa w art. 31 ust. 1 pkt. 1 tej ustawy, wymaga uprzedniego zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej, w którym należy określić rodzaj, zakres i sposób wykonywania tych robót.

Dyrektor DSDiK odnosząc się do przypadku wiaduktu kolejowego w Dzikowcu Kłodzkim podał, że 26 listopada 2020 r. DSDiK powzięła informację o gwałtownym

⁸⁰ Awaryjne zabezpieczenie wiaduktu kolejowego w Dzikowcu Kłodzkim (NI. 2721.239.2020), Usługa dostawy szyn z linii nr 284 Jerzmanice Zdrój – Lwówek Śląski na linię nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica.

⁸¹ Dz. U. z 2021 r. poz. 710, ze zm. (dalej: ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).

pogorszeniu stanu technicznego obiektu, w związku z tym w trybie awaryjnym zlecono podjęcie natychmiastowych działań podlegających na zabezpieczeniu obiektu. W przypadku usługi dostawy szyn, Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że przywołane zadanie było realizowane przez DSDiK w ramach prac utrzymaniowych linii nr 326, które to prace w opinii DSDiK nie podlegały zgłoszeniu. Dodał również, że występowała pilna konieczność demontażu szyn z uwagi na ich zabezpieczenie przed kradzieżą.

NIK wskazuje, że zakres przedmiotowy zamówienia związanego z wiaduktem obejmował prace mogące prowadzić do naruszenia substancji lub zmiany wyglądu zabytku, wobec czego, zgodnie z wymogami prawa koniecznym było uzyskanie stosownych decyzji administracyjnych. Wykonawcy powierzono m.in. oczyszczenie ceglanego sklepienia i kamiennych przyczółków o powierzchni 435 m², a także demontaż części sklepienia ceglano-kamiennego, o powierzchni 20 m², który zagrażał bezpieczeństwu – prace te w rozumieniu przepisu art. 36 ust. 2 pkt 1 i 12 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami wymagały uzyskania stosownej decyzji administracyjnej. Ponadto NIK wskazuje, że wiadukt kolejowy w Dzikowcu Kłodzkim, przed udzieleniem zamówienia (stosownie do pkt 1 informacji Nr WUOZ.5135.8.2020.DG Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z 30 lipca 2020 r. w sprawie wpisu zabytku nieruchomego do rejestru zabytków), wpisany był do rejestru zabytków.

W przypadku wyjaśnień dotyczących postępowania polegającego na dostawie szyn, NIK wskazuje, że w opisie przedmiotu zamówienia DSDiK wskazała, że *zakres umowy obejmować będzie m.in. (...) przygotowanie 70 szt. szyn S49 o długości 30 metrów poprzez ich rozkręcenie z odcinka wskazanego przez zamawiającego (...).* W ocenie NIK realizacja tego zamówienia obejmowała co najmniej częściowo rozbiórkę obiektu budowlanego, zatem wymagane było dopełnienie wymogów formalno-prawnych, przejawiających się koniecznością zgłoszenia rozbiórki.

(akta kontroli t. II str. 398-463, t. IV str. 324-334, 414-415, 420, t. VI str. 7-8, 294, 297)

4. DSDiK, niezgodnie ze stanem faktycznym i prawnym, sporządzała deklaracje na podatek od nieruchomości za 2020 r. w odniesieniu do zbadanej próby⁸² nieruchomości, obejmującej linie kolejowe nr 284, 291, 310, 316, 317, 318, 319 i 336. W deklaracjach tych, składanych do organów jednostek samorządu terytorialnego – będących organami podatkowymi podatku od nieruchomości, błędnie wskazywano, że spełnione są przesłanki zwolnienia z podatku od nieruchomości określone w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych⁸³. Zgodnie z przywołanym przepisem zwalnia się z podatku od nieruchomości grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która: a) jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub b) jest wykorzystywana do przewozu osób, lub c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił m.in., iż *„W świetle brzmienia art. 5 ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym, zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznice kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazujący, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną, przy czym brak statutu sieci kolejowej jest równoznaczny z nadaniem zarządzanej infrastrukturze statusu infrastruktury nieczynnej (ust. 2b). Wymienione wyżej zadania stanowią jego wyłączną prerogatywę. Obecny stan prawny powoduje, że m.in. o statusie linii kolejowej, eksploatacji infrastruktury (w tym jej udostępnianiu) etc., decyduje wyłącznie zarządca. Powyższe znajduje potwierdzenie w judykaturze,*

⁸² Obejmującej wyłącznie grunty.

⁸³ Dz. U. z 2019 r. poz. 1170, ze zm.

gdzie jak się podkreśla, spór o istnienie linii kolejowej na gruntach podatników należy rozstrzygać w oparciu o jednoznaczne stanowisko zarządcy infrastruktury kolejowej i zaoferowane przez niego dokumenty, których nie mogą zastępować dowody dotyczące innych okoliczności (por. wyrok WSA w Lublinie z 10.11.2020 r. sygn. akt I SA/LU 419/20, LEX nr 3094154).”. Ponadto Dyrektor DSDiK wyjaśnił, także m.in., że „(...) pojęcie udostępniania infrastruktury kolejowej, należy odkodować w świetle językowej wykładni prawa, przyjmując za udostępnianie, nic więcej niżli jedynie umożliwienie przewoźnikom korzystania.”.

NIK nie podziela argumentów zaprezentowanych przez Dyrektora DSDiK. Z przywołanego orzecznictwa wynika m.in., że istotna dla oceny podstawy zwolnienia jest analiza wszelkich okoliczności sprawy, a stanowisko NIK nie odbiega od poglądu wyrażanego orzecznictwie. W przywołanym przez Dyrektora DSDiK wskazano również, że *Udostępnienie to możliwość skorzystania z danego obiektu przez inne podmioty niż władający obiektem*. NIK podkreśla, że stan infrastruktury kolejowej na przejętych w latach 2019-2020 liniach kolejowych uniemożliwiał w istocie prowadzenie ruchu kolejowego. Podkreślić przy tym należy, że zarówno: [1] przeprowadzone w toku kontroli NIK oględziny wybranych linii kolejowych; [2] przeprowadzone na zlecenie DSDiK inwentaryzacje linii kolejowych, jak również [3] kontrole okresowe obiektów budowlanych, potwierdzają braki w infrastrukturze (torów, podtorza, elementów mostów i wiaduktów), a także w znacznej mierze określają stan techniczny obiektów jako nienadający się do eksploatacji. Równie istotna jest okoliczność, że DSDiK nie zawarła z przewoźnikami umów w przedmiocie udostępnienia umów na cele związane z przewozami na przejętych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego w latach 2019-2020 liniach kolejowych, a także nie osiągnęła żadnych wpływów z tego tytułu. Tym samym nie sposób uznać, że infrastruktura ta była faktycznie udostępniania przewoźnikom kolejowym, gdyż taka możliwość nie istniała, a przywołana przesłanka ma zasadnicze znaczenie dla stwierdzenia podstawy do zwolnienia z podatku od nieruchomości. Podkreślić przy tym należy, że wystąpienie faktycznego udostępniania infrastruktury kolejowej (a nie tylko możliwość potencjalnego udostępniania takiej infrastruktury) jest – jak wynika z orzecznictwa sądowego⁸⁴ – przesłanką niezbędną do zwolnienia z podatku od nieruchomości (w przypadku omawianych linii kolejowych nie były one wykorzystywane do przewozu osób, a także nie były liniami kolejowymi o szerokości torów większej niż 1435 mm). NIK wskazuje przy tym, że powszechnie znaną okolicznością jest faktyczny stan techniczny linii kolejowych. Tytułem przykładu należy wskazać krzyżowanie się linii kolejowej nr 310 w jednym poziomie z drogą krajową nr 8, tj. z drogą, na której występuje znaczne natężenie ruchu pojazdów (w ciągu drogi krajowej nr 8 widoczne są pozostałości przejazdów kolejowych).

[...]*

NIK wskazuje, że w zbadanym zakresie (dotyczącym linii kolejowych nr: 284, 291, 310, 316, 317, 318, 319 i 336) łączna powierzchnia gruntów⁸⁵, od których Województwo Dolnośląskie – DSDiK powinna uiścić podatek od nieruchomości za 2020 r. wynosiła 2 349 169 m², a szacowana wartość podatku z tego tytułu powinna wynieść 1 029,6 tys. zł⁸⁶. Tym samym nakłady na podatek od nieruchomości

⁸⁴ Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 22 stycznia 2020 r., sygn. akt I SA/Wr 714/19, LEX nr 2976902, Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 12 marca 2021 r., sygn. akt I SA/Bk 85/21, LEX nr 3161236.

⁸⁵ Według kartoteki środków trwałych DSDiK.

⁸⁶ W przypadku linii nr 284, 291, 310, 316, 318 i 319 przyjęto, że podatek powinien zostać uiszczony za cały 2020 r., natomiast w przypadku linii nr 317 i 336 za sześć miesięcy 2020 r. (począwszy od lipca włącznie). Szacowaną wartość podatku ustalono na podstawie uchwał organów stanowiących jednostek samorządu terytorialnego w sprawie stawek podatku od nieruchomości za 2020 r. Ponadto dla potrzeb oszacowania przyjęto

powinny zostać uwzględnione w planie finansowym DSDiK w 2020 r., a także być uwzględniane w planach finansowych DSDiK na kolejne lata (a także ewentualnie w WPF) – do czasu rozpoczęcia eksploatacji linii kolejowych – jako obowiązkowe, a przez to niezbędne nakłady (w aktualnym stanie prawnym) związane z przejętą i nieeksploatowaną infrastrukturą kolejową.

Ponadto należy podkreślić, że złożenie błędnych deklaracji podatkowych w przypadku ich późniejszej korekty w sposób prawidłowo uwzględniający stan prawny i faktyczny wpłynie, co do zasady, na konieczność zapłaty przez DSDiK odsetek od nieuregulowanych w terminie kwot podatku.

(akta kontroli t. IV str. 71-162, t. VI str. 11, 16-17)

5. DSDiK nie dochowała, wynikającego z art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane⁸⁷, obowiązku przeprowadzenia w 2020 r. kontroli okresowej obiektu budowlanego – budynku wieżowego posadowionego na działce nr 264/5 obręb Nowa Wieś Grodziska w pobliżu budynku stacji kolejowej w Nowej Wsi Grodzkiej.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że okresowe przeglądy obiektów były zlecone w oparciu o książki obiektów, które DSDiK otrzymała od PKP S.A., natomiast w przypadku przywołanego obiektu książka ta nie została przekazana. W związku z powyższym wieża przez niedopatrzenie nie została ujęta w zadaniu na wykonanie okresowych kontroli obiektów budowlanych. Dyrektor DSDiK dodał również, że zwrócono się do PKP S.A. o przekazanie brakującej książki obiektu budowlanego.

NIK wskazuje, że przywołany budynek był ujęty w księgach rachunkowych DSDiK, a przeprowadzone oględziny tego obiektu w toku kontroli NIK wykazały uszkodzenia i braki (m.in. pokrycia dachowego, rynien i rur spustowych, przeszkleń stolarki drzwiowej i okiennej).

(akta kontroli t. II. str. 73-74, t. IV str. 371-372, 503-564, t. VI str. 8, 294, 297)

6. Liczba wykonanych w 2020 r. kontroli okresowych, o których mowa w art. 62 ust. 1 ustawy Prawo budowlane była niższa od liczby obiektów inżynierskich wynikających z kartoteki środków trwałych DSDiK. W odniesieniu do linii: [1] nr 310 przeprowadzono łącznie 38 przeglądów, natomiast z kartoteki środków trwałych wynikało, że liczba obiektów wynosi 55, [2] nr 323 nie przeprowadzono żadnego przeglądu, a w kartotece środków trwałych wskazano na występowanie trzech obiektów inżynierskich; [3] nr 284 przeprowadzono łącznie 16 przeglądów, natomiast z kartoteki środków trwałych wynikało, że liczba obiektów wynosi 23.

Ponadto kontrole okresowe, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane przeprowadzone zostały w przypadku jedynie trzech obiektów inżynierskich⁸⁸ znajdujących się na linii kolejowej nr 319 pomimo tego, że według kartoteki środków trwałych na linii tej znajdowało się również dziewięć innych obiektów inżynierskich, tj.: sześć przepustów, dwa mosty i jedna ściana oporowa. Nieprzeprowadzenie kontroli okresowych obiektów budowlanych stanowiło naruszenie art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane.

stawki dla gruntów pozostałych, w tym zajętych na prowadzenie odpłatnej statutowej działalności pożytku publicznego przez organizacje pożytku publicznego.

⁸⁷ Zgodnie z przywołanym przepisem obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę kontroli: 1) okresowej, co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego: a) elementów budynku, budowli i instalacji narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu, b) instalacji i urządzeń służących ochronie środowiska, c) instalacji gazowych oraz przewodów kominowych (dymowych, spalinowych i wentylacyjnych).

⁸⁸ [1] Przepust betonowy w Łagiewnikach, km 47.723, [2] Przepust betonowy w Łagiewnikach, km 47.422, [3] Przepust żelbetowy w Łagiewnikach, km 47.234.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że w dokumentacji nowo przejętych linii jest dużo nieścisłości w zakresie liczby obiektów. Dodatkowym utrudnieniem są ciężkie warunki terenowe uniemożliwiające lokalizację obiektów.

NIK podkreśla, że w kartotece środków trwałych DSDiK ujęto przywołane obiekty, lecz nie przeprowadzono dla nich kontroli okresowych w 2020 r., pomimo tego, że w odniesieniu do wspomnianych linii DSDiK rozpoczęła wykonywanie trwałego zarządu w listopadzie 2019 r.

(akta kontroli t. II. str. 10-133, str. 449-463, t. IV str. 415-416, 420, 445-462)

7. W zakresie objętym kontrolą stwierdzono, że DSDiK nie podjęła rzetelnych działań ukierunkowanych na bieżące wyegzekwowanie lub ustalenie należności, a w konsekwencji pobieranie dochodów związanych z nieruchomościami będącymi przedmiotem umów najmu lub korzystania z nieruchomości w obrębie linii kolejowych nr 284 i 323 (trzy umowy najmu oraz dwie umowy korzystania z nieruchomości) 317 i 336 (jedna umowa dzierżawy i sześć umów korzystania z nieruchomości). W przypadku linii kolejowych nr 284 i 323 (dla których protokół odbioru sporządzono 3 grudnia 2019 r.) oraz linii kolejowych nr 317 i 336 (dla których protokół odbioru sporządzono 23 czerwca 2020 r.) DSDiK nie uzyskała za 2020 r. żadnych dochodów z przywołanego tytułu. Jak wynika z umów obowiązujących w dacie aktów notarialnych w sprawie przejęcia ww. linii w przypadku linii nr 284 i 323 potencjalne dochody wynosiły 13,8 tys. zł (rocznie), natomiast w przypadku linii nr 317 i 336 w kwocie co najmniej 13,7 tys. zł. Powyższe stanowiło również naruszenie art. 42 ust. 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych⁸⁹. Stosownie do wskazanego przepisu jednostki sektora finansów publicznych są obowiązane do ustalania przypadających im należności pieniężnych, w tym mających charakter cywilnoprawny, oraz terminowego podejmowania w stosunku do zobowiązanych czynności zmierzających do wykonania zobowiązania.

Dyrektor DSDiK wyjaśnił m.in., że w styczniu 2021 r. skierowano w odniesieniu do umów najmu korespondencję do PKP S.A. celem potwierdzenia, że pomimo związania umów najmu ze stosunkiem służbowym, umowy najmu w dacie aktu notarialnego pozostawały w obrocie prawnym. Potwierdzenie takie wpłynęło do DSDiK 1 kwietnia 2021 r., co pozwoliło ustalić możliwość uwzględnienia w księgach rachunkowych zapisów dot. należności czynszowych poczynszu od daty sygnowania aktu notarialnego Rep. A numer 4824/2020.

NIK nie podziela stanowiska zaprezentowanego w wyjaśnieniach Dyrektora DSDiK. Należy podkreślić, że zgodnie z protokołami przejęcia, wydanie nieruchomości dotyczących linii nr 284 i 323 nastąpiło 3 grudnia 2019 r., natomiast w przypadku linii nr 317 i 336 nastąpiło 23 czerwca 2020 r.

W odniesieniu do najmowanych lokali (dot. linii 317 i 336) DSDiK wystawiła faktury 2 marca 2021 r., tj. ponad osiem miesięcy po podpisaniu ww. protokołu. Ponadto w odniesieniu do nieruchomości, co do których były (przed przejęciem na mocy aktu notarialnego linii kolejowych) zawarte i obowiązujące umowy na korzystanie z nieruchomości działaniem rzetelnym byłoby podjęcie czynności ukierunkowanych na pozyskanie dochodów również z tytułu korzystania przez podmioty trzecie z nieruchomości będących aktualnie w trwałym zarządzie DSDiK.

W odniesieniu do umów najmu podmioty zobowiązane wystąpiły o umorzenie kwot czynszu za 2020 r. (sprawa pozostawała w toku).

(akta kontroli t. IV str. 41-57, t. V str. 1, 5-6, 11-19, t. VI str. 150-171)

⁸⁹ Dz. U. z 2021 r. poz. 305.

8. Pomimo stwierdzenia w protokołach kontroli okresowych przeprowadzonych w listopadzie 2020 r. na podstawie art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane konieczności zabezpieczenia obiektu budowlanego ze względu na niewłaściwy stan techniczny lub stwierdzenia, że obiekt nie zapewnia dalszego bezpiecznego eksploataowania, DSDiK nie podjęła rzetelnych działań w celu zabezpieczenia następujących obiektów: [1] budynku nastawni w Mirsku; [2] budynku magazynu w Mirsku (na działce nr 402/2) oraz [3] budynku magazynu w Mirsku.

W odniesieniu do przywołanych obiektów stwierdzono w toku oględzin przeprowadzonych w dniu 28 maja 2021 r.:

[1] zły stan techniczny magazynu przylegającego bezpośrednio do budynku dworca kolejowego w Mirsku przy pl. Dworcowym. Ponadto oględziny wykazały m.in., że od strony torów kolejowych niezabezpieczony był dostęp do rury osłonowej przebiegającej w kierunku skrzynki elektrycznej, niezabezpieczony pozostawał także dostęp do wnętrza obiektu, a we wnętrzu obiektu częściowo pozbawionego zadaszenia, a także nad którym luźno zwisały elementy uszkodzonego zadaszenia, przebywała osoba postronna;

[2] niezabezpieczenie zlokalizowanego w Mirsku w pobliżu ul. Adama Mickiewicza budynku nastawni przed dostępem osób trzecich, a tym samym brak realizacji zaleceń sformułowanych w Protokole z kontroli okresowej⁹⁰, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane, pomimo że zgodnie z przywołanym protokołem stan tego obiektu określono jako awaryjny;

[3] niezabezpieczenie zlokalizowanego w Mirsku, w pobliżu ul. Adama Mickiewicza, budynku magazynu, przed dostępem osób trzecich, a tym samym brak realizacji zaleceń sformułowanych w Protokole z kontroli okresowej⁹¹, o których mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane, pomimo że zgodnie z przywołanym protokołem stan tego obiektu określono jako awaryjny.

NIK wskazuje, że pomimo tego, że kontrole okresowe budynków zostały przeprowadzone w grudniu 2020 r., to 28 maja 2021 r. - w dacie przeprowadzenia przez kontrolerów NIK oględzin, obiekty te nadal pozostawały niezabezpieczone przed dostępem osób trzecich.

W związku z powyższym kontrolerzy NIK w dniu 1 czerwca 2021 r., na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, poinformowali Dyrektora DSDiK o stwierdzeniu bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego. Dyrektor DSDiK w dniu 17 czerwca 2021 r. poinformował o podjętych, wobec stwierdzonego zagrożenia, działaniach zapobiegających, tj. o opracowaniu w dniu 1 czerwca 2021 r. opisu przedmiotu zamówienia na wykonanie prac zabezpieczających, celem usunięcia stanu niebezpieczeństwa.

(akta kontroli t. IV. str. 516-539, t. VI. str. 1-4, 8)

9. W wyniku oględzin⁹² składników majątkowych na liniach kolejowych nr 284 i 323 oraz 317 i 336 stwierdzono w przypadku czterech składników majątkowych (wiadukt kolejowy w Skorzynicach, odcinek torów znajdujących się przed, jak i za mostem, zlokalizowanym w km 24,638 na linii nr 284, otoczenie budynku dworca w Mirsku oraz wiata w kompleksie dworca kolejowego w Mirsku), że DSDiK nie podjęła, we właściwym czasie, rzetelnych działań zmierzających do zabezpieczenia obiektów budowlanych przed dostępem osób nieupoważnionych lub wyeliminowania występującego niebezpieczeństwa. W toku oględzin stwierdzono:

a) niewłaściwe zabezpieczenie, tj. za pomocą łatwo przesuwalnych płyt pilśniowych, uszkodzonych i niekompletnych drewnianych przykryć przestrzeni,

⁹⁰ Protokół nr 7/12/2020-1R.

⁹¹ Protokół nr 4/12/2020-1R.

⁹² Z dnia 28 maja 2021 r.

znajdujących się pod poziomem gruntu o głębokości kilkudziesięciu centymetrów, zlokalizowanych bezpośrednio przy budynku dworca kolejowego w Mirsku od strony pl. Dworcowego;

b) zły stan techniczny wiaty, wchodzącej w skład kompleksu zabudowań dworca kolejowego w Mirsku, zlokalizowanej od strony torów kolejowych. W porównaniu do opisów i dokumentacji fotograficznej, zawartych w protokole kontroli okresowej⁹³, o której mowa w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane, brak było części zadaszenia i podpór drewnianych, a ponadto stan techniczny pozostałej części obiektu wskazywał na liczne uszkodzenia i braki (lewy narożnik zadaszenia wiaty bez podparcia słupem, pochylony był w kierunku gruntu, ponadto widoczne były uszkodzenia pokrycia dachowego, zmurszała konstrukcja dachu oraz widoczne pozostałości instalacji elektrycznej, także w formie luźno zwisającego przewodu pod zadaszeniem);

c) zły stan techniczny wiaduktu kolejowego (linia kolejowa nr 284), nad przebiegającą w Skorzynicach, eksploatowaną drogą powiatową 2518D, związany z uszkodzeniami mostownic drewnianych, z których jedna była rozwarstwiona, a jej opadająca część oparta była na dolnym fragmencie elementów konstrukcyjnych wiaduktu bezpośrednio nad drogą;

d) zły stan techniczny odcinków torów znajdujących się przed, jak i za mostem, zlokalizowanym w km 24,638 linii kolejowej nr 284, do których możliwy był dostęp osób postronnych. Odcinki torów pozbawione były lub częściowo pozbawione były m.in. podbudowy, podsypki tłuczniowej, podłoża, a ponadto widoczne były uszkodzenia drewnianych podkładów kolejowych.

W dniu 1 czerwca 2021 r., na podstawie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK, kontrolerzy poinformowali Dyrektora DSDiK o bezpośrednim niebezpieczeństwie dla życia i zdrowia ludzkiego, stwierdzonym w trakcie przeprowadzonych oględzin wybranych składników majątkowych zarządzanych przez DSDiK.

W odpowiedzi na ww. pismo Dyrektor DSDiK w dniu 17 czerwca 2021 r. poinformował o podjętych wobec stwierdzonego zagrożenia działaniach zapobiegających, tj. opracowaniu w dniu 1 czerwca 2021 r. opisu przedmiotu zamówienia na wykonanie prac zabezpieczających, celem usunięcia stanu niebezpieczeństwa.

(akta kontroli t. V str. 1,2, 5)

10. W wyniku analizy wybranej próby łącznie czterech nieruchomości, na których znajdowały się przejęte linie kolejowe stwierdzono, że DSDiK nie podjęła wymaganych działań mających na celu ujawnienie w księgach wieczystych⁹⁴ trwałego zarządu sprawowanego przez DSDiK, ustanowionego na podstawie stosownych decyzji lub powstałego z mocy prawa⁹⁵, tak by księgi wieczyste odzwierciedlały rzeczywisty stan prawny nieruchomości⁹⁶.

⁹³ Protokół nr 6/12/2020-1R.

⁹⁴ Prowadzonych dla nieruchomości stanowiących własność lub pozostających w użytkowaniu wieczystym Województwa Dolnośląskiego i stanowiących jednocześnie tereny kolejowe - przejmowane w związku z działaniami na rzecz przywracania połączeń kolejowych.

⁹⁵ Zgodnie z art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1990, ze zm.), państwowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej nabywają nieruchomości - na własność lub w użytkowanie wieczyste Skarbu Państwa, a samorządowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej - na własność lub w użytkowanie wieczyste odpowiedniej jednostki samorządu terytorialnego. W myśl art. 17 ust. 3 ww. ustawy, jednostki organizacyjne uzyskują do nabytych nieruchomości trwały zarząd z mocy prawa z dniem ich nabycia.

⁹⁶ W przypadku dwóch przykładowych nieruchomości objętą umową w formie aktu notarialnego Rep. A. 4824/2020 z dnia 8 czerwca 2020 r. (linie 317 i 366) w księgach wieczystych KW JG1S/00030662/3 oraz JG1S/00035584/7 ujawniono tylko prawo własności Województwa Dolnośląskiego. Podobnie w przypadku nieruchomości przejętych przez Województwo Dolnośląskie na podstawie aktu notarialnego Rep. A 3039/2020 z dnia 17 czerwca 2020 r. (linia nr 327) w księgach wieczystych SW1K/00103735/2 oraz SW1K/00104589/0

Dyrektor DSDiK wyjaśnił, że w księgach wieczystych został ujawniony trwały zarząd na liniach nr 311 i 326. Dyrektor DSDiK dodał również, że ze względu na trwający proces przejmowania linii kolejowych i trwający w związku z tym podział geodezyjny działek, wydzielający m.in. nieruchomości wód płynących na rzecz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie i ustalający punkty styku, dotychczas nie złożono do sądów wniosków o wpisy do ksiąg wieczystych, ujawniające trwały zarząd sprawowany przez DSDiK. Dyrektor DSDiK wskazał również, że „DSDiK zdecydowało złożyć takie wnioski jednocześnie po zakończeniu podziałów geodezyjnych i procesu przejmowania linii kolejowych na rzecz Województwa Dolnośląskiego. Taki stan rzeczy podyktowany jest dostosowaniem planu finansowego i zapewnieniem środków finansowych w odpowiedniej wysokości na opłaty za wpisy do ksiąg wieczystych. Ponadto dokonywanie wpisów „na bieżąco” wiązałoby się z nieuzasadnionym ponoszeniem dodatkowych opłat w przypadku planowanych podziałów gruntów i przekazywaniem w docelowym układzie budynków na rzecz jednostek samorządu terytorialnego.”.

NIK wskazuje, że trwały zarząd DSDiK nad przejmowanymi nieruchomościami, w każdym przypadku powinien być ujawniony w księgach wieczystych, gdyż księgi te powinny odzwierciedlać rzeczywisty stan prawny nieruchomości. Zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 6 lipca 1982 r. o księgach wieczystych i hipotece⁹⁷, księgi wieczyste prowadzi się w celu ustalenia stanu prawnego nieruchomości. Zgodnie zaś z art. 3 ust. 1 ww. ustawy domniemywa się, że prawo jawne z księgi wieczystej jest wpisane zgodnie z rzeczywistym stanem prawnym.

(akta kontroli t. VI str. 11-12, 17)

OCENA CZĄSTKOWA

Podjęmowane przez DSDiK działania, w okresie objętym kontrolą, przyczyniły się do poprawy i funkcjonowania transportu kolejowego na terenie województwa dolnośląskiego. Aktywność DSDiK skutkowała w szczególności realizacją II etapu rewitalizacji linii kolejowej nr 326 Wrocław – Trzebnica, przywróceniem ruchu pociągów na linii kolejowej nr 341 Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów, a także, w związku z powiększeniem tzw. trójkąta widoczności, zwiększeniem prędkości pociągów na dwóch przejazdach na linii nr 326.

Zakres zadań podejmowanych przez DSDiK uwarunkowany był wysokością środków finansowych uwzględnianych w budżecie Samorządu Województwa Dolnośląskiego i w WPF.

DSDiK podejmowała również działania, związane z przejętymi w latach 2019-2020 przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego odcinkami linii kolejowych, w tym m.in. inwentaryzacje stanu infrastruktury kolejowej części linii kolejowych i sporządzenie kosztorysów szacunkowych części linii kolejowych, zlecenie przeprowadzenia okresowych kontroli obiektów budowlanych, czy też robót budowlanych w celu zabezpieczenia obiektów budowlanych. Nie wszystkie działania w tej sferze były jednak legalne i rzetelne.

W wyniku kontroli, w związku z udzielanymi zamówieniami publicznymi, stwierdzono naruszenia uregulowań wewnętrznych DSDiK określających wymogi co do sposobu rozpoznania rynku lub przypadki odbiorów przedmiotów umów i zapłaty wynagrodzenia pomimo niepełnej realizacji na rzecz DSDiK przez wykonawców wymaganego zakresu świadczeń umownych, w łącznej wysokości 442,6 tys. zł.

DSDiK nie dysponowała rzetelną wiedzą na temat przejętej przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego infrastruktury kolejowej, w tym jej stanu technicznego

(druga z ksiąg wieczystych to księga wieczysta założona dla nieruchomości, którą przekazano Województwu Dolnośląskiemu, powstała z odłączenia w akcie notarialnym działek z nieruchomości objętej KW nr SW1K/00103734/5) ujawniono prawo własności Województwa Dolnośląskiego, lecz nie ujawniono trwałego zarządu.

⁹⁷ Dz. U. z 2019 r. poz. 2204.

oraz rzeczywistej liczby obiektów budowlanych. Również wymagane przepisami ustawy Prawo budowlane kontrole okresowe nie były przeprowadzane w odniesieniu do wszystkich obiektów, a w przypadku przeprowadzenia takich kontroli nie podejmowano wymaganych działań w celu właściwego zabezpieczenia obiektów budowlanych. W siedmiu przypadkach kontrolerzy NIK stwierdzili bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego, o czym, w celu zapobieżenia występującemu niebezpieczeństwu, na podstawie art. 51 ustawy o NIK, poinformowali Dyrektora DSDiK. Ponadto kontrola wykazała m.in. nieprawidłowe sporządzenie deklaracji na podatek od nieruchomości dla ośmiu linii kolejowych, co w ocenie NIK może skutkować koniecznością zapłaty podatku od nieruchomości za 2020 r. w wysokości 1 029,6 tys. zł wraz z należnymi odsetkami. Nadto DSDiK nie podejmowała rzetelnych działań ukierunkowanych na bieżące wyegzekwowanie lub ustalenie należności w związku z najmem nieruchomości pozostających w trwałym zarządzie bądź korzystaniem z nich przez podmioty trzecie.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące uwagi i wnioski:

Uwagi NIK zwraca uwagę, że:

- opisane w niniejszym wystąpieniu pokontrolnym nieprawidłowości związane z udzielaniem i realizacją zamówień publicznych, wskazują na potrzebę rozważania przez Dyrektora DSDiK wzmocnienia funkcjonujących w tym zakresie mechanizmów kontroli, w celu wyeliminowania możliwości występowania tego typu błędów w przyszłości,
- DSDiK jest jednostką organizacyjną samorządu terytorialnego, a więc częścią szeroko pojętej administracji, której powinnością jest działanie w granicach i na podstawie obowiązującego prawa. Wymaga to dochowywania należytej staranności przy realizowaniu wszelkiego rodzaju aktywności, w tym w szczególności remontowo-inwestycyjnej. DSDiK powinna zatem zapewnić funkcjonowanie w jednostce takich mechanizmów, które wyeliminują możliwość wykonywania prac lub robót budowlanych bez spełnienia wymogów przewidzianych przepisami prawa,
- realizacja przez DSDiK zadań w zakresie przywracania połączeń kolejowych uwarunkowana była w znacznym stopniu wysokością środków finansowych przewidzianych na ten cel w uchwałach budżetowych Województwa Dolnośląskiego oraz WPF. Wobec zwiększenia zakresu rzeczowego zadań, wynikającego z przejęcia w latach 2018-2020 przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego linii kolejowych o znacznie zdekapitalizowanej infrastrukturze, a także w sytuacji kontynuowania procesu przejmowania linii kolejowych po 2020 r. brak zapewnienia adekwatnych środków finansowych na realizację zadań związanych z przejmowaną infrastrukturą (m.in. na zabezpieczenie stanu technicznego obiektów) skutkować może ograniczoną możliwością właściwego wypełnienia przez DSDiK obowiązków w zakresie obejmującym transport kolejowy, w tym realizacji zadań dotyczących przejmowanych i nieeksploatowanych linii kolejowych. Ponadto dotychczas uwzględnione finansowanie zadań związanych z rewitalizacją wyłącznie w zakresie części przejętych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego linii kolejowych skutkować będzie ponoszeniem nakładów na niewykorzystywaną infrastrukturę.

Wnioski

1. Opracowanie planu biznesowego, o którym mowa w art. 38f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.
2. Dokonanie zmiany Statutu Sieci Kolejowej w taki sposób, aby postanowienia przywołanego dokumentu odzwierciedlały stan faktyczny w zakresie

infrastruktury czynnej i eksploatowanej, a także infrastruktury, która nie spełnia takich kryteriów.

3. Podjęcie działań organizacyjnych w celu zapewnienia udzielania zamówień publicznych zgodnie z obowiązującymi uregulowaniami wewnętrznymi, w tym w szczególności z zachowaniem wymogów związanych z obowiązkiem rozpoznania rynku.
4. Podjęcie działań organizacyjnych w celu zagwarantowania spełnienia formalnoprawnych wymogów, w tym wynikających z ustawy Prawo budowlane oraz ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, warunkujących podjęcie prac lub robót budowlanych na przejętych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego liniach kolejowych.
5. Przeprowadzenie analizy możliwości wystąpienia do Wykonawców zamówień publicznych na rzecz DSDiK o uzupełnienie niezrealizowanych zakresów świadczeń, które były wymagane postanowieniami umownymi lub przeprowadzenie analizy możliwości uzyskania zwrotu wypłaconego wynagrodzenia w zakresie nieznajdującym odzwierciedlenia w faktycznie zrealizowanych przedmiotach umów, a w sytuacji występowania pozytywnych przesłanek do takich działań ich realizację wobec Wykonawców.
6. Złożenie korekt deklaracji podatkowych na podatek od nieruchomości za 2020 r. oraz poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli o skutkach finansowych tych działań.
7. Podjęcie działań ukierunkowanych na zapewnienie realizacji kontroli okresowych wymaganych stosownie do postanowień art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo budowlane w odniesieniu do obiektów budowlanych na przejętych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego liniach kolejowych.
8. Zapewnienie bieżącego podejmowania działań w zakresie zmierzającym do ustalania istnienia należności, a także realizacji dochodów, w odniesieniu do podmiotów wynajmujących lub faktycznie korzystających z nieruchomości pozostających w trwałym zarządzie DSDiK w wyniku przejęcia przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego linii kolejowych.
9. Podjęcie działań ukierunkowanych na realizację zaleceń sformułowanych w wyniku przeprowadzonych okresowych kontroli obiektów budowlanych.
10. Poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli o wynikach działań podjętych w celu usunięcia stwierdzonych w toku kontroli stanów bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia ludzkiego.
11. Podjęcie działań ukierunkowanych na zapewnienie zgodności ze stanem faktycznym danych zawartych w księgach wieczystych w odniesieniu do nieruchomości pozostających w trwałym zarządzie DSDiK w wyniku przejęcia przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego linii kolejowych.

V. 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 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. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Obowiązek
poinformowania
NIK o sposobie
wykorzystania uwag
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych 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, 15 lipca 2021 r.

Kontrolerzy
Jakub Mucha
Główny specjalista kontroli
państwowej
/-/

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura we Wrocławiu
p.o. Dyrektor
Marcin Kaliński
/-/

Rafał Sudnik
Starszy inspektor kontroli państwowej
/-/

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym dokonał:

p.o. Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
we Wrocławiu
Marcin Kaliński

.....
podpis

* Informacje pochodzące od organów podatkowych wyłączone przez NIK z podania do publicznej wiadomości z uwagi na art. 294 § 4 w zw. z art. 293 § 1 i 2 w zw. z art. 298 oraz 299 § 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2021 r. poz. 1540, ze zm.) w zw. z art. 10 ustawy o NIK, jako zawierające tajemnicę skarbową.