



**Najwyższa Izba Kontroli  
Departament Komunikacji  
i Systemów Transportowych**

Warszawa, dnia 18 listopada 2010 r.

**Zarząd  
PKP Intercity S.A.  
w Warszawie**

I/10/005  
KKT-4114-01-01/2010

### **WYSTĄPIENIE POKONTROLNE**

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r., Nr 231, poz. 1701 ze zm.), zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli – Departament Komunikacji i Systemów Transportowych przeprowadziła w PKP Intercity S.A. (zwanej dalej Intercity lub Spółką), kontrolę działalności WARS S.A. (zwanej dalej WARS) po jej restrukturyzacji. Kontrolą objęto współpracę Intercity z WARS w latach 2008 – 2010 (do października) w zakresie realizacji przez WARS usług hotelowych i gastronomicznych w wagonach przekazanych przez Intercity do obsługi. Kontrolą objęto również proces objęcia przez PKP Intercity S.A. akcji spółki WARS S.A. w 2005 r.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 7 października 2010 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy o NIK, przekazuje Zarządowi Spółki niniejsze wystąpienie pokontrolne.

**Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia, pod względem legalności, gospodarności, rzetelności i celowości, współpracę Zarządu PKP Intercity S.A. z Zarządem WARS S.A., w zakresie realizacji przez WARS usług hotelowych i gastronomicznych w wagonach przekazanych przez Intercity do obsługi, mimo stwierdzonych uchybień.**

1. Z ustaleń kontroli wynika, że Zarząd Intercity już w drugiej połowie 2003 r. podjął działania zmierzające do restrukturyzacji zadłużenia WARS S.A wobec Spółki. Zadłużenie to w końcu 2003 r. wyniosło 10,7 mln zł. W ramach prac prowadzonych w tym zakresie Zarząd Spółki w grudniu 2003 r. uzyskał zgodę Rady Nadzorczej Intercity<sup>1</sup> oraz w styczniu 2004 r. zgodę PKP S.A. – właściciela i użytkownika udziałów PKP Intercity sp. z o.o.<sup>2</sup> – na objęcie

<sup>1</sup> Uchwała Nr 29/II/2003 r. z dnia 23 grudnia 2003 r. Rady Nadzorczej Spółki.

<sup>2</sup> Uchwała z dnia 21 stycznia 2004 r. oraz uchwała z dnia 22 marca 2004 r. Wspólnika spółki „PKP Intercity” spółka z o.o. z siedzibą w Warszawie.

akcji imiennych WARS S.A. o wartości równej jej zadłużeniu. Spółka uzyskała również, w lipcu 2004 r., zgodę Prezesa Urzędu Konkurencji i Konsumentów<sup>3</sup> na przejęcie kontroli nad WARS, a we wrześniu 2004 r. zgodę Ministra Skarbu Państwa, właściciela wszystkich akcji WARS, na objęcie 1.020.000 akcji w jej podwyższonym kapitale<sup>4</sup>. W rezultacie podjęte działania doprowadziły do skutecznego objęcia przez Spółkę w lutym 2005 r. akcji WARS S.A.

W ocenie NIK, przejęcie kontroli nad WARS było działaniem celowym i doprowadziło do minimalizacji ryzyka poniesienia przez Spółkę straty również narastającemu zadłużeniu WARS.

2. Izba pozytywnie ocenia, pod względem rzetelności i celowości, działania Zarządu Intercity związane z uregulowaniem zasad współpracy z WARS, w zakresie realizacji przez tę spółkę usług hotelowych i gastronomicznych w wagonach będących własnością Intercity.

Z ustaleń kontroli wynika, że Zarząd Intercity zawarł z WARS ogółem 28 umów. Ich przedmiotem było m.in.: wykonywanie usług w wagonach sypialnych i restauracyjnych, wynajem wagonów restauracyjnych i barowych w celu świadczenia w nich przez WARS usług gastronomicznych, wydawania podróznym poczęstunku, dystrybucja prasy w wagonach poddzierżawianie nieruchomości i najem lokali oraz dostawy opału do ogrzewania wagonów. Zdaniem NIK, Spółka należycie zabezpieczyła w tych umowach swój interes prawny i ekonomiczny, głównie poprzez zawarcie postanowień dotyczących: kar umownych, zabezpieczenia należytego wykonania umów najmu oraz zapisów umożliwiających przeprowadzanie w WARS kontroli przez pracowników Intercity. Podkreślenia wymaga, że łączne przychody Spółki z tytułu sprzedaży biletów w wagonach hotelowych w 2008 r. wynosiły 74.867 tys. zł i stanowiły 6,2% ogółu jej przychodów z działalności, a w 2009 r. 79.551,2 tys. zł (4,1%). Przychody Spółki z dzierżawy wagonów gastronomicznych były znacznie niższe i wynosiły odpowiednio: 2.369 tys. zł oraz 2.497 tys. zł.

3. NIK pozytywnie ocenia, pod względem gospodarności i celowości, działania Zarządu Intercity mające na celu poprawę stanu technicznego posiadanych wagonów hotelowych i gastronomicznych, mimo trudnej sytuacji finansowej Spółki<sup>5</sup>. Z ustaleń kontroli wynika bowiem, że Intercity w latach 2007-2010 (do października) poddała naprawie głównej 73 wagony hotelowe oraz modernizacji 45 wagonów gastronomicznych, z ogółem 385 wagonów tego rodzaju, będących w posiadaniu Spółki<sup>6</sup>. Pozytywnie Izba ocenia również zamierzenia Zarządu Spółki, związane z dalszą poprawą sprawności technicznej tego rodzaju taboru, w tym m.in. 22 wagonów restauracyjnych, a także wagonów barowych.

NIK zwraca uwagę, że aż 42% taboru gastronomicznego i hotelowego nie użytkowano głównie ze względu na jego wiek (od 20 do ponad 30 lat) i związany z tym stan ogólnego ich

<sup>3</sup> Decyzja nr DOK-61/04 z dnia 12 lipca 2004 r.

<sup>4</sup> Porozumienie z dnia 9 września 2004 r. pomiędzy PKP Intercity S.A. i Skarbem Państwa RP, reprezentowanym przez Ministra Skarbu Państwa

<sup>5</sup> PKP Intercity S.A. w 2008 r. wykazała stratę netto w wysokości 6.517.302,89 zł, a w 2009 r. już 76.815.626,75 zł. Strata netto w I półroczu 2010 r. wyniosła aż 148.530.550,67 zł.

<sup>6</sup> Według stanu na dzień 14 września 2010 r.

zużycia oraz niespełnienie podstawowych warunków sprawności technicznej. Dotyczyło to zwłaszcza wagonów barowych, przejętych od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w dniu 1 grudnia 2008 r. W rezultacie, Spółka nie zawsze była w stanie pokryć w pełni potrzeby przewozowe, wynikające z rozkładu jazdy. Przykładowo – w dniu 13 września 2010 r. służby wagonowe Spółki nie włączyły wagonów barowych do czterech pociągów Intercity, kursujących według rozkładu jazdy.

4. Niewystarczające były, w ocenie NIK, działania Zarządu Intercity w zakresie zapobiegania niszczeniu i dewastacji wagonów hotelowych i gastronomicznych wyłączonych z eksploatacji ze względów technicznych lub okresu ich eksploatacji. Wskazują na to wyniki przeprowadzonych przez NIK oględzin 40 wagonów wyłączonych z użytkowania, odstawionych na tory postojowe stacji Kraków Zachód oraz Gdynia Leszczyki. W toku oględzin stwierdzono bowiem, że wyposażenie wewnątrz 7 wagonów, w tym 4 długotrwale wyłączonych z eksploatacji (m.in. od dnia 4 czerwca 2009 r.), było zdewastowane lub rozkradzione. We wnętrzach pięciu z tych wagonów zalegały śmieci. Z jednego z nich nie usunięto zapasu opału (węgla). Oszklenie zewnętrzne w trzech wagonach było zdewastowane (wybite szyby w drzwiach przejściowych). Podkreślenia wymaga, że w dwóch wagonach widoczne były ślady zamieszkiwania przez osoby bezdomne. Pozostałe 33 wagony wyłączone z użytkowania w I kwartale 2010 r. były należycie zabezpieczone – odwodowane, odwęglone i zamknięte.

NIK zauważa, że Zarząd Spółki podjął w bieżącym roku działania mające na celu dokonanie przeglądu stanu taboru wagonowego długotrwale wyłączonego z eksploatacji. Do dnia zakończenia kontroli, ze względu na trwanie tych prac, Zarząd Intercity nie podjął decyzji o ich dalszym zagospodarowaniu, w tym kasacji, skierowaniu do naprawy rewizyjnej lub naprawy głównej.

Przedstawiając Zarządowi PKP Intercity S.A. powyższe oceny i uwagi, Najwyższa Izba Kontroli – Departament Komunikacji i Systemów Transportowych wnosi o:

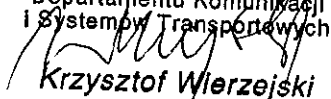
- podjęcie działań w celu zapobieżenia dalszej degradacji technicznej taboru wagonowego odstawionego trwale na tory postojowe oraz działań zmierzających do jego zagospodarowania,
- kontynuację działań zmierzających do odbudowy taboru wagonowego (wagonów hotelowych i gastronomicznych) przy uwzględnieniu sytuacji ekonomicznej Spółki i zapotrzebowania na tabor tego rodzaju.

Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy o NIK, zwraca się do Zarządu PKP Intercity S.A. o przedstawienie, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego, informacji o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia takich działań.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego Zarządowi przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie do

Dyrektora Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych NIK umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen, uwag i wniosków zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym wyżej mowa, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały.

DYREKTOR  
Departamentu Komunikacji  
i Systemów Transportowych  
  
Krzysztof Wierzejski