



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DEPARTAMENT ROLNICTWA
I ROZWOJU WSI

KRR.410.2.3.2024

Paweł Bukowski
Prezes Zarządu
Terminal Intermodalny
Bydgoszcz Emilianowo Spółka z o.o.
ul. Hetmańska 38
85-039 Bydgoszcz

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

P/24/037 - Funkcjonowanie spółek z większościovym udziałem Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa
i nadzór nad ich działalnością

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo Spółka z o.o., ul. Hetmańska 38, 85-039 Bydgoszcz.
Kierownik jednostki kontrolowanej	Paweł Bukowski, Prezes Zarządu od 27 lipca 2020 r. nadal.
Zakres przedmiotowy kontroli	Realizacja przez Spółkę wyznaczonych jej zadań nałożonych przez Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa i przepisy prawa. Gospodarka finansowa i majątkowa Spółki.
Okres objęty kontrolą	Okres od 2020 r. do dnia zakończenia czynności kontrolnych, z uwzględnieniem dowodów powstałych przed okresem objętym kontrolą.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Departament Rolnictwa i Rozwoju Wsi
Kontrolerzy	1. Artur Tomaszewski, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KRR/26/2024 z 22 kwietnia 2024 r. 2. Piotr Narel, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KRR/27/2024 z 22 kwietnia 2024 r. 3. Maciej Kucharski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr KRR/28/2024 z 22 kwietnia 2024 r.

(akta kontroli str. 1-4)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia opisowo realizację przez Zarząd spółki Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo Spółka z o.o. nałożonych przez Wspólników, tj. Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa, Bydgoski Park Technologiczny Sp. z o.o. oraz Polskie Koleje Państwowe S.A., celów dotyczących przygotowania dokumentów niezbędnych do rozpoczęcia budowy kolejowo-drogowego terminala intermodalnego w Emilianowie koło Bydgoszczy (dalej Inwestycja lub Projekt).

Spółka wprowadziła uregulowania wewnętrzne zgodnie z wymogami ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym³ oraz wprowadziła zasady wynagradzania członków organu zarządzającego, co było zgodne z wymogami ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami⁴. Przestrzegano również limitów wynagrodzenia określonych w umowie o zarządzanie. NIK zauważa, że niezatwierdzenie przez Zarząd i Zgromadzenie Wspólników dokumentacji planistycznej oraz ich aktualizacji, nie sprzyjało efektywnemu zarządzaniu projektem o ograniczonym zakresie i czasie trwania.

Prawidłowa realizacja przez Zarząd spółki Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo Spółka z o.o. (dalej Spółka lub TIBE Sp. z o. o.) celów zarządczych wyznaczonych przez Wspólników oraz pozostałe działania w zakresie przygotowań do realizacji Inwestycji, nie doprowadziły do zapewnienia finansowania Inwestycji ze źródeł zewnętrznych, tj. spełnienia zasadniczego warunku pierwszego dokapitalizowania Spółki, o którym mowa w Warunkowej Umowie Inwestycyjnej. Złożyło się na to szereg niezależnych od Zarządu Spółki przyczyn dotyczących m.in.: konieczności pozyskania dodatkowego terenu na potrzeby planowanej Inwestycji, wydłużonego procesu uprawomocnienia się decyzji środowiskowej, terminów wynikających z harmonogramów konkursów oraz wymogów programów finansowanych ze środków UE w zakresie m.in. posiadania prawa do nieruchomości i projektu budowlanego oraz braku wkładu własnego beneficjenta.

Przyczyny zaistnienia tych przeszkód miały źródło w założeniach Warunkowej Umowy Inwestycyjnej dotyczących zasobów niezbędnych do realizacji Inwestycji oraz w nieefektywnym współdziałaniu pomiędzy organami Spółki oraz w ramach Zgromadzenia Wspólników. Świadczy o tym m.in. niepodjęcie przez Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa, jako większościowego udziałowca oraz pozostałych Wspólników, decyzji w sprawie dalszego sposobu finansowania działalności Spółki pomimo wyczerpywania się środków finansowych pochodzących z kapitału zakładowego. W związku z sytuacją Spółki Zarząd zwołał Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników jednak Wspólnicy nie podjęli działań w tym zakresie, co może grozić utratą dotychczasowego dorobku w zakresie Inwestycji.

Zdaniem NIK konieczne jest niezwłoczne podjęcie przez Wspólników, w tym Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa jako większościowego udziałowca we współpracy z pozostałymi Wspólnikami, działań w celu określenia przyszłości Spółki i realizowanej Inwestycji budowy kolejowo-drogowego terminala intermodalnego. Spółka nie posiada środków finansowych na przygotowanie i realizację Inwestycji, a w sytuacji niepodjęcia jakichkolwiek działań Wspólników w tym zakresie, powinna zostać ogłoszona upadłość Spółki Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo Spółka z o.o.

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

³ Dz.U. z 2024 r. poz. 125 ze zm.

⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1907 ze zm.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej⁵ kontrolowanej działalności

OBSZAR

1. Cele i zadania nałożone przez Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa i przepisy prawa

Opis stanu faktycznego

Porozumienie o współpracy przy podejmowaniu działań na rzecz budowy kolejowo-drogowego terminala intermodalnego w Emilianowie koło Bydgoszczy, którego sygnatariuszami byli Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa (dalej KOWR), Polskie Koleje Państwowe S.A. (dalej PKP S.A.), Gmina Nowa Wieś Wielka, Wojewoda Kujawsko-Pomorski, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Bydgoski Park Technologiczny Sp. z o.o. (dalej BPPT Sp. z o.o.) oraz PKP CARGO S.A., zawarte zostało 17 września 2019 r. (dalej Porozumienie).

Podejmując działania zmierzające do realizacji Porozumienia, w dniu 10 czerwca 2020 r. KOWR założył spółkę celową pod firmą Terminal Intermodalny Bydgoszcz Emilianowo Sp. z o.o. (dalej Spółka lub TIBE Sp. z o. o.), z kapitałem zakładowym w wysokości 2000 tys. zł⁶, odpowiadającym 4000 udziałom po 500 zł każdy. Organami Spółki były Zgromadzenie Wspólników (dalej ZW) oraz jednoosobowy zarząd. Celem Spółki było przygotowanie oraz realizacja budowy kolejowo-drogowego terminala intermodalnego w Emilianowie koło Bydgoszczy (dalej Inwestycja lub Projekt).

Warunkową Umowę Inwestycyjną, której sygnatariuszami byli KOWR, PKP S.A. oraz BPPT Sp. z o.o., zawarto 29 lipca 2020 r.⁷ (dalej WUI). Jej celem było określenie zasad dotyczących przygotowania i realizacji Inwestycji, ładu korporacyjnego, zasad zbywania udziałów w Spółce oraz finansowania Projektu przy udziale środków UE. Zgodnie z postanowieniami WUI, PKP S.A. oraz BPPT Sp. z o.o. zobowiązały się objąć udziały i przystąpić do Spółki poprzez wniesienie wkładu pieniężnego na zwiększenie kapitału zakładowego. W wyniku objęcia udziałów w Spółce przez nowych Wspólników⁸, nastąpiło podwyższenie kapitału zakładowego do kwoty 2275 tys. zł odpowiadającej 4550 udziałom po 500 zł każdy, w tym KOWR posiadał 4000 udziałów o wartości 2000 tys. zł, co stanowiło 87,9%, BPPT Sp. z o. o. 500 o wartości 250 tys. zł, co stanowiło 11% oraz PKP S.A. 50 udziałów o wartości 25 tys. zł, co stanowiło 1,1%. Żadne udziały nie były uprzywilejowane. W związku z objęciem udziałów w Spółce przez Wspólników dokonano również stosownych zmian w Akcie założycielskim Spółki⁹. [...] ¹⁰.

Zgodnie z założeniami zakres projektu obejmować miał prace przygotowawcze i projektowe, budowę placu manewrowo-składowego do prowadzenia prac przeładunkowych i składowania jednostek intermodalnych wraz z pełną infrastrukturą terminala intermodalnego oraz budowę drogi dojazdowej. Ostatecznie,

⁵ 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.

⁶ Wpis do Krajowego Rejestru Sądowego Nr 852180 uzyskano 27 lipca 2020 r.

⁷ Aneks nr 1 do WUI z 27 stycznia 2021 r. ws. wydłużenia terminu na przystąpienie BPPT Sp. z o.o. oraz PKP S.A. do Spółki.

⁸ Objęcie udziałów w Spółce przez PKP S.A. nastąpiło 12 maja 2021 r., natomiast przez BPPT Sp. z o.o. 18 sierpnia 2021 r.

⁹ Akt założycielski Spółki po zmianach z 29 kwietnia 2021 r.

¹⁰ Wyłączono informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa. Tajemnica ustawowo chroniona na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902), w zw. z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2022 r. poz. 1233). Wyłączenie dokonane przez NIK w interesie TIBE Sp. z o. o.

ZW zarekomendowało zarządowi Spółki realizację wariantu Inwestycji zakładającego wykorzystanie dwóch suwnic szynowych RMG¹¹.

(akta kontroli str. 5-10, 568-577, 623-655 pliki 1-10, 119-194)

Zarząd Spółki opracował strategię działania Spółki na lata 2021–2023. W dokumencie tym określono m.in. zakres działań na etapie przygotowawczym, tj. przygotowanie stosownej dokumentacji, uzyskanie decyzji administracyjnych i pozyskanie środków na realizację oraz harmonogram realizacji Inwestycji. Zarząd Spółki oraz ZW nie podjęły uchwały w sprawie przyjęcia i wdrożenia tego dokumentu. Zarząd Spółki opracował również wieloletni program inwestycyjny na lata 2022 – 2026 oraz biznesplan na rok 2022. Dokumenty te, które zostały opracowane na podstawie wytycznych KOWR ws. dokumentów planistycznych¹², były pochodną planu działania Spółki na etapie przygotowawczym Inwestycji. Dokumenty zostały przyjęte jedynie uchwałami zarządu Spółki, pomimo, że zgodnie z wytycznymi ws. dokumentów planistycznych powinny być również zatwierdzone uchwałą ZW w nieprzekraczalnym terminie do 31 stycznia 2022 r.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że zarząd przedłożył Wspólnikom projekt strategii, jednak nie wykazywali oni zainteresowania planami Spółki ani nie wspierali jej w ich realizacji. Dokumenty planistyczne zostały przedłożone ZW jednak nie zostały przyjęte żadnym formalnym dokumentem. Ponadto KOWR, któremu przekazano te dokumenty, nie zgłaszał uwag w tym zakresie.

(akta kontroli str. 99-103, 120-123, 623-655 pliki 195-199)

Wymóg dotyczący podejmowania przez ZW uchwał w zakresie spraw, o których mowa w art. 17 ust. 1-4 i 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym¹³ (dalej istotne transakcje), określony został w §19 ust. 1 Aktu założycielskiego Spółki. W latach 2020 (II połowa) - 2024 (I połowa) ZW nie podejmowało uchwał w przedmiocie istotnych transakcji.

(akta kontroli str. 578-593, 623-655 pliki 200-201)

Zasady wynagradzania i wysokość wynagrodzenia Prezesa Zarządu zostały określone w uchwałach nadzwyczajnego zgromadzenia wspólników (dalej NZW) nr 1 z 20 lipca 2020 r. oraz nr 4 z 22 lipca 2022 r. ws. ustalenia zasad wynagradzania i wysokości wynagrodzenia członka zarządu Spółki. Było to zgodne z art. 2 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami¹⁴ (dalej ustawy o z.k.w.k.).

Zgodnie z §12 ust. 1 umowy o zarządzanie z 27 lipca 2020 r., z tytułu należytego wykonywania obowiązków, Prezes Zarządu miał prawo do stałego wynagrodzenia podstawowego w wysokości stanowiącej trzykrotność przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłoszonego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego¹⁵. Zgodnie z §13 ust. 1 tej umowy, w zależności od realizacji celów zarządczych, Prezes Zarządu miał prawo do wynagrodzenia uzupełniającego za rok obrotowy w wysokości do 50% wynagrodzenia podstawowego w poprzednim roku obrotowym. Tak samo zostały ukształtowane składniki wynagrodzenia

¹¹ Suwnica szynowa RMG (ang. Rail Mounted Gantry cranes) to duża konstrukcja bramowa poruszająca się po szynach, w odróżnieniu do suwnicy RTG (ang. Rubber Tyred Gantry), która przemieszcza się na kołach gumowych.

¹² Wytyczne dla spółek KOWR do sporządzania dokumentów planistycznych - wieloletnich programów inwestycyjnych na lata 2022 - 2026 i biznesplanów na rok 2022, zatwierdzone przez Dyrektora Generalnego KOWR w dniu 17 listopada 2021 r.

¹³ Dz.U. z 2024 r. poz. 125 ze zm.

¹⁴ Dz.U. z 2020 r. poz. 1907 ze zm.

¹⁵ Z dniem 1 stycznia 2018 r. weszła w życie ustawa o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na 2018 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 2371). Od 2018 r. do chwili obecnej przepisy ustaw ołobudżetowych wskazują, że podstawę wymiaru, o której mowa w art. 1 ust. 3 pkt 11 ustawy o z.k.w.k., stanowi przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w czwartym kwartale 2016 r. tj. kwotę 4403,78 zł.

oraz ich poziom w §8 ust. 2 i 6 aneksu do umowy o zarządzanie z 28 lipca 2022 r. Było to zgodne z art. 4 ust. 1 i 2 ustawy o z.k.w.k. dotyczącym ustalania wysokości wynagrodzeń członków organu zarządzającego.

Wysokość wypłaconego wynagrodzenia dla Prezesa Zarządu w latach 2020 (II połowa) - 2024 (I połowa) nie przekroczyła limitów określonych w umowie o zarządzanie. W zakresie niezbędnym do wykonywania usług zarządzania, Prezesowi Zarządu udostępniono do korzystania pomieszczenie biurowe wraz z wyposażeniem¹⁶, samochód, telefon komórkowy oraz komputer przenośny.

Zakres zobowiązania Prezesa Zarządu dotyczącego zakazu konkurencji, w tym kara umowna za naruszenie tego zobowiązania w wysokości jednokrotności wynagrodzenia stałego, zostały określone w §11 umowy o zarządzanie. W latach 2020 (II połowa) - 2024 (I połowa) nie naliczono kar umownych z tego tytułu.

(akta kontroli str. 124-136, 623-655 pliki 202-206)

Nadzór nad działalnością zarządu Spółki był sprawowany przez ZW poprzez wyznaczanie celów zarządczych, od realizacji których uzależniona została wypłata wynagrodzenia uzupełniającego Prezesa Zarządu. W latach 2020 (II połowa) – 2022 (I połowa) cele zarządcze określone zostały w §13 ust. 1 umowy o zarządzanie z 27 lipca 2020 r., które dotyczyły m.in. wartości wskaźników efektywności gospodarowania, terminowego regulowania zobowiązań o charakterze publiczno-prawnym, zatwierdzenia sprawozdania finansowego, realizacji strategii rozwoju i zadań o charakterze inkorporacyjnym, restrukturyzacyjnym oraz w obszarze produkcji i hodowli. W umowie tej nie określono jednak mierników ani sposobu oceny realizacji celów zarządczych. Od 2022 r. cele zarządcze określone były w uchwałach ZW ws. ustalenia celów zarządczych dla Prezesa Zarządu na dany rok obrotowy oraz określenia sposobu oceny ich zrealizowania. W uchwałach tych określone zostały mierniki realizacji celów zarządczych¹⁷, kryteria oraz sposób dokonywania ich oceny¹⁸.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że pierwotna umowa o zarządzanie została zawarta według szablonowego wzoru stosowanego w spółkach z większościovym udziałem KOWR, a jej postanowienia w części miały charakter tymczasowy, o czym świadczą m.in. zapisy dotyczące przygotowywania biznesplanów obejmujących wykaz zadań hodowlanych i gospodarczych.

W 2020 r. realizowano głównie zadania związane z organizacją Spółki, m.in. dotyczące powołania Prezesa Zarządu oraz zawarcia umów z firmami prowadzącymi usługę księgowo-kadrową oraz obsługę prawną. Ocena realizacji celów zarządczych za 2020 r. miała swoje odzwierciedlenie w uchwale NZW z 22 lipca 2022 r. ws. ustalenia wysokości wynagrodzenia uzupełniającego Prezesa Zarządu za rok 2020, zgodnie z którą wysokość wynagrodzenia uzupełniającego dla Prezesa Zarządu ustalono na 20% wynagrodzenia podstawowego w roku obrotowym 2020.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że nie zna przyczyn dokonania przez ZW oceny realizacji celów zarządczych za 2020 r. po przeszło półtora roku od zakończenia roku obrotowego oraz metodologii według której dokonało tej oceny.

W 2021 r. sfinalizowano zadania związane z organizacją Spółki, w tym m.in. uzyskano zgodę Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji Konsumentów na dokonanie koncentracji poprzez utworzenie nowego przedsiębiorcy, objęciem udziałów w Spółce przez BPPT Sp. z o.o. oraz PKP S.A. W ramach przygotowań do realizacji Inwestycji

¹⁶ Siedziba Spółki mieściła się w lokalu biurowym wynajmowanym od Oddziału Terenowego KOWR w Bydgoszczy przy ul. Hetmańskiej 38.

¹⁷ Tj. analizy i dokumenty zatwierdzone przez ZW oraz uzyskane decyzje administracyjne.

¹⁸ Tj. jakość dostarczonego materiału wg czterostopniowej skali wartości procentowych.

opracowano program funkcjonalno-użytkowy. Wspólnicy nie dokonali oceny realizacji celów zarządczych za 2021 r.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że nie zna przyczyn niedokonania oceny celów zarządczych za 2021 r.

Rezultatem realizacji celów zarządczych na 2022 r.¹⁹ było wykonanie zestawu analiz ekonomicznych²⁰, w wyniku których ZW zarekomendowało zarządowi Spółki jeden z czterech wariantów Inwestycji²¹. Wykonano również raport oddziaływania na środowisko na potrzeby wydania decyzji środowiskowej, analizę wariantów rozwojowych oraz opracowano regulamin zarządu Spółki, który został przyjęty przez ZW²². W ocenie ZW cele zarządcze za 2022 r. zrealizowano na poziomie 88%²³.

Efektom realizacji celów zarządczych na 2023 r.²⁴ było studium wykonalności dla Inwestycji, pozytywna decyzja wójta gminy Nowa Wieś Wielka dotycząca oceny oddziaływania na środowisko, aktualizacja programu funkcjonalno-użytkowego, opis przedmiotu zamówienia do postępowania o zamówienie publiczne na projekty budowlane oraz dwanaście miesięcznych raportów o podjętych działaniach i statusie wykonanych zadań mających na celu realizację przedsięwzięcia²⁵. W ocenie ZW cele zarządcze za 2023 r. zrealizowano w 100%.

Cele zarządcze na 2024 r. nie zostały dotychczas wyznaczone.

W latach 2020 (II połowa) – 2024 (I połowa) zarząd Spółki informował Wspólników o podejmowanych działaniach oraz sytuacji finansowej w formie raportów oraz sprawozdań finansowych i z działalności w cyklu miesięcznym, kwartalnym i rocznym. Nie stwierdzono braku realizacji uchwał ZW przez zarząd Spółki.

Na przełomie lat 2020-2021 nastąpiła zmiana koncepcji dotyczącej powierzchni nieruchomości, na której miała być realizowana Inwestycja. Wynikało to z tego, że zarządca toru nr 11, tj. PKP PLK SA., nie wyraził zgody na udostępnienie go na potrzeby Inwestycji²⁶, co skutkuje koniecznością budowy nowego toru nr 15 i pozyskania dodatkowego terenu należącego do Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe (dalej Lasy Państwowe), w tym wylesienia go. Zgodnie ze zmienioną koncepcją powierzchnia terenu potrzebnego pod Inwestycję to ponad 8 ha, z czego PKP S.A. posiadało 3,5 ha.

Prezes Zarządu PKP S.A. wyjaśnił, że PKP S.A. wytypowało pakiet nieruchomości w województwie kujawsko-pomorskim niezbędny do zamiany z Lasami Państwowymi na działki gruntu niezbędne do zrealizowania Inwestycji. Podjęte rozmowy z Lasami Państwowymi dotyczące przeprowadzenia ewentualnej zamiany gruntów nie przyniosły jednak skutku, w związku z brakiem podstaw prawnych do przeprowadzenia takiej zamiany. Prezes Zarządu PKP S.A. jednocześnie wyjaśnił, że KOWR nie posiadał możliwości zamiany nieruchomości gruntowych na potrzeby Inwestycji z uwagi na to, że przejmowane grunty musiały być przeznaczone na potrzeby działalności rolniczej. Prezes Zarządu PKP S.A. dodatkowo wyjaśnił, że już na etapie poprzedzającym zawarcie WUI interesariusze terminala

¹⁹ Uchwała numer 6 NZW z dnia 22 lipca 2022 r. ws. ustalenia celów zarządczych dla prezesa zarządu spółki na rok obrotowy 2022 oraz określenia sposobu oceny ich zrealizowania, zmieniona uchwałą nr 3/03/2023 z dnia 31 marca 2023 r.

²⁰ Tj. analizy społeczno-ekonomicznej, analizy finansowej, analizy opłacalności przedsięwzięcia.

²¹ Uchwała nr 3/11/2022 NZW Spółki z 24 listopada 2022 r. w sprawie rekomendacji Zarządowi Spółki wariantu realizacji inwestycji.

²² Regulamin został zatwierdzony uchwałą NZW nr 5/3/2023 z 31 marca 2023 r. w sprawie zatwierdzenia regulaminu Zarządu Spółki.

²³ Uchwała nr 3/6/2023 zwyczajnego zgromadzenia wspólników z 28 czerwca 2023 r. w sprawie oceny realizacji wykonania celów zarządczych dla Prezesa Zarządu za rok obrotowy 2022.

²⁴ Uchwała nr 4/0312023 NZW Spółki z 31 marca 2023 r. w sprawie ustalenia celów zarządczych dla Prezesa Zarządu na rok obrotowy 2023 oraz określenia sposobu oceny ich zrealizowania.

²⁵ Raporty miesięczne przesłane były Wspólnikom do 10 dnia każdego miesiąca.

²⁶ Pierwotnie PKP S.A. zakładało wykorzystanie torów nr 11 i nr 13.

w Emilianowie, w tym PKP S.A., rozpoczęli działania na rzecz powiększenia obszaru inwestycyjnego poprzez odiesienie i pozyskanie od Lasów Państwowych dodatkowych gruntów na potrzeby Inwestycji. W wyniku działań interesariuszy, jednostki samorządu terytorialnego podjęły stosowne uchwały w celu stworzenia warunków inwestycyjnych, co uprawdopodobniało stronom późniejszej WUI pozyskanie terenów od Lasów Państwowych. KOWR, BPPT Sp. z o.o. i PKP S.A. uznały, że budowa małego terminala wyłącznie na gruntach PKP S.A. stanowiła akceptowalną alternatywę dla pozyskania szerszego terenu inwestycyjnego. Prezes Zarządu PKP S.A. ponadto wyjaśnił, że terminal powstały wyłącznie na gruntach PKP S.A. miałby jednak istotnie niższe zdolności przeładunkowe od potrzeb przeładunków intermodalnych w rejonie Bydgoszczy oraz posiadałby niską efektywność operacyjną. Budowa terminala o większej powierzchni, w tym na gruntach będących w posiadaniu Lasów Państwowych, umożliwiłaby uzyskanie większej zdolności przeładunkowej oraz poszerzenie obszaru składowania a także dokonywania przeładunków nie tylko kontenerów wielkich lecz także samochodowych naczep siodłowych.

Minister Infrastruktury wyjaśnił, że w 2021 r. Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło prace legislacyjne mające na celu poszerzenie katalogu podmiotów, z którymi PKP S.A. może w trybie bezprzetargowym dokonywać zamiany nieruchomości, a których pozyskanie jest ważne z punktu widzenia realizacji polityki państwa w zakresie rozwoju przewozów kolejowych oraz innych dziedzin gospodarki. Powyższe zmiany zostały wprowadzone w art. 5 pkt 6 lit a ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw²⁷.

Zastępca Dyrektora Generalnego KOWR wyjaśnił, że informację o zmianie pierwotnych ustaleń określonych w WUI dotyczących terenów, na których miał być realizowany Projekt, powziął we wrześniu 2021 r. na podstawie dokumentacji zamówienia publicznego dotyczącej opracowania programu funkcjonalno-użytkowego.

Do dnia zakończenia kontroli NIK zamiana gruntów pomiędzy PKP S.A. a Lasami Państwowymi nie doszła do skutku.

Postępowanie ws. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji Inwestycji zostało wszczęte przez Wójta Gminy Nowa Wieś Wielka 2 czerwca 2021 r. Ostateczna wersja raportu oddziaływania na środowisko została złożona do organu prowadzącego postępowanie 20 grudnia 2022 r. Decyzja środowiskowa, która została wydana przez wskazany organ 4 lipca 2023 r., została zaskarżona przez lokalną organizację ekologiczną do Samorządowego Kolegium Odwoławczego (dalej SKO). Na orzeczenie SKO z 8 listopada 2023 r. utrzymującą w mocy zaskarżoną decyzję środowiskową, wpłynęła skarga lokalnej organizacji ekologicznej do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy (dalej WSA). WSA oddalił skargę w maju 2024 r. Stronom przysługuje prawo do złożenia skargi kasacyjnej do Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Spółka prowadziła w latach 2022-2023 robocze rozmowy ze spółką Centralnym Portem Komunikacyjnym Sp. z o.o. (dalej CPK Sp. z o.o.), która wyraziła zainteresowanie przejęciem większościowych udziałów w Spółce. Współpracę zakończyła się jednak ze względu na brak informacji o ostatecznych zamierzeniach właściciela CPK Sp. z o.o.

Spółka przygotowała w styczniu 2024 r. materiały do postępowania o zamówienie publiczne dotyczące projektów budowlanych dla Inwestycji, jednak z uwagi na koszty

²⁷ Dz.U. z 2023 r. poz. 1720.

wykonania tych projektów, szacowane przez PKP S.A. na około 2 mln zł, nie mogło być one wszczęte.

Spółka złożyła do Banku Gospodarstwa Krajowego wniosek o wsparcie w ramach programu InvestEU, który znajduje się w trakcie oceny. Równocześnie Spółka złożyła do Centrum Unijnych Projektów Transportowych (dalej CUPT) wniosek w ramach tzw. prekwalifikacji do otrzymania pomocy z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (dalej KPO). W wyniku oceny Projekt został uznany za kwalifikujący się do udzielenia pomocy publicznej. Spółka planuje również ewentualne złożenie wniosku o dofinansowanie Projektu w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (dalej FEnIKS). Ogłoszenie przez CUPT właściwych konkursów na wybór kolejowych projektów intermodalnych w ramach KPO oraz FEnIKS, w których dofinansowanie kształtuje się na poziomie do 50% kosztów kwalifikowanych, planowane jest na IV kwartał 2024 r.

(akta kontroli str. 99-103, 137-536, 623-655 pliki 207-289)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości

OCENA CZĄSTKOWA

Spółka wprowadziła uregulowania wewnętrzne zgodnie z wymogami ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym²⁸ oraz wprowadziła zasady wynagradzania członków organu zarządzającego, co było zgodne z wymogami ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami²⁹. Przestrzegano również limitów wynagrodzenia Prezesa Zarządu określonych w umowie o zarządzanie. Niezatwierdzenie przez organy Spółki dokumentacji planistycznej oraz ich aktualizacji, nie sprzyjało efektywnemu zarządzaniu projektem o ograniczonym zakresie i czasie trwania.

OBSZAR

2. Gospodarka finansowa i majątkowa spółki

Opis stanu
faktycznego

Osiąganie przychodów przez Spółkę przewidziano w fazie eksploatacji Inwestycji, tj. po zakończeniu fazy przygotowawczej. W latach 2020 (II połowa) - 2024 (I połowa) koszty funkcjonowania Spółki były finansowane z kapitału zakładowego, którego wartość systematycznie malała³⁰. Coroczne straty z działalności ZW postanawiało pokrywać z zysków Spółki z lat przyszłych. W okresie objętym kontrolą Spółka nie posiadała praw majątkowych do nieruchomości ani udziałów i akcji w innych spółkach. Nie obowiązywały również w tym zakresie żadne regulacje wewnętrzne.

Koszty ogółem Spółki wg stanu na koniec czerwca 2024 r. wyniosły 1801,2 tys. zł, w tym 175,4 tys. zł w 2020 r., 654 tys. zł w 2021 r., 551 tys. zł w 2022 r., 226,8 tys. zł w 2023 r. oraz 194 tys. zł w 2024 r. (I połowa). Największą grupę kosztów stanowiły usługi obce, które wynosiły 1028,6 tys. zł, tj. 57,1% kosztów ogółem oraz wynagrodzenie Prezesa Zarządu, które wynosiło łącznie 709,8 tys. zł, tj. 39,4% kosztów ogółem Spółki. W ramach usług obcych na opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego, analizy kosztów i korzyści oraz studium wykonalności wydatkowano łącznie 472,4 tys. zł, co stanowiło 45,9% kosztów usług obcych.

W wyniku badania prawidłowości sprawozdań finansowych za lata 2020-2021 biegły rewident wskazał, że w informacji dodatkowej opisano koszty ogólnego zarządu

²⁸ Dz.U. z 2024 r. poz. 125 ze zm.

²⁹ Dz. U. z 2020 r. poz. 1907 ze zm.

³⁰ Według pierwotnych założeń kapitał zakładowy w wysokości 2275 tys. zł miał wystarczyć na dwa lata funkcjonowania Spółki.

poniesione w latach ubiegłych odniesione w roku obrotowym na kapitał własny jako strata z lat ubiegłych w łącznej kwocie 309,9 tys. zł. Koszty te zostały nieprawidłowo zakwalifikowane jako koszty środków trwałych w budowie dlatego nie można uznać, że wszelkie koszty poniesione w Spółce, w tym koszty ogólnego zarządu, związane były bezpośrednio z realizacją Inwestycji.

Strata netto na koniec lat okresu objętego kontrolą wyniosła 309,9 tys. zł za 2020 i 2021 r., 333,8 tys. zł za 2022 r., 462,1 tys. zł za 2023 r. oraz 172,8 tys. zł wg stanu na koniec czerwca 2024 r.

(akta kontroli str. 537-580, 604-613, 623-655 pliki 11-34)

Stan środków na rachunkach bankowych Spółki wyniósł 1839,7 zł na koniec 2020 r., 1574,4 tys. zł na koniec 2021 r., 978,7 tys. zł na koniec 2022 r., 420 tys. zł na koniec 2023 r. oraz 154,3 tys. zł na koniec czerwca 2024 r. W związku z wyczerpującymi się środkami finansowymi przeznaczonymi na finansowanie działalności, Prezes Zarządu zwołał na 20 czerwca 2024 r. NZW, z propozycją podjęcia uchwał w sprawie kontynuowania działalności Spółki, wyrażenia zgody na zaciągnięcie przez Spółkę kredytu lub pożyczki i poręczenia ich spłaty, podwyższenia kapitału zakładowego lub wniesienia dopłat przez Wspólników.

Zastępca Dyrektora Generalnego KOWR wyjaśnił, że wspólnicy analizują potencjalne rozwiązania dotyczące dalszego funkcjonowania Spółki.

Prezes Zarządu BPPT Sp. z o.o. wyjaśnił, że Zarząd BPPT Sp. z o.o. podjął decyzję o dalszym zaangażowaniu w realizację Projektu, w związku z tym zamierza podjąć starania w zakresie dalszego istnienia TIBE Sp. z o.o.

Prezes PKP S.A. wyjaśnił, że stanowisko Zarządu PKP S.A. dotyczące dalszego zaangażowania w realizację Inwestycji zostało wyrażone w uchwale nr 367 Zarządu PKP S.A. z 13 czerwca 2024 r., zgodnie z którą przedstawiciel PKP S.A. został zobowiązany do głosowania za podjęciem uchwał ws. kontynuowania działalności Spółki, podwyższenia kapitału zakładowego³¹ oraz wniesienia dopłat przez Wspólników, natomiast do wstrzymania się od głosu ws. uchwały dotyczącej zaciągnięcia kredytu lub pożyczki i poręczenia spłaty kredytu lub pożyczki.

Prezes Zarządu wyjaśnił, że Zarząd Spółki, na prośbę KOWR umotywowaną chęcią udziału w NZW Zastępcy Dyrektora Generalnego KOWR, odwołał NZW zwołane na 20 czerwca 2024 r., jednocześnie sugerując Wspólnikom aby powzięli proponowane uchwały bez formalnego zwołania NZW w dniu 27 czerwca 2024 r. Ostatecznie we wskazanym dniu nie odbyło się NZW lecz nieformalne spotkanie Wspólników, z którego miała zostać sporządzona notatka. Dodatkowo Prezes Zarządu wyjaśnił, że stan pozostałych do dyspozycji środków umożliwia regulowanie zobowiązań Spółki jeszcze za miesiąc lipiec 2024 r. Równocześnie Zarząd Spółki zamierza rozwiązać umowy, np. o usługi telekomunikacyjne, najem pomieszczenia, usługi księgowo-kadrowe, leasingu oraz umowę o pracę z głównym specjalistą ds. innowacji i rozwoju. Proces likwidacji (lub upadłości) Spółki, który może potrwać od jednego do trzech miesięcy, mógłby rozpocząć się od sierpnia 2024 r. W okresie tym Prezes Zarządu Spółki zamierza świadczyć pracę lecz nie pobierać z tego tytułu wynagrodzenia. Jednocześnie zarząd Spółki zamierza zwołać NZW i wystąpić z wnioskiem o likwidację Spółki. Jeśli Wspólnicy nie podejmą takiej decyzji, w momencie niemożności regulowania swoich zobowiązań, zarząd Spółki wniesie do odpowiedniego sądu gospodarczego wniosek o upadłość Spółki. W zależności od powodzenia działań oszczędnościowych, może to nastąpić w sierpniu lub wrześniu 2024 r.

³¹ Tj. proporcjonalnie do wartości posiadanych udziałów, jednakże o kwotę nie wyższą niż 110 tys. zł, gdyż kwota ta stanowi odpowiednik 1,1% obecnego zaangażowania kapitałowego PKP S.A. w TIBE Sp. z o.o.

(akta kontroli str. 145-490, 614-622, 623-655 pliki 35-37)

Do dnia zakończenia kontroli Prezes Zarządu nie otrzymał notatki z nieformalnego spotkania Wspólników w dniu 27 czerwca 2024 r.

Aktywa Spółki wynosiły 2048,6 tys. zł w 2020 r., 2283,1 tys. zł w 2021 r., 1659,8 tys. zł w 2022 r. oraz 1200,5 tys. zł w 2023 r. Największą kwotę spośród aktywów stanowił kapitał (fundusz) podstawowy. Pasywa Spółki wynosiły 2048,6 tys. zł w 2020 r., 2283,1 tys. zł w 2021 r., 1659,8 tys. zł w 2022 r. oraz 1200,5 tys. zł w 2023 r. Największą kwotę spośród pasywów stanowiły środki pieniężne na rachunkach. W latach 2020 (II połowa) - 2024 (I połowa) majątek trwały Spółki stanowił sprzęt komputerowy i klimatyzator o łącznej wartości 15 tys. zł.

(akta kontroli str. 604-613, 623-655 pliki 11-34)

W latach 2020 (II połowa) - 2024 (I połowa) Spółka poniosła wydatki na wynagrodzenie dla Prezesa Zarządu oraz głównego specjalisty ds. innowacji i rozwoju³², umowę zlecenia ze specjalistą ds. zamówień publicznych³³ oraz zakup usług obcych, tj. m.in. leasing samochodu osobowego, najem lokalu, usługi księgowo-kadrowe oraz obsługę prawną³⁴.

Badaniem objęto wydatki o łącznej wartości 485,3 tys. zł, co stanowiło 26,9%³⁵ kosztów ogółem Spółki. Wydatki te dotyczyły usług badania sprawozdań finansowych³⁶, opracowania programu funkcjonalno-użytkowego³⁷, analizy kosztów i korzyści³⁸ oraz studium wykonalności³⁹. Wydatki zostały rzetelnie skalkulowane, a wybór wykonawców dokonywano zgodnie z regulaminem udzielania zamówień publicznych w Spółce o wartości poniżej 130 tys. zł. Poniesione wydatki zostały należycie udokumentowane, zostały poniesione w sposób gospodarny i służyły realizacji zadań Spółki. Nie wystąpiły przypadki nieterminowych płatności.

(akta kontroli str. 594-603, 623-655 pliki 38-117)

Zgodnie z umową o zarządzanie Prezes Zarządu miał prawo do korzystania z samochodu służbowego. Na podstawie §2 ust. 1 i 2 umowy o przekazanie do używania samochodu służbowego z 28 lipca 2022 r., Prezes Zarządu oprócz celów związanych z pełnieniem swej funkcji, miał prawo do korzystania z samochodu służbowego również do celów prywatnych. Z tego tytułu ustalono zryczałtowaną opłatę miesięczną w kwocie 0,4 tys. zł. W latach 2020 (I połowa) - 2022 (I połowa) w Spółce nie obowiązywały zasady korzystania z samochodu służbowego, jednak Prezes Zarządu uiszczał miesięczną opłatę z tytułu używania samochodu służbowego do celów prywatnych w wysokości 0,4 tys. zł.

(akta kontroli str. 623-655 plik 118)

W okresie objętym kontrolą w Spółce nie przeprowadzono kontroli.

(akta kontroli str. 104-109)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

³² Umowa o pracę z 1 czerwca 2023 r. w wymiarze ½ etatu.

³³ Umowa zlecenia obowiązywała w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 r.

³⁴ Umowa z 31 lipca 2020 r., z 13 lipca 2021 r. oraz z 1 sierpnia 2023 r. Umowy te były zwolnione z obowiązku zaopiniowania przez ZW w formie uchwały, w związku nieprzekroczeniem progu wartości w wysokości 500 tys. zł w stosunku rocznym, o którym mowa w §19 ust. 1 pkt 21 Aktu założycielskiego Spółki.

³⁵ Doboru wydatków dokonano wg kryterium najwyższej wartości z każdego roku objętego kontrolą.

³⁶ Umowa z 30 czerwca 2021 r. o wartości 13 tys. zł.

³⁷ Umowa z 12 lipca 2021 r. o wartości 158,7 tys. zł.

³⁸ Umowa z 11 kwietnia 2022 r. o wartości 159,9 tys. zł.

³⁹ Umowa z 25 kwietnia 2023 r. o wartości 153,8 tys. zł.

OCENA CZĄSTKOWA

Ujemny wynik finansowy, w każdym roku obrotowym okresu objętego kontrolą, wynikał z przyjętego modelu funkcjonowania Spółki, który zakładał finansowanie kosztów jej działalności ze środków finansowych pochodzących z kapitału zakładowego. Przedłużający się etap przygotowawczy Inwestycji, z pierwotnie planowanych dwóch do czterech lat, był przyczyną wyczerpania się środków finansowych przeznaczonych na finansowanie działalności.

IV. Uwagi i wnioski

W związku z niestwierdzeniem nieprawidłowości Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag ani wniosków.

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 Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Wsi. 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.

Warszawa, 23 lipca 2024 r.

Kontrolerzy
Artur Tomaszewski
Specjalista kontroli państwowej

/-/

Piotr Narel
Specjalista kontroli państwowej

/-/

Maciej Kucharski
Główny specjalista
kontroli państwowej

/-/

Najwyższa Izba Kontroli
Departament Rolnictwa
i Rozwoju Wsi
Dyrektor
Marek Adamiak

/-/