



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Opolu

LOP.411.002.03.2020

Pan Krzysztof Mamiński
Prezes Zarządu
Polskie Koleje Państwowe S.A.
02-305 Warszawa, al. Jerozolimskie 142a

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

S/20/002 - Prawidłowość działań podejmowanych przez podmioty publiczne w związku z reaktywacją przez Kędzierzyn-Koźle Terminale S.A. portu żeglugi śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna ¹ , 02-305 Warszawa, al. Jerozolimskie 142a
Kierownik jednostki kontrolowanej	Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu, od 3 marca 2017 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Jakub Marek Karnowski, Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny (od 11 kwietnia 2012 r. do 30 listopada 2015 r.); Jarosław Bator, Członek Zarządu (od 30 listopada 2015 r. do 11 grudnia 2015 r.); Bogusław Kowalski, Prezes Zarządu (od 11 grudnia 2015 r. do 14 grudnia 2015 r.) oraz Mirosław Pawłowski, pełniący obowiązki Prezesa Zarządu, od 14 grudnia 2015 r. do 7 kwietnia 2016 r. oraz Prezes Zarządu od 7 kwietnia 2016 r. do 3 marca 2017 r.
Zakres przedmiotowy kontroli	Ocena sposobu wypełniania przez Polskie Koleje Państwowe S.A. obowiązków wynikających z przepisów o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz o transporcie kolejowym w zakresie połączenia Portu Koźle z infrastrukturą kolejową
Okres objęty kontrolą	Lata 2013 – 2020 (do 30 października) z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed tym okresem
Podstawa prawna podjęcia kontroli	art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ²
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontrolerzy	1. Iwona Zyman, Dyrektor Delegatury, legitymacja służbowa nr 2275 2. Rafał Marynowicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/45/2020 z 1 lipca 2020 r.

(akta kontroli str. 1)

¹ Dalej: PKP.

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna³ kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

Polskie Koleje Państwowe S.A. nie w pełni należycie realizowały obowiązki wynikające z przepisów o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

PKP aktywnie reagowało na zgłaszane przez Kędzierzyn-Koźle Terminale Spółkę z o.o.⁴ wnioski dotyczące rozpoczęcia procedur mających na celu sprzedaż (w latach 2015-2016) lub oddanie w najem działek gruntu położonych w sąsiedztwie Portu Koźle (w latach 2016-2017). Chociaż prowadzone pomiędzy stronami negocjacje nie zakończyły się sukcesem, to jednak w ich trakcie przekazywane były wnioskowane informacje oraz podejmowano działania zmierzające do udostępnienia tych działek zainteresowanemu podmiotowi, w tym w szczególności:

a/ sporządzono wyceny nieruchomości,

b/ zmieniono status nieruchomości z terenów zamkniętych na otwarte,

c/ likwidowano zbędne budynki oraz uzyskano zwrot torów, przepustów i części działek od użytkującego je podmiotu, tj. PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.⁵

Działania podejmowane w tym zakresie stanowiły odzwierciedlenie zasady swobody prowadzenia działalności gospodarczej i zawierania umów, a także obowiązujących w kontrolowanej jednostce regulacji wewnętrznych.

Negatywnie należy oceniać brak należytej rzetelności działań podejmowanych w PKP, w następstwie czego zaistniały opóźnienia i zaniechania dotyczące realizacji -wynikającego z przepisów o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” - obowiązku wniesienia wkładów niepieniężnych w postaci zespołu składników materialnych i niematerialnych (tj. linii kolejowej nr 174).

Nieprawidłowości stwierdzono również w zakresie opodatkowania podatkiem od nieruchomości niektórych nieużytkowanych w transporcie kolejowym gruntów i budowli. Ponadto stwierdzono, że nie dokonywano, m.in. okresowych przeglądów budowli, pomimo obowiązku w tym zakresie wynikającego z przepisów budowlanych.

Port w Kędzierzynie-Koźlu znalazł się na liście portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN) sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.⁶ Minister Infrastruktury wskazał jednak, że prowadzone prace nad Programem Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej *nie wskazują dokładnej lokalizacji takiego portu*. Stwierdził też, że *koncepcja połączenia portu śródlądowego w Kędzierzynie-Koźlu z siecią kolejową (bez przesądzenia o źródle finansowania inwestycji) wpisuje się, co do zasady, w politykę transportową państwa*.

Podnoszone przez KKT w pismach kierowanych do PKP argumenty dotyczące wynikającego z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁷ obowiązku udostępnienia infrastruktury kolejowej, a także stopnia zaawansowania negocjacji w sprawie zawarcia umowy najmu nieruchomości położonych w pobliżu Portu Koźle,

³ Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną, ocenę negatywną albo ocenę w formie opisowej.

⁴ Spółka przekształcona w KKT S.A. Dalej: KKT.

⁵ Dalej: PKP PLK.

⁶ Dz. U. z 2017 r. poz. 1137.

⁷ Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, ze zm.; dalej: ustawa o transporcie kolejowym z 2003 r.

nie zostały potwierdzone w toku niniejszej kontroli. Podkreślić należy, że na podstawie przepisów o transporcie kolejowym w związku z art. 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe"⁸, zobowiązanymi do udostępniania infrastruktury kolejowej są jej zarządcy, a takim podmiotem PKP w zakresie linii kolejowej nr 174 nie było. Prowadzone negocjacje dotyczące pierwotnie sprzedaży, a następnie najmu nieruchomości należących do PKP dotyczyły, co do zasady, nieruchomości gruntowych i dalekie były od zakończenia, tym bardziej, że na podstawie art. 18 ustawy o komercjalizacji zgodę na takie rozporządzenie majątkiem PKP winien dodatkowo wydać minister do spraw transportu.

Z uwagi na podmiotowość kontroli, ocenie Najwyższej Izby Kontroli nie podlegało uzasadnienie działań podejmowanych przez PKP w reakcji na informacje przekazane przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, przy czym za przejaw należytej staranności uznać należy samo poinformowanie tej służby, jako właściwej w sprawach bezpieczeństwa wewnętrznego o potencjalnych zagrożeniach, jak i działania następcze podejmowane w kontrolowanej jednostce. W ramach prowadzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli czynności kontrolnych nie badano m.in. kwestii przestrzegania przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości⁹, jak również przepisów dotyczących podatku dochodowego od osób prawnych¹⁰.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego

PKP jest jednoosobową spółką Skarbu Państwa powstałą w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Jedynym akcjonariuszem spółki jest Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Aktywów Państwowych. PKP sprawuje nadzór właścicielski nad spółkami Grupy PKP, którego celem jest m.in. zapewnienie jak najwyższej jakości obsługi transportowo-logistycznej pasażerów i towarów¹¹. Terenowymi jednostkami organizacyjnymi PKP są m.in. Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami, w tym Oddział we Wrocławiu¹², do którego właściwości miejscowej należą nieruchomości położone na terenie województwa dolnośląskiego i opolskiego.

Przepisy art. 15 ust. 1 ustawy o komercjalizacji nakładały na ten podmiot obowiązek utworzenia spółki akcyjnej do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi¹³, a także wniesienia do tej spółki wkładów niepieniężnych w postaci zespołu składników materialnych i niematerialnych wyodrębnionych z jej przedsiębiorstwa, niezbędnych do prowadzenia tej działalności, oraz wkładów pieniężnych (zgodnie z art. 17 ust. 1 ww. ustawy). Wkładami niepieniężnymi miały być linie kolejowe w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, obejmujące wszelkie nakłady, z wyłączeniem gruntów wchodzących w skład linii kolejowych niemających uregulowanego stanu prawnego oraz środków trwałych w budowie (zgodnie z art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji)¹⁴. Grunty wchodzące w skład linii kolejowych, które nie mogły być wniesione w formie wkładu niepieniężnego, z uwagi

⁸ Dz. U. z 2020 r. poz. 292, ze zm.; dalej: ustawa o komercjalizacji.

⁹ Dz. U. z 2019 r. poz. 351, ze zm.

¹⁰ W tym ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, ze zm.).

¹¹ Zgodnie z informacją podaną na stronie internetowej PKP (www.pkp.pl).

¹² Dalej: OGN.

¹³ PKP PLK.

¹⁴ Wniesienie gruntów będących uprzednio przedmiotem umowy o nieodpłatne korzystanie nie wymaga uchwał Walnego Zgromadzenia PKP.

na ich nieuregulowany stan prawny, miały zostać oddane PKP PLK przez PKP do korzystania na podstawie umowy (zgodnie z art. 17 ust. 6 ww. ustawy), z tym, że korzystanie to miało być odpłatne (zgodnie z pierwotnym brzmieniem ustawy o komercjalizacji), a od 25 maja 2003 r. – nieodpłatne¹⁵. Ponadto PKP zostało zobowiązane – na podstawie art. 17 ust. 7 ww. ustawy – do wnoszenia do PKP PLK, w formie wkładów niepieniężnych, gruntów będących przedmiotem ww. umowy, niezwłocznie po uregulowaniu stanu prawnego poszczególnych nieruchomości. Z dniem wpisu do rejestru handlowego, PKP PLK wstąpiły w prawa i obowiązki PKP w zakresie zarządzania liniami kolejowymi oraz stała się zarządem kolei w rozumieniu ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym¹⁶.

W złożonym w związku z kontrolą NIK oświadczeniu Prezes Zarządu KKT stwierdził, że spółka KKT została utworzona w 2015 r. w celu odbudowy zniszczonego polskiego rzeczno-Portu Koźle, którego eksploatację zakończono pod koniec lat osiemdziesiątych dwudziestego wieku i który - do dnia rozpoczęcia prac inwestycyjnych przez KKT - ulegał przez wiele lat postępującej degradacji. Przez kilka dekad Port niszczał, pomimo podejmowanych przez samorząd lokalny prób, brak było jakiegokolwiek zainteresowania zarówno ze strony inwestorów prywatnych jak również instytucji publicznych.

Prezes Zarządu KKT wskazał też, że spółka bez połączenia Portu Koźle z siecią kolejową nie może zaoferować swoim własnym klientom (kontrahentom) możliwości korzystania z usług przewozu towarów koleją, a następnie usług przechowywania, magazynowania oraz przeładowywania towarów, które są dostępne w ramach funkcjonowania Terminali.

Ponadto Prezes Zarządu KKT wyraził gotowość przedstawienia PKP, jako partnerowi handlowemu i podmiotowi działającemu w warunkach rynkowych - wszelkich informacji i dokumentów, w celu usunięcia wszelkich wątpliwości dotyczących zarówno samej spółki Kędzierzyn-Koźle Terminale S.A. jak również jej jedyne akcjonariusza.

(akta kontroli str. 2186-2200)

OBSZAR

Realizacja obowiązków wynikających z ustawy o komercjalizacji PKP oraz z ustawy o transporcie kolejowym w zakresie nieruchomości i infrastruktury stanowiących połączenie kolejowe Portu Koźle z siecią kolejową

Opis stanu faktycznego

Na podstawie decyzji Wojewody Opolskiego nr G.IV-7242/15/99 z 15 stycznia 1999 r. Państwowe Przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe w Warszawie¹⁷ nabyło z mocy prawa z 5 grudnia 1990 r. prawo użytkowania wieczystego nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa oraz prawa własności budynków i urządzeń na nich posadowionych, położonych w Kędzierzynie-Koźlu, w obrębie Kłodnica, w tym w sąsiedztwie Portu Koźle¹⁸.

¹⁵ Na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" oraz o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 80, poz. 720); dalej: ustawa zmieniająca z 2003 r.

¹⁶ Dz. U. Nr 96, poz. 591, ze zm.; dalej: ustawa o transporcie kolejowym z 1997 r.

¹⁷ Poprzednik prawny kontrolowanej jednostki.

¹⁸ Były to działki ewidencyjne: nr 550/1 (0,0821 ha), nr 550/2 (0,1341 ha), nr 551/1 (0,3568 ha), nr 551/2 (0,4646 ha), nr 557/1 (1,0469 ha), nr 1051/1 (0,4323 ha), nr 1051/2 (2,5153 ha), nr 1052/1 (0,0211 ha), nr 1052/2 (0,0898 ha), nr 1052/3 (0,0549 ha), nr 1053/1 (0,0741 ha), nr 1053/2 (0,0063 ha), nr 1053/3 (0,5970 ha), nr 2052 (9,0406 ha), jak też: 1/ działki gruntu stanowiące wcześniej część działki nr 497/1, które

W ww. decyzji wymieniono budynki i inne urządzenia znajdujące się na gruntach nią objętych, w tym budynki, budowle i inne urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, jak też drogi szynowe¹⁹.

Ustalono też m.in. warunki nabywanego prawa użytkowania wieczystego, w tym: 1/ okres użytkowania wieczystego – do 5 grudnia 2089 r.; 2/ opłatę roczną za użytkowanie wieczyste gruntów²⁰ – 1% ceny gruntu za nieruchomości gruntowe pod budownictwo mieszkaniowe oraz 3% ceny gruntu za pozostałe nieruchomości gruntowe. Opłata roczna miała być wnoszona na rachunek Starostwa Powiatowego w Kędzierzynie-Koźlu w terminie do 31 marca każdego roku.

Wojewoda Opolski potwierdził nabycie prawa użytkowania wieczystego ww. działek oraz własności posadowionych na tych działkach budynków, budowli i urządzeń z uwagi na ustalenie, że Państwowe Przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe było zarządcą tych gruntów 5 grudnia 1990 r., tj. w dniu wejścia w życie ustawy z dnia 29 września 1990 r. o zmianie ustawy o gospodarce gruntami i wywłaszczaniu nieruchomości²¹. Taki stan prawny nieruchomości ustalono na podstawie decyzji Kierownika Wydziału Geodezji i Gospodarki Gruntami Urzędu Miejskiego w Kędzierzynie-Koźlu nr G-11-8226/2/86 z 17 lutego 1986 r. o naliczeniu opłat z tytułu zarządu nieruchomościami położonymi w Kędzierzynie-Koźlu oraz pisma Kierownika Urzędu Rejonowego w Kędzierzynie-Koźlu z 3 listopada 1995 r. nr G-7224/U/18/95 wyjaśniającego różnicę w powierzchni.

W decyzji Wojewody Opolskiego wskazano, że ustaleń w oparciu o te dokumenty dokonano na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 lutego 1998 r. w sprawie przepisów wykonawczych dotyczących uwłaszczania osób prawnych nieruchomościami będącymi dotychczas w ich zarządzie lub użytkowaniu²². Ustalenie budynków i urządzeń położonych na terenie linii kolejowych lub też stanowiących albo wchodzących w skład zorganizowanej części mienia PKP dokonane zostało na podstawie przedłożonych przez Zakład Infrastruktury Kolejowej w Gliwicach oraz Zakład Nieruchomości w Częstochowie wykazy budynków oraz środków trwałych położonych w woj. opolskim.

Prezydent Miasta Kędzierzyn-Koźle złożyła do Ministra Rozwoju wniosek nr GNP-GN.6825.1.2020 z 26 maja 2020 r. o stwierdzenie nieważności ww. decyzji, a do Wojewody Opolskiego – wniosek nr GNP-GN. 6825.1.2020 z 26 maja 2020 r. o stwierdzenie nabycia z mocy prawa własności gruntów objętych decyzją z 1999 r., przez Gminę Kędzierzy-Koźle z dniem 5 grudnia 1990 r.

We wnioskach tych podniesiono, że decyzja z 1999 r. została wydana z rażącym naruszeniem prawa (tj. bez podstawy prawnej). Prezydent Miasta Kędzierzyn-Koźle zwróciła się też do Sądu Rejonowego dla Warszawy-Śródmieścia o przeprowadzenie postępowania pojednawczego, w tym o zawezwanie PKP do próby ugodowej. O zaplanowanym na 13 października 2020 r. posiedzeniu w sprawie próby ugodowej PKP zostało zawiadomione przez ww. Sąd 7 września 2020 r. Do czasu zakończenia czynności kontrolnych w PKP²³ postępowania administracyjne, jak i sądowe nie zostały zakończone, a według wyjaśnień Zastępcy

w wyniku przekształceń geodezyjnych posiadały (w maju 2020 r.) nr 497/4 (0,0186 ha), nr 497/6 (1,2071 ha), nr 497/7 (0,1031 ha), 497/8 (4,6079 ha), nr 497/10 (0,1020 ha), nr 497/11 (0,0956 ha), nr 497/12 (16,4333 ha), 2/ działki gruntu stanowiące wcześniej część działki nr 557/2, które w maju 2020 r. posiadały nr 557/3 (0,0087 ha) i nr 557/5 (4,2444 ha), 3/ działkę gruntu stanowiącą wcześniej część działki nr 1050, która w maju 2020 r. posiadała nr 1050/1 (0,3057 ha).

¹⁹ Według decyzji drogi szynowe usytuowane były na działkach oznaczonych numerami: 221/1, 550/1, 550/2, 551/1, 551/2, 557/1, 557/2, 1050, 1059, 1103, 131, 137, 152, 153, 2047, 162, 2046, 2052 i 2636.

²⁰ Poza gruntami zajętyymi przez linie kolejowe.

²¹ Dz. U. Nr 79, poz. 464, ze zm.

²² Dz. U. Nr 23, poz. 120.

²³ Tj. do 30 października 2020 r.

Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomości: ww. posiedzenie polubowne odbyło się, pełnomocnik wnioskodawcy podtrzymał i poparł wnioski, a pełnomocnik PKP stwierdził brak możliwości zawarcia ugody i wskazał na bezzasadność roszczeń.

(akta kontroli str. 204-220, 489-682, 2036-2044, 2151)

PKP realizując zobowiązania wynikające z przepisów ustawy o komercjalizacji, 27 września 2001 r. zawarło z PKP PLK umowę oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi²⁴. Prezes PKP wskazał, że *wynikało to z nieuregulowanego stanu prawnego nieruchomości stanowiących linie kolejowe*. Przedmiotem zawartej na 30 lat umowy (z możliwością jej przedłużenia na dalsze 20 lat) były składniki majątkowe składające się na linie kolejowe w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r. oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi, które wg wyjaśnień Prezesa PKP zostały wskazane przez zarządcę infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK.

Szczegółowy wykaz składników majątkowych wchodzących w skład przedmiotu, ich stan prawny oraz ich wartości określały załączniki: a/ nr 1 – wykaz linii kolejowych przeznaczonych dla PKP PLK do oddania do odpłatnego korzystania, b/ nr 2 – wykaz nieruchomości (działek gruntu) przeznaczonych do oddania PKP PLK do odpłatnego korzystania, stanowiących linie kolejowe i nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi, c/ nr 3 – wykaz środków trwałych wchodzących w skład linii kolejowych przeznaczonych do oddania PKP PLK do odpłatnego korzystania, d/ nr 4 – wykaz środków trwałych przeznaczonych do oddania PKP PLK do odpłatnego korzystania na nieruchomościach niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi. Umową D50 objęta została również linia kolejowa nr 174.

W załącznikach do pierwotnej wersji umowy D50 opisano ją w następujący sposób: 1/ załącznik nr 1 – linia kolejowa nr 174 Kędzierzyn Koźle – Kędzierzyn Koźle Port, początek linii: Kędzierzyn Koźle KKD km (-) 0,197 km, koniec linii: Kędzierzyn Koźle Port km 4,967; liczba km: 5,164; 2/ załącznik nr 2 – działki gruntu w Kędzierzynie-Koźlu w obrębie Kłodnica: nr 2052 (m.in. linia 174 i 137) o powierzchni 9,0406 ha, z których umową objęto 7,155 ha, nr 1316/2 (m.in. linia 174 i 680) o powierzchni odpowiednio 0,5021 ha i 0,5021 ha; nr 1316/3 (m.in. linia 174 i 680) o powierzchni odpowiednio 0,1316 ha i 0,1316 ha; nr 221/1 (m.in. linia 174 i 137) o powierzchni odpowiednio 17,0328 ha i 12,182 ha; nr 497/1 (m.in. linia 174 i 137) o powierzchni odpowiednio 22,6855 ha i 9,777 ha i nr 557/2 (wyłącznie linia 174) o powierzchni odpowiednio 4,6171 ha i 0,875 ha oraz w obrębie Koźle działka nr 1049 (m.in. linia 137 i 174) o powierzchni odpowiednio 2,5458 ha i 2,5458 ha; 3/ załącznik nr 3 – tory stacyjne²⁵ – 0,601 tkm z całkowitej długości 0,601 tkm; tory szlakowe²⁶ – 7,725 tkm z 10,298 tkm; tory stacyjne²⁷ – 8,019 tkm z 8,019 tkm, a także nastawnie, schroniska, ściany oporowe, most stalowy krata i blachownica, wiadukty stalowe blachownicowe, wiadukt żelbetonowy, przepusty płytowe, przepusty płaskie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk) z sygnalizacją świetlną, sieć trakcyjna, sieć elektrotrakcyjna, oświetlenie zewnętrzne oraz oświetlenie peronu.

(akta kontroli str. 8-73, 91-163, 1771-1802, 2067-2081)

Kontrolowana jednostka 23 grudnia 2005 r. realizując obowiązki wynikające z przepisów ustawy o komercjalizacji, wniosła do PKP PLK wkłady niepieniężne w postaci składników majątku stanowiących linie kolejowe. Przedmiotem aportu były rzeczowe aktywa trwałe w postaci środków trwałych wchodzące w skład m.in. linii

²⁴ Dalej: umowa D50.

²⁵ Środek trwały nr inwentarzowy - 36202301/221000.

²⁶ Środek trwały nr inwentarzowy - 36242320/221000.

²⁷ Środek trwały nr inwentarzowy - 36242330/221000.

kolejowej nr 174 (z wyłączeniem części torów stacyjnych, torów głównych, jednego wiaduktu oraz siedmiu przepustów, które nadal pozostawały objęte umową D50). W szczególności aportem objęto tory główne zasadnicze o długości 7,725 tkm i tory stacyjne o długości 3,952 tkm zlokalizowane od km (-) 0,197 do km 3,698. Prezes PKP wyjaśnił, że z uwagi na charakter aportu, który obejmował tylko i wyłącznie środki trwałe, a także ze względu na konieczność dokonania niezbędnych podziałów geodezyjnych dla części działek wchodzących w skład linii nr 174, w celu wydzielenia powierzchni niezbędnej do statutowej działalności PLK, umową D50 pozostały nadal objęte działki ewidencyjne wchodzące w skład linii nr 174.

(akta kontroli str. 8-73, 91-163, 1771-1802, 2067-2081)

Zmiany w umowie D50 związane z wniesieniem aportu do PKP PLK zostały wprowadzone aneksem nr 27 z 21 listopada 2006 r., obowiązującym od 1 stycznia 2006 r. Zgodnie z tym aneksem z przedmiotu umowy D50 wyłączone zostały składniki majątku trwałego przekazane PKP PLK w drodze aportu na podstawie protokołu aportowego z 23 grudnia 2005 r. Kolejne zmiany w umowie D50 dotyczące linii nr 174 wprowadzono: 1/ aneksem nr 192 z 9 kwietnia 2013 r., na mocy którego zmniejszono powierzchnię nieruchomości udostępnianych PKP PLK, tj. działki nr 2052 (z 7,155 ha do 4,6453 ha), działki nr 221/1 (z 12,1820 ha do 11,9760 ha) i działki nr 1049 (z 2,5358 ha do 2,2119 ha); 2/ aneksem nr 313 z 30 czerwca 2016 r., na mocy którego zmniejszono powierzchnię udostępnianych PKP PLK nieruchomości, tj. działki nr 557/5 (z 0,8750 ha do 0 ha), a także wyłączono z umowy D50 wiadukt i siedem przepustów oraz zmniejszono długość torów stacyjnych²⁸ zarówno całkowitą, jak i udostępnianą PKP PLK (z 0,601 tkm do 0,288 tkm); 3/ aneksem nr 347 z 27 grudnia 2017 r., na mocy którego zmniejszono powierzchnię udostępnianych nieruchomości, tj. działki nr 2052 (z 4,6453 ha do 4,4478 ha) i działki nr 497/3 (z 9,777 ha do 9,3116 ha), a także zmniejszono długość udostępnianych²⁹ torów głównych dodatkowych³⁰ (z 4,067 tkm do 2,594 tkm)³¹.

Prezes PKP wyjaśnił, że ww. zmiany umowy D50 polegające na wyłączeniu z jej przedmiotu niektórych składników majątkowych wynikały z uznania ich przez PKP PLK jako zbędne do statutowej działalności spółki. Ponadto zmian w umowie D50 dokonywano w związku z wprowadzaniem zmian w podziale geodezyjnym nieruchomości obejmujących zarówno numerację, jak i powierzchnię działek.

Aneks nr 313 z 30 czerwca 2016 r. został sporządzony w związku z prowadzoną procedurą przygotowania nieruchomości do sprzedaży, o co wniosowała KKT. Aneks nr 347 z 27 grudnia 2017 r. sporządzono w związku z prowadzoną procedurą przygotowania nieruchomości do wynajęcia po otrzymaniu od KKT koncepcji przebiegu planowanej bocznicy kolejowej w śladzie torów nr 9 i 10 pierwotnego przebiegu linii nr 174, łączącej Port Koźle z czynną linią kolejową 174.

W wyniku zmian postanowień umowy D50 - zmianie uległ m.in. załącznik nr 1, obejmujący wykaz linii kolejowych przeznaczonych do oddania do odpłatnego korzystania przez PKP PLK, w którego aktualnym brzmieniu linia kolejowa nr 174 nie została wymieniona.

(akta kontroli str. 8-73, 91-163, 1191-1217, 2067-2081)

Dodatkowo w 2013 r. PKP przekazało do PKP PLK tor nr 8 oraz wstawki i rozjazdy o łącznej długości 868,544 m.b. jako kompensatę pomyłkowo rozebranego w 2012 r. toru nr 30 oraz wstawek i rozjazdów o tożsamej łącznej długości. Powodem tego

²⁸ Stanowiących środek trwały o nr inwentarzowym 36202301/221000.

²⁹ Długość całkowita tych torów pozostała bez zmian.

³⁰ Stanowiących środek trwały o nr inwentarzowym 36242330/221000.

³¹ Zmniejszenie dotyczyło torów nr 9 i 10 wraz z rozjazdami nr 97 i 99.

demontażu było błędne oznakowanie torów na mapie. Wraz z kompensatą nawierzchni torowej nie zostały dokonane zmiany w powierzchni gruntu.

(akta kontroli str. 1690-1693)

PKP PLK 19 marca 2018 r. złożyły w OGN wniosek o objęcie umową D50 torów głównych dodatkowych nr 9 i 10 wraz z rozjazdami nr 97 i 99, toru pomiędzy rozjazdami nr 157 i 160 wraz z rozjazdem nr 160, działek nr 2052 i nr 497/3 pod ww. torami i rozjazdami w celu umożliwienia połączenia kolejowego Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle z siecią kolejową PKP PLK. W odpowiedzi na ww. wniosek PKP poinformowało o odstąpieniu od negocjacji z KKT umowy najmu nieruchomości położonej w Kędzierzynie-Koźlu. Prezes PKP wyjaśnił, że *decyzje o włączeniu lub wyłączeniu z umowy D50 elementów majątku są zawsze podejmowane z uwzględnieniem ich gospodarczego aspektu. Po zawieszeniu biznesowych kontaktów z KKT bezpodstawne stało się kontynuowanie działań dotyczących przedmiotowego obszaru, w szczególności operacji na majątku PKP jakich dotyczył przedmiotowy wniosek PKP PLK.*

(akta kontroli str. 1859, 1862, 2150)

W rezultacie opisanych powyżej działań nie zostały aportem wniesione przez PKP do PKP PLK grunty wchodzące w skład linii kolejowych (w tym linii nr 174 położonej w Kędzierzynie-Koźlu), pomimo ich uregulowanego stanu prawnego oraz obowiązku w tym zakresie wynikającego z art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji, a także jednoczesnego wniesienia aportem lub oddania do używania umową D50 składników infrastruktury kolejowej będących elementami pierwotnej linii kolejowej nr 174. Ponadto nie zostały wniesione aportem niektóre elementy infrastruktury kolejowej wchodzące w skład linii kolejowej nr 174, które zostały jednocześnie oddane do korzystania przez PKP PLK na podstawie odpłatnej umowy, pomimo wynikającego z art. 17 ust. 5 ww. ustawy obowiązku nieodpłatnego korzystania, a także pomimo tego, że przedmiotem umowy oddającej do korzystania miały być wyłącznie grunty wchodzące w skład linii kolejowych nieposiadające uregulowanego stanu prawnego oraz środki trwałe w budowie. Umowa oddająca nieruchomości oraz inne elementy infrastruktury kolejowej związane z linią nr 174 została zawarta i kontynuowana jako odpłatna pomimo tego, że zmiana przepisów ustawy o komercjalizacji dokonana w 2003 r. określała ją jako nieodpłatną.

(akta kontroli str. 2149-2150)

Stan środków trwałych PKP, które nie zostały przekazane PKP PLK, potwierdził spis z natury sporządzony wg stanu na 31 grudnia 2005 r., przez Zakład Infrastruktury Kolejowej w Opolu. Były to środki trwałe: 1/ nr 36202301/221 – Kędzierzyn-Koźle Port tory stacyjne – długość ogólna 39 647 m.b. (w tym m.in. tory nr 1, 3a, 24, 25, 26, 27, 28 oraz rozjazdy nr 87, 89, 151, 85, 88,90); 2/ nr 36242320/221 – Kędzierzyn-Koźle Port tory główne zasadnicze: a/ tor nr 1 o długości 1 233 m.b., w którego skład wchodziły tory nr 89 i 147 oraz rozjazdy nr 211, 322 i 323; b/ tor nr 2 o długości 1227 m.b., w którego skład wchodziły tory nr 88 i 115 oraz rozjazdy 207, 215, 218, 220, 221, 294 i 286; 3/ nr 36242330/221 – Kędzierzyn-Koźle Port tory główne dodatkowe – o długości ogólnej 5 107 m.b., w tym tory 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 oraz 14 rozjazdów.

W trakcie prac komisji składającej się z przedstawicieli PKP – OGN i Zakładu Infrastruktury Kolejowej w Opolu w likwidacji, PKP PLK – Zakładu Linii Kolejowych w Gliwicach oraz PKP CARGO SA – Zakładu Przewozów Towarowych w Rybniku, 16 kwietnia 2008 r. ustalono m.in. że: 1/ niezbędne do przejęcia majątku przez OGN we Wrocławiu było uzyskanie pisemnego oświadczenia PKP PLK Zakładu Linii Kolejowych w Gliwicach, że tory i rozjazdy, pozostawione w ewidencji Zakładu Infrastruktury Kolejowej w Opolu w likwidacji są zbędne dla działalności PKP PLK

i zostały wyłączone z ruchu; 2/ przedstawiciele PKP PLK Zakładu Linii Kolejowych w Gliwicach deklarowali, że ww. tory i rozjazdy są zbędne dla działalności eksploatacyjnej PKP PLK oraz stwierdzili, że ww. oświadczenie PKP PLK Zakładu Linii Kolejowych w Gliwicach zostanie złożone jeżeli zostanie wydane przez zarządcę (właściciela) zlecenie na wykonanie prac wyłączających infrastrukturę z ruchu i pokryte zostaną z tego tytułu koszty; 3/ mapy sporządzone przez Dział Geodezji są niekompletne, gdyż układ torów stacji Kędzierzyn-Koźle jest tylko częściowo naniesiony; brak jest też wytyczenia granic działek na gruncie i nie ma możliwości dokonania pomiarów i wydzielenia długości torów, 4/ przed przystąpieniem do fizycznej likwidacji torów niezbędne jest stanowisko Urzędu Miasta Kędzierzyn-Koźle w sprawie ich zagospodarowania, ponieważ likwidacja torów na działkach kolejowych spowoduje odcięcie dojazdu do torów położonych na terenie miejskim.

PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Gliwicach w lipcu 2009 r., a następnie Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach w marcu 2011 r. poinformowały³² OGN we Wrocławiu, że infrastruktura kolejowa znajdująca się na stacji Kędzierzy-Koźle Port była zbędna dla jej podstawowej działalności. Zakład w Gliwicach poinformował dodatkowo o wydaniu zgody na likwidację stacji Kędzierzyn-Koźle Port, a Zakład w Tarnowskich Górach – o środkach trwałych z linii 174 w umowie D50, które również były mu zbędne. Procedura wyłączenia z umowy D50 wskazanych składników nie została jednak przeprowadzona.

Opisane powyżej środki trwale zostały przejęte przez OGN protokołem przekazania-przejęcia środka trwałego PT nr 2/2018. Łącznie przyjęto tory stacyjne, tory główne dodatkowe i tory główne zasadnicze o długości 39,001 km wraz ze 166 rozjazdami i dwoma skrzyżowaniami torów (łącznie o długości 47,214 km). Wartość początkowa środków trwałych wynosiła 1 407 456,91 zł, w tym: a/ środek trwały nr 36202301/221000 o łącznej długości 39,647 km (32,504 km torów plus 139 rozjazdów i jedno skrzyżowanie torów) – 9 383,21 zł; b/ środek trwały nr 36242320/221000 o łącznej długości 2,460 km (2,154 km torów; 14 rozjazdów i jedno skrzyżowanie torów) – 1 090 753,29 zł; c/ środek trwały nr 36242330/221000 o łącznej długości 5,107 km (4,343 km torów; 13 rozjazdów) – 307 320,41 zł. W skład środka trwałego nr 36242330/221000 wchodziły tory główne dodatkowe o numerach 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8, w tym tor 8 o długości całkowitej 0,852 km. W skład środka trwałego nr 36202301/221000 wchodziły natomiast tory stacyjne, w tym m.in. nr 25 o długości 0,677 km, nr 26 – 0,724 km, nr 27 – 0,910 km oraz nr 28 – 0,535 km.

(akta kontroli str. 1695-1716, 2106-2137)

PKP nie prowadziło postępowania likwidacyjnego dotyczącego całości lub części linii kolejowej nr 174 ani na podstawie ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r., jak też ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r. lub art. 40a ustawy o komercjalizacji.

Jednocześnie dokonywana była rozbiórka/likwidacja torów kolejowych stanowiących drogę kolejową/odcinek linii kolejowej oraz innych elementów infrastruktury kolejowej – część torów została rozebrana w 2012 r., a część torów w ramach likwidacji objętej rozliczeniem z 3 stycznia 2017 r. Ponadto utracono szereg elementów infrastruktury kolejowej w wyniku kradzieży. Działki gruntu, przez które przebiegała pierwotnie linia nr 174, są obecnie porośnięte krzewami i drzewami, w niektórych miejscach znajdują się ślady po działalności złodziei – m.in. nadpalone elementy podkładów i drzew oraz osłony przewodów i kabli, w tym sterowniczych.

³² PKP Cargo S.A. Zakład Taboru w Katowicach poinformował w sierpniu 2008 r. o braku zainteresowania dzierżawą torów na stacji Kędzierzyn-Koźle Port, a PKP Przewozy Regionalne Spółka z o. o. Opolski Zakład Przewozów Regionalnych w Opolu – że majątek ten jest zbędny dla podstawowej działalności tego Zakładu.

Zarządca Rejonu Administrowania i Utrzymania Nieruchomości Kędzierzyn-Koźle³³ wielokrotnie zgłaszała kradzieże elementów metalowych i uczestniczyła w sprawach prowadzonych przez Policję. Budowle stanowiące pozostałości linii nr 174 znajdowały się w stanie wskazującym na znaczne pogorszenie właściwości użytkowych i ich sprawności technicznej.

W trakcie przeprowadzonych 9 października 2020 r. oględzin ustalono też, że na należącym do PKP terenie przez który przebiegała linia nr 174, brak było ciągłości torów należących uprzednio do tej linii na odcinku pomiędzy aktualnym przebiegiem linii 174 a terenem należącym do prywatnego inwestora (obecni w trakcie oględzin przedstawiciele PKP nie byli w stanie wskazać takiej ciągłości). Zarządca Rejonu wskazała pierwotny przebieg linii 174: *początek linii w km (-) 0.197 w stacji Kędzierzyn-Koźle, torem nr 12 (Żabieniec – Koźle Port), następnie torami nr 23, 88, 115 (Koźle Port), torem nr 13 (Żabieniec – Koźle Port), następnie torami nr 14, 14a, 13 a, 89, 148 (Koźle Port).*

(akta kontroli str. 1341-1400, 1648-1689, 2165-2175)

W trakcie oględzin stwierdzono także, że wejście do budynku wieży ciśnień było niezabezpieczone, jednakże widoczne były pozostałości po wcześniejszym zabezpieczeniu wejścia. Na budynku były też widoczne pęknięcia, a w środku znajdowały się pozostałości wyposażenia. Poniżej schodów prowadzących na wyższy poziom budynku znajdował się niezabezpieczony otwór.

Kontroler w trybie art. 51 ust. 1 ustawy o NIK zwrócił uwagę na brak zabezpieczenia budynku wieży ciśnień przez wejściem osób nieuprawnionych, a także na możliwe bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego wynikające z braku zabezpieczenia. Zarządca Rejonu wyjaśniła, że *wejście do budynku było zabezpieczone przez pracowników PKP jeszcze około miesiąca wcześniej, w czasie wizyty konserwatora zabytków. Zobowiązała się też do natychmiastowego zabezpieczenia wejścia do budynku w dniu oględzin. Tego samego dnia (9 października 2020 r.) zostało przesłane kontrolerowi zdjęcie wykonanego zabezpieczenia.*

W pobliżu granicy działki należącej do PKP znajdowało się również składowisko odpadów, które przypominały eternit i mogły zawierać azbest, a tym samym stanowić zagrożenie dla życia i zdrowia. Zarządca Rejonu zobowiązała się do podjęcia niezwłocznych działań w celu zabezpieczenia tego miejsca oraz wyjaśnienia okoliczności jego powstania, a także do poinformowania kontrolera o podjętych działaniach. Zarządca Rejonu oznaczyła miejsce składowania odpadów i złożyła zawiadomienie do Komendy Powiatowej Policji w Kędzierzynie-Koźlu o możliwości popełnienia przestępstwa polegającego na podrzuceniu i składowaniu materiałów zawierających azbest, o czym poinformowała kontrolera 13 października 2020 r.

(akta kontroli str. 2153-2157, 2165-2175)

Rozbiórka torów objęta rozliczeniem z 3 stycznia 2017 r. została przeprowadzona w ramach realizacji celu Zarządu PKP na 2015 r. pn. *Efektywne zarządzanie nieruchomościami PKP*, zakładającego zbycie wszystkich zbędnych nieruchomości PKP na terenie wybranych powiatów (w tym zbędnej infrastruktury torowej przekazanej do PKP przez likwidatorów infrastruktury kolejowej). Realizując ww. cel, OGN zgłosił do przetargu sprzedaż złomu pochodzącego ze zbędnej dla ustawowego zarządcy infrastruktury: torów, budowli i urządzeń kolejowych w powiecie głubczyckim w miejscowościach Pilszcz, Nowa Cerekiew, Nasiedle, Baborów i Głubczyce. Wykonawca rozpoczął pozyskiwanie złomu od stacji

³³ Dalej: Zarządca Rejonu.

Głubczyce, gdzie 25 czerwca 2015 r. Opolski Wojewódzki Konserwator Zabytków wydał nakaz wstrzymania prac rozbiórkowych na stacji Głubczyce³⁴.

Następnie Wojewoda Opolski decyzją numer 237/2015 z 25 sierpnia 2015 r. orzekł o wpisie do rejestru zabytków numer Ks. A t.l 237/2015 torów kolejowych w obrębie stacji kolejowej Głubczyce. Na wniosek wykonawcy podjęta została przez PKP decyzja o zmianie miejsca rozbiórki torów na stację Kędzierzyn-Koźle Port. Przedmiotem rozbiórki, przeprowadzonej po dokonaniu zgłoszenia wynikającego z przepisów prawa budowlanego, były tory nr 1-7, 25-27 oraz rozjazdy położone na działkach 497/3 i 2052. Przeprowadzoną likwidację środka trwałego Spółki uwidoczniło w ewidencjach księgowych po sporządzeniu dokumentu LT z 3 stycznia 2017 r.

(akta kontroli str. 1341-1408, 1742-1745)

W 2020 r. na działkach nr 897/24, 1316/17, 1316/2, 221/1, 2052, 497/12, 1051/2, 1053/3, 1052/3, 551/2, 550/1, 550/2, 557/1 i 557/5 znajdowały się przypisane do linii kolejowej nr 174 środki trwałe należące do PKP nieobjęte umową D50. Na działkach nr 1316/3, 1051/1, 1053/1, 1053/2, 1052/1, 1052/2, 551/1 brak było natomiast takich składników majątku PKP. Na działce 2052 znajdował się środek trwały opisany jako *tor nr 9 z rozjazdami 26 i 97 oraz tor 10 z rozjazdami 27 i 99*, który oznaczony został również przy działce 497/12, na której dodatkowo znajdowała się podstacja trakcyjna, nastawnia, wieża ciśnień, studnia, ujęcie wody i oświetlenie terenu. Na działkach nr 1051/2, 1053/3, 1052/3, 551/2, 550/1, 550/2, 557/1 i 557/5 znajdował się środek trwały opisany jako *TORY SZER. 1435 MM Kędzierzyn-Koźle tor 1/89, 1/147, 2/88, 2/115, 93, 93a, 97 (główne zasadnicze)*. Dodatkowo na działce nr 557/5 znajdowały się też tory stacyjne 85, 85a K-K Port, wiadukt w km 3,911, przepust w km 3,931 oraz przepust w km 3,946.

(akta kontroli str. 719-1104, 1771-1782)

OGN składał deklaracje na podatek od nieruchomości za lata 2013-2020, w których wykazywał grunty i budowle jako zwolnione od podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych³⁵.

W 2013 r. za zwolnione od opodatkowania uznane zostały grunty o łącznej powierzchni 376 265,68 m², w tym m.in. a/ 90 396,1 m² z 90 406 m² działki nr 2052, b/ 219 411 m² z 226 340 m² działki 497/3, c/ 45 613,48 m² z 46 171 m² działki 557/5 oraz d/ cała powierzchnia działek nr 550/1 (821 m²), 550/2 (1 341 m²), 551/1 (3 568 m²), 551/2 (4 646 m²) i 557/1 (10 469 m²). Za zwolnione z opodatkowania podatkiem od nieruchomości uznane zostały również budowle takie jak rampa boczna, studnia, oświetlenie terenu i tory (na działce 497/3 o wartości 307 320,41 zł a na działce 557/5 o wartości 1 090 253,29 zł).

W 2015 r. uznane za opodatkowane i wykazane w deklaracji podatkowej zostały z ww. nieruchomości działki nr 550/1, 551/1 i 557/1 oraz większa część działki nr 557/7. W 2015 r. za zwolnione uznawano działki 497/3 i 2052³⁶ oraz 550/2, 551/2, 557/1 i 557/5 o łącznej powierzchni 371 967,34 m², a także budowle o łącznej wartości 1 514 372,39 zł. W związku z aneksem nr 313 do umowy D50 w 2016 r. zwiększyła się liczba³⁷ (do 15) i wartość (do 1 999 148,99 zł) uznawanych za zwolnione od podatku budowli³⁸. Za zwolnione uznawano również 368 710,60 m² gruntu na działkach nr 550/2, 551/2, 557/1, 557/5 oraz 497/3 i 2052. Po przeprowadzonej w 2017 r. likwidacji niektórych budowli, wartość budowli uznanych

³⁴ Decyzją nr 414/N/2015 z 25 czerwca 2015 r.

³⁵ Dz. U. z 2019 r. poz. 1170.

³⁶ Było to m.in. 90 396,1 m² z działki 2052 oraz 219 551 m² z działki 497/3.

³⁷ Uwzględniono tory i przepusty przejmowane powrotnie od PKP PLK.

³⁸ Łącznie z torami położonymi na działce nr 497/3 o wartości 307 320,41 zł, których fizyczną likwidację przeprowadzono w 2015 r. Zdarzenie to zostało uwzględnione od 2017 r.

za zwolnione zmniejszyła się w latach 2018-2020 do 1 383 618,71 zł, a powierzchnia gruntów uznanych za zwolnione wynosiła w latach 2017-2020 odpowiednio 368 711 m², 368 857 m², 368 857 m² i 369 251 m² (w tym działka nr 2052 o powierzchni 90 406 m², a w latach 2017-2019 działka nr 497/3 o powierzchni 219 551 m²). W wyniku podziału geodezyjnego działki nr 497/3 powstały niezabudowane działki nr 497/4 i 497/11 o uznanej w 2020 r. przez PKP za zwolnioną powierzchnią wynoszącej odpowiednio 186 m² i 956 m², działki pod drogami (nr 497/5, 497/6 i 497/9), działka pod magazynem (nr 497/7 o opodatkowanej powierzchni 1 031 m²), działka pod budynkiem mieszkalnym (nr 497/10 o opodatkowanej powierzchni 1 020 m²), a także działki nr 497/8 i nr 497/12. Przez działkę nr 497/8 przebiegała linia 137, a na działce 497/12 znajdowały się pozostałości po linii kolejowej nr 174, w jej dawnym przebiegu (KĘDZIERZYN KOŻLE KKD – KĘDZIERZYN-KOŻLE PORT). Powierzchnia działki nr 497/8 (46 079 m²) została w całości uznana za zwolnioną z opodatkowania, natomiast w przypadku działki 497/12 za zwolnione uznano 159 867 m² z 164 333 m².

(akta kontroli str. 1105-1188, 1191-1217, 2065)

PKP uiszczало opłaty z tytułu użytkowania wieczystego działek nr 1051/1, 1053/1, 1053/2, 1053/3 i 1052/3 w 2020 r. rocznie w łącznej kwocie 6 311,58 zł. W latach 2013-2020 OGN uznawał za zwolnione od tych opłat pozbawione infrastruktury kolejowej i niezabudowane grunty stanowiące działki nr 1052/1, 1052/2 i 551/1 oraz dodatkowo w 2020 r. działki nr 497/4, 497/5, 497/6, 497/9 i 497/11 powstałe po podziale geodezyjnym działki 497/3.

W rezultacie nie uiszczano w latach 2013-2020 opłat z tytułu użytkowania wieczystego ww. gruntów pomimo tego, że grunty te nie były objęte zwolnieniem wynikającym z art. 8 ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r.

(akta kontroli str. 685-718, 2065)

W podanym przez PKP PLK do publicznej wiadomości³⁹ *Regulaminie przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych* w ramach rozkładu jazdy obowiązującego w latach 2006/2007, wśród linii kolejowych (wskazanych w załączniku nr 1) zarządzanych przez PKP PLK wymieniona została m.in. linia nr 174 Kędzierzyn-Koźle – Kędzierzyn-Koźle Port, początek linii: Kędzierzyn Koźle KKD (-) 0,197 km, koniec linii: Kędzierzyn Koźle Port 4,967 km. Linia nr 174 nie została natomiast wymieniona w załączniku nr 2.7 do ww. regulaminu tj. w *Wykazie linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*. Linia 174 wymieniona została wśród linii kolejowych zarządzanych przez PLK w *Regulaminach* obowiązujących w latach 2014/2015 i 2015/2016, a w załącznikach ustalono m.in. dopuszczalną prędkość pociągów towarowych dla toru nieparzystego od km (-) 0,197 do km 4,967 – 40 km/h, a dla toru parzystego od km (-) 0,167 do km 1,300 – 60 km/h, natomiast od km 1,300 do km 4,967 – 40 km/h oraz maksymalne naciski na osi lokomotywy i wagonów na obu torach. Dopiero od 11 czerwca 2017 r. w *Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów w roku 2016/2017*⁴⁰, jak też w analogicznym *Regulaminie* obowiązującym⁴¹ w latach 2017/2018, wymieniono linię nr 174 wśród zarządzanych przez PLK linii kolejowych, bez zmian co do określenia jej początku

³⁹ <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20192020>.

⁴⁰ Zarządzenie nr 51/2015 Zarządu PKP PLK z 1 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2016/2017 (ze zm.).

⁴¹ Uchwała nr 1174/2016 Zarządu PKP PLK z 29 listopada 2016 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/2018 (ze zm.).

i końca. Wprowadzono jednak na jej części maksymalną prędkość pociągów wynoszącą 0 km/h (tor nieparzysty i tor parzysty od km 2,301 do km 4,967), co było równoznaczne z wyłączeniem części linii nr 174 z eksploatacji.

Podobnie w przypadku Statutu Sieci Kolejowej, wprowadzonego uchwałą nr 1177/2017 Zarządu PKP PLK z 5 grudnia 2017 r., w pierwotnym załączniku nr 1 *Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK* wymieniona⁴² została pod pozycją 153 linia kolejowa nr 174 KĘDZIERZYN KOŻLE KKD – KĘDZIERZYN KOŻLE PORT, rozpoczynająca się w km (-)0,197 i kończąca się w km 4,967. Załącznik ten ulegał zmianie i aktualnie⁴³ linia nr 174, znajduje się nadal pod pozycją 153, pod nazwą KĘDZIERZYN KOŻLE KKD – ŻABIENIEC od km (-)0,197 do km 2,222. W pierwotnym⁴⁴ brzmieniu załącznika nr 1.1 *Wykaz torów szlakowych i głównych zasadniczych* pod pozycją nr 245 i nr 246 ujęto tory linii nr 174 – tor nieparzysty od km (-)0,197 do km 3,734 i tor parzysty od km (-)0,167 do km 3,740. Aktualnie tory linii nr 174 znajdują się pod pozycją nr 247 i nr 248 oraz kończą się w km 2,222. W pierwotnym brzmieniu⁴⁵ załącznika 1.2 *Wykaz odcinków linii stanowiących infrastrukturę nieczynną* wymieniono dwa odcinki linii nr 174, tj. w pozycji 33 tor nieparzysty od km 2,301 do km 3,734 i w pozycji 34 tor parzysty od km 2,301 do km 3,740. W aktualnym brzmieniu tego załącznika linia nr 174 nie została wymieniona. W pierwotnym *Wykazie innych dróg kolejowych*, stanowiącym załącznik nr 3 do Statutu Sieci Kolejowej, wymieniono 93 tory (boczne i wstawki) w pozycjach od 7472 do 7564 w obiekcie eksploatacyjnym Kędzierzyn-Koźle Port. Po wprowadzeniu zmian w kolejnych latach w wykazie pozostało aktualnie jedynie dziewięć torów (w pozycjach 7642-7650).

(akta kontroli str. 252-314)

Składniki majątku PKP wchodzące pierwotnie w skład linii kolejowej nr 174, poza ich częścią przekazaną PKP PKL w drodze aportu oraz na podstawie umowy D50, nie były wykorzystywane do prowadzenia działalności gospodarczej.

Dyrektor OGN wyjaśnił, że *przed pojawieniem się KKT nie było chętnych do wykorzystywania terenów w obrębie linii kolejowej nr 174, w tym nie była większością tego terenu zainteresowana PKP PLK.*

W wyjaśnieniu Zastępcy Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomości poinformowała, że przed 2015 r. nie były podejmowane czynności zmierzające do zbycia wchodzących w skład linii nr 174 nieruchomości wraz z infrastrukturą. Wskazała też, że utrzymanie możliwości transportowych infrastruktury kolejowej jest działalnością statutową PKP PLK, która uznała infrastrukturę za zbędną, a w związku z tym, PKP w celu uniknięcia degradacji infrastruktury między innymi poprzez kradzieże oraz brakiem zainteresowania innych podmiotów kolejowych, podjęła decyzję o fizycznej likwidacji części zbędnych torów.

Działania w tym kierunku, według PKP, były uzasadnione ekonomicznie. Jedynym zainteresowanym tymi terenami podmiotem było KKT, tj. spółka która zwróciła się 7 grudnia 2015 r. do PKP z wnioskiem o sprzedaż działek w obrębie Kłodnica z arkusza mapy 7 o numerach: 1051/1 (0,4323 ha), 1051/2 (2,5153 ha), 1053/1 (0,0741 ha), 1053/2 (0,0063 ha), 1053/3 (0,5970 ha), 1052/1 (0,0211 ha), 1052/2 (0,0898 ha) i 1052/3 (0,0549 ha) oraz z arkusza mapy 6 o numerach 551/1 (0,3568 ha), 551/2 (0,4646 ha), 550/1 (0,0821 ha), 550/2 (0,1341 ha) i 557/1 (1,0469 ha) w związku z planowaną realizacją inwestycji polegającej na odbudowie i rewitalizacji portu śródlądowego w Kędzierzynie-Koźlu⁴⁶.

⁴² https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Statut_Sieci_Kolejowej/Zalacznik_1.pdf.

⁴³ https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Statut_Sieci_Kolejowej/22.09.2020/Zalacznik_1.pdf.

⁴⁴ https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Statut_Sieci_Kolejowej/Zalacznik_1.1.pdf.

⁴⁵ https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Statut_Sieci_Kolejowej/Zalacznik_1.2.pdf.

⁴⁶ KKT deklarowała inwestycję w kwocie kilkuset (300-400) mln zł, w wyniku której powstać intermodalny terminal przeladunkowy, w tym Terminal Płynnych Produktów Masowych, Terminal Sypkich Produktów

OGN poinformował wnioskodawcę o braku możliwości bezprzetargowej sprzedaży ww. nieruchomości, a także o rozpoczęciu procedury mającej na celu ich zbycie w drodze przetargu ustnego nieograniczonego.

(akta kontroli str. 1841, 1959-1960, 2165-2175)

W oświadczeniu Prezes Zarządu KKT wskazał, że *potencjał portu w Kędzierzynie-Koźlu (...) został dostrzeżony przez inwestora - VALUE QUEST Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Aktywów Niepublicznych, który jest jedynym akcjonariuszem spółki Kędzierzyn-Koźle Terminale Spółka Akcyjna powstałej w wyniku przekształcenia spółki działającej pod firmą Kędzierzyn-Koźle Terminale Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością*. Prezes podkreślił, że jest to fundusz szwajcarski. Ponadto Prezes wskazał, że *środki na inwestycję zostały zapewnione przez fundusz VALUE QUEST FIZAN oraz Bank Gospodarstwa Krajowego S.A., który zawarł umowę kredytu na finansowanie części inwestycji w Porcie Koźle, której celem była odbudowa Portu Koźle oraz przywrócenie funkcjonalności jego infrastruktury, tak aby stał się on jednym z największych portów śródlądowych w Europie, pełniąc jednocześnie rolę głównego węzła transportowego na Odrze, co przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności polskich portów śródlądowych i morskich*.

(akta kontroli str. 2186-2200)

KKT w pismach kierowanych do PKP zwracało uwagę, że w 2016 r. podczas spotkania w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, wypracowano wstępne warunki współpracy KKT z PKP, obejmujące możliwy zakup lub dzierżawę nieruchomości, niezbędnych do odbudowy portowej linii kolejowej i bocznicy, w ten sposób, aby dostawy i odbiór towarów z poszczególnych terminali nie blokowały działalności portu.

(akta kontroli str. 1853)

Działki gruntu nr 1051/2, 1052/3, 1053/1, 1053/3, 2052, 221/1, 497/1 i 557/2 zostały objęte decyzją nr 42 Ministra Transportu o Gospodarki Morskiej z dnia 28 grudnia 2000 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych⁴⁷ na podstawie art. 4 ust. 2a ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne⁴⁸, i jako takie stanowiły tereny zamknięte – zastrzeżone ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa. Również w kolejnych decyzjach z 2005 r., 2009 r. i z 2014 r. działki te uznawane były za teren zamknięty, z tym że działkę nr 557/2 zastąpiła działka nr 557/5. OGN w związku z planowanym zbyciem działek wystąpił 10 lutego 2016 r. do Ministra Infrastruktury i Budownictwa z wnioskiem o wyłączenie z ewidencji terenów zamkniętych działek nr 557/5, 1051/2, 1052/3, 1053/1 i 1053/3. We wniosku wskazano, że na działkach nie występują elementy czynnej linii kolejowej, a tylko na działce nr 557/5 znajdowały się nieczynne tory i budynek gospodarczy.

Decyzją nr 21 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 1 lipca 2016 r. zmieniającą decyzję w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych, wykreślono ww. działki.

(akta kontroli str. 1840)

OGN przeprowadził 9 marca 2016 r. inwentaryzację i uzgodnienia ze spółkami z grupy PKP oraz zlecił wycenę nieruchomości, a także sporządził wniosek do Zarządu PKP o podjęcie uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zbycie w trybie

Masowych oraz Terminal Kontenerowy Intermodalny. w których zatrudnienie miało znaleźć około 400 osób. KKT wskazywał PKP, że inwestycja bezpośrednio wpisuje się w przyjęte przez Rząd RP *Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce do roku 2020 z perspektywą do 2030.*

⁴⁷ Dz. Urz. Min. Transportu i Gospodarki Morskiej Nr 7, poz. 49, ze zm.

⁴⁸ Dz. U. z 2020 r. poz. 2052.

nieograniczonego przetargu ustnego w formie licytacji nieruchomości położonej w Kędzierzynie-Koźlu, powiat kędzierzyńsko-kozielski, województwo opolskie, na którą składało się prawo użytkowania wieczystego ww. działek gruntu, o których sprzedaż wniosowała KKT, wraz z prawem własności znajdującej się na nich zabudowy. Cenę wywoławczą ustalono na kwotę nie niższą niż [...]TP netto. W ramach ww. uzgadniania przez OGN, PKP PLK Zakład w Tarnowskich Górach wyraził 9 lutego 2016 r. pozytywną opinię na temat sprzedaży KKT działek gruntu nr 1051/1, 1052/1, 1052/1, 1052/2, 1052/3, 1053/1, 1053/2, 1053/3, 550/1, 550/2, 551/1, 551/2, 557/1 i 557/5, wskazując na infrastrukturę kolejową (cztery przepusty płytowe, trzy przepusty płaskie, wiadukt płytowy oraz tory stacyjne 85 i 85a) i działkę 557/5 jako objęte umową D50 i jednocześnie zbędne dla tego Zakładu.

Według sporządzonego operatu szacunkowego oraz ww. wniosku o wyrażenie zgody na planowanym do sprzedaży obszarze znajdowały się (wg stanu na 9 marca 2016 r.) m.in. nieużytkowane oraz w złym stanie technicznym budynki hotelu robotniczego o powierzchni 1 105 m² i budynku magazynowego o powierzchni 138,06 m² oraz tory, w złym stanie technicznym, stanowiące pozostałości po sieci torów kolejowych długości 7,167 tkm, a także tory stacyjne 85 i 85a przejmowane przez PKP od PKP PLK z umowy D50.

(akta kontroli str. 74-81, 1918-1952, 1961-1963)

Zarząd PKP podjął 7 lipca 2016 r. uchwałę nr 268 wyrażającą zgodę na zbycie przedmiotowej nieruchomości, pod warunkiem uzyskania zgody Rady Nadzorczej PKP oraz ministra właściwego ds. transportu. Rada Nadzorcza nie wyraziła zgody na zbycie, w rezultacie czego podjęto decyzję o innym zagospodarowaniu komercyjnym nieruchomości. Jako przesłanki decyzji odmownej wskazano m.in. zmianę koncepcji gospodarowania nieruchomościami Spółki poprzez rezygnację ze sprzedaży na rzecz długoterminowej dzierżawy.

W związku z brakiem ww. zgody, 12 października 2016 r. OGN poinformowało o tym fakcie KKT, jednocześnie proponując kontynuację współpracy poprzez zawarcie umowy najmu. Wcześniej, 10 października 2016 r., w korespondencji do Naczelnika Wydziału Handlowego OGN, członek Zarządu KKT informował o złożeniu w PKP PLK koncepcji oraz deklarował zainteresowanie uzyskaniem prawa do terenu należącego do PKP, a także terenów będących w gestii PKP PLK. Podtrzymywał też zamiar chęć nabycia terenów przy Porcie, a w korespondencji do OGN wskazywał, że *oferowany do dzierżawy teren nie był użytkowany przez PKP przez ostatnie 35 lat i nie stanowi tym samym wartości operacyjnej jako infrastruktura kolejowa.*

(akta kontroli str. 1412, 1414, 1844-1851, 1902-1910, 2082-2083, 2141-2148)

W sierpniu 2016 r. KKT zleciła przygotowanie koncepcji podłączenia portu w Kędzierzynie-Koźlu do sieci kolejowej.

Koncepcja z 26 września 2016 r. zakładała odtworzenie układu torowego śladem dotychczasowych torów, z których część została wcześniej (w 2015 r.) rozebrana. Koncepcja, pt. *Remont układu torowego dojazdowego do nowo budowanego Terminala Płynnych Produktów Masowych w porcie Kędzierzy-Koźle*, przedstawiała warianty przebiegu torów oraz zakładała budowę wagi kolejowej, a także wskazywała przeznaczone do likwidacji elementy infrastruktury. Wariant nr II przebiegający od rozjazdu 23 do rozjazdu 84 torem nr 3 w pozostałym zakresie był zbieżny z wariantem nr I, przy czym wariant nr I przebiegał od rozjazdu nr 5 przez rozjazdy 18, 20, 21, 22, 23, torem nr 2, przez rozjazdy nr 82, 84, 87, 89, torem nr 25,

^{TP} Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176) w zw. z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie dotyczącym wartości inwestycji. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

przez rozjazdy nr 151 i 164, a następnie nowo wytoczonym torem po działce nr 557/5 i następnych.

W opisie technicznym do ww. koncepcji podano, że *opracowano ją na mapach do celów informacyjnych pozyskanych z zasobów geodezyjnych PKP*, a także powołano się na otrzymaną od inwestora koncepcję wykonaną w 2014 r. oraz notatkę z 1 października 2014 r.

Koncepcja ta została również przekazana PKP PLK w celu uzgodnienia, co nastąpiło w trakcie spotkania 17 października 2016 r.

W następnym dniu KKT zwróciło się z prośbą o wydierżawienie terenu pod budowę połączenia kolejowego Portu Koźle z siecią kolejową. Przedmiotem wniosku była część działek nr 497/3, 557/5, 557/1, 550/1, 551/1, 1051/2 i 2052 o łącznej powierzchni 2,1394 ha. Dodatkowo KKT wyraziło chęć nabycia lub dzierżawy działek przylegających do Portu, w tym działki nr 1051/1.

(akta kontroli str. 1413-1418, 1448-1455, 1573-1580, 1842)

Zastępca Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomości wskazała, że *koncepcja zawierała wariant z terenem, na którym nie było infrastruktury torowej, w jak najbliższej odległości od torów linii 137 i przechodzący przez czynną część wiaduktu nad ul. Kłodnicką, co powodowało konieczność uzyskania pozwolenia na budowę. Projektowany sposób połączenia kolejowego Portu Koźle z siecią kolejową został zatwierdzony 17 października 2016 r., co było podstawą do przekazania przez OGN oferty dzierżawy 24 października 2016 r. Rozpoczęto negocjacje treści umowy dzierżawy, w tym w zakresie stawki czynszu.*

Z pisma KKT z 18 listopada 2016 r. wynikało, że PKP proponowało dzierżawę terenu o powierzchni 21 394 m² przeznaczonego pod odbudowę/remont układu torowego według zaakceptowanej przez PKP PLK koncepcji. Teren ten znajdował się na 14 działkach (przygotowywanych uprzednio do sprzedaży) oraz na części obszaru działek nr 497/3 i 2052 (o łącznej powierzchni wynoszącej 11,8058 ha).

(akta kontroli str. 1419-1426, 1730)

Zastępca Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomościami wskazała, że *Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej⁴⁹ w 2016 r. nie wydawał bezpośrednio KKT ani też działającemu na jej rzecz projektantowi, map z prowadzonego zasobu. Zamówienie na udostępnienie map złożyła firma MAP-TOR Piotr Gwizdała, które zostało zarejestrowane w KODGiK pod numerem DEZ 650/2016. Żadne inne zamówienie na mapy obejmujące obszar Kędzierzyna-Koźle Port nie były w 2016 r. realizowane. Mapa, która wydana została do zamówienia DEZ 650/2016 oznaczona została klauzulą informującą, że jest to mapa według stanu archiwalnego i nie może służyć do celów projektowych. Zamawiający został poinformowany, że mapa nie odzwierciedla stanu faktycznego na gruncie. W celu pozyskania mapy mogącej służyć do celów projektowych, zainteresowany podmiot winien zlecić wykonanie odpowiednich prac geodezyjnych wybranej przez siebie jednostce wykonawstwa geodezyjnego. Prace te powinny być zgłoszone w KODGiK we Wrocławiu w zakresie gruntów stanowiących kolejowe tereny zamknięte, a dla pozostałych terenów we właściwym terytorialnie powiatowym ośrodku dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej.*

(akta kontroli str. 1401-1408, 1730)

PKP zleciło sporządzenie operatu szacunkowego wysokości miesięcznego czynszu dzierżawnego dla terenu działek o łącznej powierzchni 11,8058 ha. W operacie szacunkowym wskazano, że na działkach będących przedmiotem wyceny (przygotowywanych w 2016 r. do sprzedaży oraz na części działek nr 497/3 i 2052) znajdowały się jedynie tory o łącznej długości 862 m.b., w tym tory stacyjne 85 i 85a,

⁴⁹ Dalej: KODGiK.

tor 1/89 i 2/88 o długości 490 m.b., wiadukt i dwa przepusty. Oszacowana wartość rynkowa stawki czynszu wyniosła [...]TP /m² netto miesięcznie, tj. łącznie [...]TP netto miesięcznie.

Zastępca Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomości wskazała, że wyceny dokonano w oparciu o koncepcję z 2016 r., a ujęta w operacie szacunkowym infrastruktura nie była ujęta w umowie. Ponadto wyjaśniła, że *infrastruktura kolejowa była nieprzydatna do realizacji tematu realizacji budowy bocznicy, co potwierdza KKT i rzeczoznawca w operacie*. Dodała też, że *w projektach umowy nie przewidywano wynajmu składników majątkowych linii kolejowej zarządzanej przez PKP PLK*.

(akta kontroli str. 1633, 1814-1834)

W trakcie spotkania 21 czerwca 2017 r. z udziałem pracowników OGN, PKP PLK i KKT zaprezentowano mapę z projektem podziału działki 497/3⁵⁰. W związku z wytyczeniem nowych granic działki oddzielających grunt związany z czynną linią kolejową, konieczna stała się nowa koncepcja przebiegu toru. KKT zleciło przygotowania koncepcji modernizacji bocznicy i jej przyłączenia do sieci. We wrześniu 2017 r. wykonawca działający na zlecenie KKT przedstawił pięć wariantów odtworzenia (lub budowy) toru dojazdowego do Portu Koźle, w tym odbiegającą od pierwotnej koncepcję budowy bocznicy, która zakładała remont/modernizację istniejących torów będących własnością PKP i PKP PLK, poprzez realizację robót na zgłoszenie, co mogłoby znacznie skrócić czas realizacji inwestycji. Przedstawiona koncepcja budowy bocznicy na terenie działek nr 2052 i nr 497/3 w obrębie Kłodnica wymagała niezbędnych uzgodnień m.in. ze Spółkami Grupy PKP. W trakcie spotkania PKP z przedstawicielami KKT i PKP PLK Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, 20 września 2017 r., uzgodniono wyłączenie z umowy D50 torów (nr 9 i 10) niezbędnych dla KKT.

Zastępca Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomościami wyjaśniła, że *Mapy do celów projektowych opracowane zostały przez firmę „REPER” Adam Kotulski. Firma ta realizowała prace na zlecenie firmy TOREX, tj. projektanta działającego na rzecz spółki KKT. Zgłoszone przez firmę „REPER” prace geodezyjne zostały zarejestrowane w KODGiK pod nr DER 494/2017. Po przyjęciu dokumentacji technicznej, powstałej w wyniku realizacji przedmiotowego zgłoszenia, opracowanym na jej podstawie mapom mogła już być / została nadana klauzula informująca o ich przydatności do celów projektowych. Wykonawca prac geodezyjnych odebrał oklauzulowane mapy 22 września 2017 r.*

Ponadto 28 września 2017 r. zorganizowano spotkanie z KKT, w trakcie którego poinformowano o ww. uzgodnieniach oraz o konieczności uzgodnienia przez KKT koncepcji remontu/modernizacji bocznicy z zarządcą infrastruktury kolejowej (tj. PKP PLK). Zmiana koncepcji, skutkująca m.in. zmianą umowy D50, spowodowała też zmianę w projektowanej umowie dzierżawy.

^{TP} Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176) w zw. z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie dotyczącym wartości inwestycji. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

^{TP} Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176) w zw. z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie dotyczącym wartości inwestycji. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁵⁰ Postępowanie mające na celu podział działki nr 497/3 prowadzone było od 2015 r. m.in. w związku z planowanym zbyciem części gruntu wykorzystywanego na cele mieszkaniowe, wydzielaniem gruntu związanego z linią kolejową nr 137 oraz przeznaczeniem na cele drogowe. Po przeprowadzonych uzgodnieniach sporządzono projekt podziału nieruchomości, a następnie złożono 2 sierpnia 2017 r. wniosek o podział nieruchomości, uzyskano decyzję Prezydenta Miasta Kędzierzyn-Koźle z 18 września 2017 r., a na skutek wniesionego odwołania i zaskarżenia decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Opolu, orzeczenie sądu administracyjnego i finalnie decyzję Prezydenta Miasta Kędzierzyn-Koźle z 2 grudnia 2019 r.

(akta kontroli str. 1218-1340, 1730, 1898-1901, 1976-1978)

W celu opisu przedmiotu dzierżawy oraz sporządzenia załącznika nr 4 do umowy przeprowadzono 5 października 2017 r. inwentaryzację z gruntu terenu i naniesień przewidzianych do objęcia projektowaną umową. W jej wyniku ustalono m.in., że wzdłuż linii projektowanego przebiegu toru znajdowały się elementy infrastruktury (w tym tory i rozjazdy) we władaniu PKP PLK (wniesione aportem lub objęte umową D50), a tym samym tory planowanej bocznicy przechodziły przez część działek przekazanych PKP PLK w ramach umowy D50. Spowodowało to podjęcie działań zmierzających do podnajęcia torów i gruntu od PKP PLK w celu ich wynajęcia KKT, łącznie z posiadanymi składnikami majątkowymi. Z uwagi na stanowisko PKP PLK zrezygnowano z podnajmu na rzecz planowanego wycofania torów nr 9 i 10 z umowy D50 oraz zawarcia przez KKT odrębnych umów najmu z PKP oraz PKP PLK.

(akta kontroli str. 1813, 1835, 1841)

W oświadczeniu Prezes Zarządu KKT wskazał, że w związku z odmową zawarcia przez PKP S.A. umowy najmu nieruchomości, przez które przebiegają tory dojazdowe do Portu Koźle, Spółka podjęła działania mające na celu uzyskanie zgód na remont infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK (na koszt KKT). Podał też, że umowa zawarta 14 marca 2018 r., aneksowana 10 kwietnia 2018 r., umożliwiająca KKT wyremontowanie około 3,0 km długości torów dojazdowych do Portu Koźle kończących się około 500 metrów od granicy działki, na której położony jest Port Koźle (...) została w kwietniu 2019 r. wypowiedziana przez PKP PLK, bez podania jakiegokolwiek przyczyny, umowę dzierżawy toru dojazdowego i tym samym port Koźle został całkowicie odcięty od sieci kolejowej.

(akta kontroli str. 2186-2200)

W trakcie prowadzonych negocjacji, oprócz zmian projektu umowy w zakresie m.in. opisu jej przedmiotu (powierzchni gruntu oraz znajdujących się na nim elementów infrastruktury kolejowej) spowodowanych zmianami koncepcji przebiegu projektowanego połączenia kolejowego Portu Koźle z siecią kolejową, dokonywano też korekt zapisów dotyczących konieczności uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu na zawarcie umowy, jak też dotyczących przyszłego wspólnego przedsięwzięcia polegającego na powstaniu spółki celowej.

Zapisy w poszczególnych wersjach projektu umowy, jak też komentarze do nich podnoszone przez opiniującego ze strony PKP radcę prawnego wskazują, że nawet kwestia konieczności lub braku konieczności uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu pozostawała niezamknięta przez ponad roczny okres negocjacji umowy. Radca prawny 20 grudnia 2017 r. podnosił okoliczności, że zapis § 2 ust. 1 lit. I projektu o treści: *zawarcie Umowy nie wymaga uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu, tj. Ministra Infrastruktury i Budownictwa, o której mowa w art. 18 ust. 2 ustawy komercjalizacji* był do weryfikacji po otrzymaniu nowego operatu i ustaleniu ostatecznej powierzchni. Następowало to w sytuacji, gdy w opiniowanym przez niego już 4 kwietnia 2017 r. projekcie umowy znajdowała się m.in. kwota miesięcznego czynszu w wysokości [...]TP netto plus podatek od nieruchomości w stawce obowiązującej za dany okres rozliczeniowy, co niewątpliwie świadczyło o tym, że wartość przedmiotu najmu znacznie przewyższała równowartość w złotych kwoty 50 tys. euro, a tym samym wymagana była dla takiej czynności zgoda ministra właściwego do spraw transportu. Cytowany powyżej zapis

^{TP} Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176) w zw. z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie dotyczącym wartości inwestycji. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

o braku konieczności uzyskania zgody ministra w projekcie umowy pojawił się w wersji z 31 lipca 2017 r., a był poprzedzony przeciwnymi w swej treści sformułowaniami dotyczącymi wydania przedmiotu umowy, w których wprost stwierdzano, że wydanie to powinno nastąpić w terminie powiązanim z decyzją ministra. Zapisy tej treści widnieją w projektach umów jako wprowadzone 1 maja 2017 r. przez tego samego radcę prawnego i uzupełnione 2 czerwca 2017 r. również przez niego o zapis o zobowiązaniu wynajmującego do złożenia wniosku o wszczęcie postępowania administracyjnego. W wersji z 6 lipca znajduje się dodatkowo (w części wstępnej umowy) stwierdzenie o uzyskaniu takiej zgody, który został jednak przez ww. radcę prawnego wykreślony w wersji z 30 lipca 2017 r. z uwagą: *Z uzyskanego operatu szacunkowego wynika, że umowa nie wymaga zgody Ministra.* Jednocześnie w posiadaniu PKP były operaty szacunkowe wyceny planowanych do sprzedaży w 2016 r. 14 działek (operat z 31 marca 2016 r. z oszacowaną wartością rynkową wynoszącą [...]TP) oraz czynszu dzierżawy terenu tych działek powiększonej o część powierzchni działek nr 497/3 i 2052 (operat z 5 lipca 2017 r.).

Radca prawny uczestniczący w negocjacjach ze strony PKP wyjaśnił, że *w kontaktach z KKT dot. negocjacji umowy najmu uczestniczyłem od początku kwietnia 2017 r. na podstawie zlecenia zadania przez Dyrektora Biura Organizacyjno-Prawnego (ówczesna nazwa), zgodnie z § 11 ust. 3 w zw. z § 11 ust. 1 pkt 8) i ust. 2 Regulaminu Organizacyjnego Spółki Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna, jako radca prawny świadczący stałą obsługę prawną spółki.* Stwierdził też, że *podejmowane przez niego czynności wynikały z wykonywania zawodu radcy prawnego, który polega na świadczeniu pomocy prawnej, co w tej konkretnej sprawie znalazło wyraz w opiniowaniu i uzgadnianiu pod względem formalnoprawnym projektu umowy najmu.* W dalszej części wyjaśnień Radca prawny wskazał na ustawowy wymóg zachowania w tajemnicy wszystkiego, o czym dowiedział się w związku z udzieleniem pomocy prawnej oraz stwierdził, że *korzysta z prawa uchylecia się od odpowiedzi na pytanie nr 2, działając na podstawie art. 40 ust. 4 w zw. z art. 40 ust. 2 ustawy o NIK i art. 3 ust. 3 ustawy o radcach prawnych oraz art. 15 i nast. Kodeksu Etyki Radcy Prawnego.*

W wyjaśnieniu przywołał art. 18 ust. 2, 2c i 2d ustawy o komercjalizacji oraz stwierdził, że *kluczowe znacznie, dla klasyfikacji danej umowy jako wymagającej zgody ministra właściwego ds. transportu albo takiej zgody niewymagającej, ma prawidłowe ustalenie „wartości rynkowej przedmiotu rozporządzenia”, a także, że ustalenie wartości rynkowej przedmiotu rozporządzenia odbywa się na podstawie wyceny rzeczoznawcy, a nie na podstawie czynszu określonego w umowie najmu.* *Zgodnie z przyjętą i ugruntowaną interpretacją ministra właściwego ds. transportu, wartością rynkową przedmiotu rozporządzenia w przypadku świadczeń okresowych jest wartość świadczeń za jeden rok, a jeżeli świadczenia trwają krócej niż rok – wartość za cały okres ich trwania.*

(akta kontroli str. 474-488, 1815- 1834, 1918-1952, 2158-2164, 2176-2185)

W okresie prowadzenia negocjacji umowy najmu⁵¹ nieruchomości położonych w Kędzierzynie-Koźlu Biuro Bezpieczeństwa PKP przeprowadziło analizę informacji i danych dotyczących KKT, podmiotów i osób powiązanych z tą spółką, a także informacji dotyczących planowanej inwestycji. W opracowanym w wyniku tej analizy dokumencie⁵² zwrócono m.in. uwagę na wysokość czynszu dzierżawy w planowanej

^{TP} Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176) w zw. z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie dotyczącym wartości inwestycji. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁵¹ Pierwotnie negocjowana umowa określana była jako umowa dzierżawy.

⁵² Dokument pn. *Raport dot. podmiotu Kędzierzyn Koźle-Terminalne Sp. z o.o.*; dalej: raport.

umowie najmu jako zbyt niskiego dla specyficznej i niezmiernie atrakcyjnej lokalizacji oraz na działania związane z nabyciem terenów portowych w Kędzierzynie-Koźlu z pominięciem procedury przetargowej. Uwzględniając powstałe wątpliwości co do wiarygodności kontrahenta, a także ze względu na lokalizację nieruchomości – w opinii PKP – miejsca o dużym potencjale strategicznym dla bezpieczeństwa państwa, zwrócono się do Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie możliwości zawarcia umowy najmu nieruchomości z KKT. Po uzyskaniu 23 lutego 2018 r. stanowiska, które w trybie niejawnym skierowane zostało przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego do Ministra Infrastruktury oraz do wiadomości PKP, podjęta została przez Zarząd PKP decyzja o wstrzymaniu dalszego negocjowania z KKT umowy najmu przedmiotowej nieruchomości położonej w Kędzierzynie-Koźlu. PKP przekazało KKT jednozdaniowe stanowisko o odstąpieniu od dalszych negocjacji 8 marca 2018 r. Dodatkowo PKP poinformowało w lipcu 2018 r. o przedmiotowej sprawie Ministra Koordynatora Służb Specjalnych. Po otrzymaniu odpowiedzi z Departamentu Bezpieczeństwa Narodowego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, PKP podtrzymało swoje wcześniejsze stanowisko, w tym prezentowane w korespondencji prowadzonej z PKP PLK.

(akta kontroli str. 80-89, 165-190, 1858-1878, 2035, 2066, 2084-2105, 2138-2139.)

W oświadczeniu Prezes Zarządu KKT zwrócił uwagę na fakt, że zdarzenie, które spowodowało jednostronne zerwanie rozmów i negocjacji przez PKP S.A. miało miejsce w roku 2018. Stwierdził też, że jeżeli rzeczywiście istniały w tamtym okresie jakiegokolwiek zastrzeżenia ABW odnośnie inwestycji prowadzonych przez KKT, czy też zarzuty, że za inwestycją stoi kapitał rosyjski, to przez okres kilku ostatnich lat właściwe służby powinny - realizując swoje obowiązki - przeprowadzić stosowne postępowania kontrolne i po dokonaniu oceny stawianych spółce zarzutów - podjąć oficjalne, przewidziane prawem działania, czy to wobec Spółki, czy też wobec jej zarządu. Tymczasem do chwili obecnej nic takiego nie nastąpiło, zaś jedynym skutkiem jest brak jakiegokolwiek woli ze strony PKP S.A. na prowadzenie negocjacji handlowych. Zarówno zarząd spółki KKT jak również fundusz Value Quest występowały pisemnie do Szefa ABW z prośbą o wyjaśnienie stanowiska. Obydwa pisma ABW pozostawiła bez odpowiedzi.

(akta kontroli str. 2186-2200)

Ponadto Prezes Zarządu KKT wskazał, że w związku z odmową zawarcia przez PKP S.A. umowy najmu nieruchomości, przez które przebiegają tory dojazdowe do Portu Koźle, Spółka podjęła działania mające na celu uzyskanie zgód na remont infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK (na koszt KKT). Podał też, że umowa zawarta 14 marca 2018 r., aneksowana 10 kwietnia 2018 r., umożliwiająca KKT wyremontowanie około 3,0 km długości torów dojazdowych do Portu Koźle kończących się około 500 metrów od granicy działki, na której położony jest Port Koźle (...) została w kwietniu 2019 r. wypowiedziana przez PKP PLK, bez podania jakiegokolwiek przyczyny, umowę dzierżawy toru dojazdowego i tym samym port Koźle został całkowicie odcięty od sieci kolejowej.

(akta kontroli str. 2186-2200)

Zastępca Dyrektora Biura Bezpieczeństwa PKP wyjaśniając okoliczności sporządzenia ww. raportu wskazał, że od marca lub kwietnia 2017 r. na bazie doświadczeń PKP, z podmiotem, który nie istniał w KRS w momencie podpisywania umowy oraz którego przedmiot działalności nie był związany z przedmiotem umowy, w rezultacie których prowadzone było postępowanie karne oraz odwołany został Zarząd PKP nowy Prezes Zarządu wprowadził m.in. praktykę, jeszcze niepopartą wtedy formalną procedurą, prowadzenia analiz i sporządzania raportów

o potencjalnych kontrahentach. (...) Biuro Bezpieczeństwa zajmowało się w pierwszej kolejności najistotniejszymi sprawami, które dotyczyły zabezpieczenia Spółki przed nieuzasadnionymi wydatkami na poziomie wielomilionowym. Dopiero w grudniu 2017 r. pojawił się wniosek z biura sprzedaży o sporządzenie raportu dotyczącego KKT.

Odnosząc się do zapisów raportu o ryzykach wystąpienia zagrożeń korupcyjnych, oraz niepokojącego aspektu czysto biznesowego umowy, która miała nie zabezpieczać w akceptowalnym stopniu interesu Spółki, Zastępca Dyrektora Biura Bezpieczeństwa PKP wyjaśnił, że nie wdrażał dodatkowych czynności, cena oparta została na zapisach operatu szacunkowego (...) w podobnym czasie w Spółce podjęte jednak zostały zmiany w procedurach dotyczących regulacji stosowanych cen najmu nieruchomości, jak i cen wynajmu powierzchni płaskich (...) decyzją Prezesa został w PKP zatrudniony z rynku specjalista zajmujący się wyceną nieruchomości, który weryfikuje zastosowane wyceny, w tym przedkładane operaty szacunkowe (...) również Biuro Bezpieczeństwa weryfikuje prowadzi weryfikację proponowanych cen. W rezultacie podjętych działań oddziały gospodarowania nieruchomościami zakończyły współpracę z niektórymi rzeczoznawcami, a uzyskiwane ceny są znacząco wyższe.

(akta kontroli str. 470-473)

Sprawa dostępu Portu Koźle do linii kolejowej nr 174 była analizowana m.in. przez Urząd Transportu Kolejowego. W stanowisku z 29 listopada 2018 r. Prezes ww. urzędu stwierdził, że PKP nie może być uznana za zarządcę infrastruktury kolejowej, gdyż znajdujące się na działkach w pobliżu Portu pozostałości po układzie torowym nie spełniają kryteriów definicji infrastruktury nieczynnej oraz brak jest regulacji nakładających na PKP obowiązek ich udostępniania. Równoległe z czynnościami kontrolnymi Najwyższej Izby Kontroli prowadzone było w PKP postępowanie wyjaśniające wszczęte przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów mające na celu ustalenie, czy w związku z udostępnianiem lub zarządzaniem infrastrukturą kolejową umożliwiającą połączenie portów rzecznych z siecią kolejową, mogło dojść do naruszenia przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów lub Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej⁵³, uzasadniającego wszczęcie postępowania antymonopolowego, w tym ustalenie, czy sprawa ma charakter antymonopolowy. Do czasu zakończenia czynności kontrolnych w PKP postępowanie prowadzone przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów to nie zostało zakończone.

(akta kontroli str. 2012-2023)

Port w Kędzierzynie Koźlu znalazł się na liście portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym wskazanych w Europejskim Porozumieniu w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (AGN). Wskazuje to, zdaniem Ministra Infrastruktury, *na jego niezaprzeczalny potencjał w wodnym systemie transportowym kraju i konieczność rozwoju jego infrastruktury*. Minister Infrastruktury podniósł⁵⁴ też, że na podstawie art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej⁵⁵ przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej prowadzone były prace zmierzające do opracowania planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych o szczególnym znaczeniu transportowym - Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej. W ich ramach prowadzono analizy ekonomiczne, w tym Analizę Kosztów i Korzyści Modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej, w której uwzględniono port w Kędzierzynie Koźlu. Prognozy popytu dla rejonu przeładunkowego Kędzierzyn-Koźle, uzyskane na

⁵³ Dz. Urz. UE C 202 z 7.6.2016, s. 1-388.

⁵⁴ W informacji uzyskanej na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

⁵⁵ Dz. U. z 2020 r. poz. 1863.

podstawie modelu ruchu żeglugi śródlądowej⁵⁶ wskazały na potencjał transportowy: a/ wariant bezinwestycyjny (zakończenie projektów inwestycyjnych na Odrze współfinansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020) – w roku 2023 ok. 130 tys. t ładunków; b/ wariant inwestycyjny (modernizacji Odry do klasy Va żeglowności) – w roku 2050 ok. 4,5 mln t ładunków. Minister podkreślił w informacji, że dane te *dotyczą rejonu komunikacyjnego na poziomie powiatu, oddającego możliwości do koncentracji ładunków przeładowywanych w porcie śródlądowym w Kędzierzynie-Koźlu, bez wskazania dokładnej lokalizacji* oraz stwierdził, że *decyzje w zakresie szczegółowej lokalizacji portów śródlądowych będą miały charakter biznesowy i podejmowane są przez podmioty działające w warunkach rynkowych w oparciu o popyt na taki transport, a tym samym Minister nie ma podstaw do faktycznego wskazywania szczegółowych lokalizacji inwestycji portowych.*

Odnosząc się do obowiązującej Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przyjętej uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r., realizowanej w ramach 6 kierunków interwencji, z których kierunek 1 *Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce* wyznacza szereg działań modernizacyjnych (w horyzoncie czasowym do 2020 i 2030 r.) obejmujących m.in. transport wodny śródlądowy, kolejowy oraz intermodalny, Minister Infrastruktury zwrócił uwagę, że w części diagnostycznej ww. Strategii wskazano na *Kędzierzyn-Koźle jako lokalizację terminala intermodalnego potencjalnie umożliwiającą wykorzystanie żeglugi śródlądowej oraz transportu drogowego i kolejowego.* Minister stwierdził też, że *koncepcja połączenia portu śródlądowego w Kędzierzynie-Koźlu z siecią kolejową (bez przesądzenia o źródle finansowania inwestycji) wpisuje się, co do zasady, w politykę transportową państwa.*

(akta kontroli str. 315-459)

Stwierdzone
nieprawidłowości

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

1. PKP w sposób opieszale podejmowało działania w celu realizacji obowiązku wniesienia aportem do PKP PLK prawa użytkowania wieczystego nieruchomości (m.in. działek gruntu nr 497/3, 221/1 i 2052) wchodzących w skład linii kolejowej nr 174, pomimo tego, że posiadała ostateczną decyzję o nabyciu tych praw oraz przekazała (zarówno w formie aportu jak i na podstawie umowy D50) inne składniki tej linii, jako niezbędne do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi. Taki stan faktyczny wypełniał hipotezę art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji i powinien skutkować wniesieniem aportu obejmującego te nieruchomości do PKP PLK.

Prezes PKP wskazał, że *dużym i znaczącym problemem jest fakt, że środki trwałe wchodzące w skład linii kolejowych w większości posadowione są na kilku działkach o różnym stopniu uregulowania stanów prawnych i w przypadku aportu będzie istniała konieczność dokonania ich podziału. Podjęcie takich czynności tzn. rozpoczęcie podziałów środków trwałych z punktu widzenia eksploatacyjnego i ewidencyjnego jest nieuzasadnione i powoduje poniesienie przez PKP dodatkowych kosztów. Dodatkowo pomimo uregulowania stanów prawnych nie został zakończony proces wydzielania nieruchomości wchodzących w skład linii kolejowych poprzez realizację podziałów geodezyjnych.* Prezes wyjaśnił także, że *w związku z powyższym nie dokonano aportu przedmiotowych działek (m.in. 497/3, 221/1 i 2052) do PKP PLK.*

⁵⁶ 4-stopniowy model ruchu dedykowany dla transportu wodnego śródlądowego, wykonany na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Najwyższa Izba Kontroli, co do zasady, nie kwestionuje racjonalności, czasochłonności i kosztochłonności działań polegających na wydzielaniu działek wchodzących w skład linii kolejowych. Niemniej jednak złożone wyjaśnienia w zakresie odnoszącym się do linii kolejowej nr 174 nie znajdują odzwierciedlenia w ustalonym stanie faktycznym, z którego wynika, że linia ta pierwotnie przebiegała przez działki gruntu o uregulowanym stanie prawnym, a prowadzona od 2015 r. i zakończona w grudniu 2019 r. procedura podziału działki nr 497/3 nie miała na celu wydzielenia gruntu pod tą linią i do takiego wydzielenia nie doprowadziła. Podkreślenia wymaga również to, że od wejścia w życie ustawy o komercjalizacji i zawarcia umowy o oddaniu m.in. linii 174 do korzystania przez PKP PLK upłynęło już 19 lat, a od wniesienia do PKP PLK aportu w postaci odcinka tej linii położonego m.in. na działkach 221/1, 2052 i 497/3 – blisko 15 lat.

2. Wbrew dyspozycji art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji nie przekazano PKP PLK aportem również niektórych elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w skład linii kolejowej nr 174. W szczególności nie zostały przekazane aportem m.in. tory objęte zakresem przedmiotowym umowy D50, która miała dotyczyć, zgodnie z art. 17 ust. 6 ww. ustawy (w brzmieniu obowiązującym od 2003 r.), wyłącznie gruntów wchodzących w skład linii kolejowych, które nie mogły być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieuregulowany stan prawny.

Prezes PKP wskazał, że *przy ustaleniu zakresu oraz przedmiotu aportu w roku 2005 r., decydujące zdanie miała PKP PLK jako zarządca infrastruktury kolejowej. Zadaniem PKP jako dysponenta nieruchomości było zabezpieczenie, aby przedmiotem tego aportu nie stał się majątek niezbędny do realizacji statutowej działalności pozostałych spółek zależnych powołanych w trybie art. 14 ustawy o komercjalizacji. Przedmiotem aportu z 2005 r. były środki trwałe stanowiące 16,6 tys. km linii kolejowych (bez nieruchomości gruntowych). Podstawowym argumentem, który decydował o zakwalifikowaniu danej linii kolejowej do przedmiotu aportu, było: a) posiadanie statusu linii o znaczeniu państwowym, b) nieobjęcie danej linii decyzją ministra właściwego ds. transportu – zgodą na likwidację, c) rozpoczęte i niezakończone prace modernizacyjne, których inwestorem było m.in. Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Koleje Państwowe.*

Prezes PKP wyjaśnił, że *PKP zrealizowała wniosek PKP PLK dotyczący środków trwałych wchodzących w skład linii kolejowej nr 174 w zakresie złożonego przez PKP PLK wniosku aportowego.*

(akta kontroli str. 2149-2150)

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli przekazanie infrastruktury kolejowej do korzystania przez PKP PLK na podstawie postanowień umowy D50, w której wskazano, że jest ona zawierana na podstawie art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji, świadczyło o uznaniu jej zarówno przez kontrolowaną jednostkę jak i przez PKP PLK za niezbędną do zarządzania liniami kolejowymi.

Ponadto umowa D50, oddająca PKP PLK nieruchomości oraz inne elementy infrastruktury kolejowej (w tym m.in. związane z linią 174) do korzystania, została zawarta i kontynuowana jako odpłatna, pomimo że zmiana przepisów ustawy o komercjalizacji wprowadzona w 2003 r. wskazywała na jej nieodpłatny charakter.

Prezes PKP wskazał, że *umowa D50 zawarta została dnia 27 września 2001 r., zgodnie z ówczesnym brzmieniem art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji: „Linie kolejowe, w rozumieniu przepisów ustawy o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2 oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi, które nie mogą być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieuregulowany stan*

prawny, zostaną oddane PLK przez PKP do odpłatnego korzystania na podstawie umowy". Ponadto Prezes wyjaśnił, że zgodnie z postanowieniami umowy D50, grunty na których zlokalizowane są linie kolejowe od początku obowiązywania umowy są oddane PLK do nieodpłatnego korzystania, co potwierdziła nowelizacja ustawy z 2003 r.

(akta kontroli str. 2150)

Odnosząc się do złożonych wyjaśnień należy wskazać, że w momencie zawierania umowy D50 faktycznie przepis art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji określał, że przedmiotem odpłatnej umowy miały być linie kolejowe oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi, a umowa ta miała być odpłatna. Jednakże, biorąc pod uwagę moment wnoszenia do PKP PLK aportu (co nastąpiło w 2005 r.) oraz kontynuowanie korzystania jeszcze w trakcie niniejszej kontroli (tj. w 2020 r.), podkreślić należy, że ustawą zmieniającą z 2003 r. dokonano od 25 maja 2003 r. korekty w zakresie obowiązków PKP związanych z wyposażeniem PKP PLK w majątek. Na podstawie art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji, PKP było zobowiązane wnieść w formie wkładu niepieniężnego do PKP PLK linie kolejowe, w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, obejmujące wszelkie nakłady, z wyłączeniem gruntów wchodzących w skład linii kolejowych niemających uregulowanego stanu prawnego oraz środków trwałych w budowie. Zgodnie natomiast z art. 17 ust. 6 ww. ustawy, grunty wchodzące w skład linii kolejowych, które nie mogły być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieuregulowany stan prawny, miały zostać oddane PKP PLK przez PKP do nieodpłatnego korzystania na podstawie umowy.

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli o odpłatnym charakterze umowy D50 świadczy przyjęty w niej sposób ustalania wysokości czynszu odnoszący się do długości linii kolejowych oddanych do korzystania, a także do kwoty będącej różnicą pomiędzy wartością skorygowaną aktywów netto przedmiotu umowy (tj. linii kolejowych, działek gruntu i środków trwałych) w chwili jej zawarcia a wartością przedmiotu umowy na dzień wniesienia aportem. Dlatego też trudno uznać wyjaśnienia Prezesa PKP o nieodpłatnym korzystaniu przez PKP PLK z linii kolejowych za uzasadnione.

3. Zaniżono kwoty należnego podatku od nieruchomości poprzez wykazywanie w składanych deklaracjach na podatek od nieruchomości za lata 2013-2020, niektórych nieużytkowanych w transporcie kolejowym działek oraz budowli, jako zwolnionych na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

W latach 2013-2016 uznano za zwolnione na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ww. ustawy, a w rezultacie nie wykazano do opodatkowania w deklaracjach na podatek od nieruchomości za te lata budowli⁵⁷ i gruntów⁵⁸ (w tym niewniesionych aportem do PKP PLK lub objętych umową D50 odcinków linii kolejowej nr 174), które nie mogły być udostępniane licencjonowanym przewoźnikom kolejowym m.in. z powodu złego stanu technicznego a tym samym nie spełniały przesłanki zwolnienia w brzmieniu tego przepisu obowiązującym w latach m.in. 2013-2016.

W latach 2017-2020 uznano za zwolnione na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, a w rezultacie nie wykazano do opodatkowania w deklaracjach na podatek od nieruchomości za te lata budowli⁵⁹

⁵⁷ Dotyczyło w latach 2013-2015 budowli o wartości 1 514 372,39 zł, a w 2016 r. budowli o wartości 1 691 828,58 zł (1 999 148,99 zł minus wartość rozebranych torów 307 320,41 zł).

⁵⁸ Dotyczyło to w szczególności całej powierzchni działek 550/1, 550/2, 551/1, 551/2, 557/1 oraz części powierzchni działek 497/3, 2052 i 557/5, która nie była zajęta przez infrastrukturę kolejową podlegającą udostępnianiu licencjonowanym przewoźnikom kolejowym m.in. z powodu jej złego stanu technicznego.

⁵⁹ Dotyczyło to w 2017 r. budowli o wartości 1 691 828,58 zł, a w latach 2018-2020 budowli o wartości 1 383 618,71 zł.

i gruntów⁶⁰ (w tym niewniesionych aportem do PKP PLK lub objętych umową D50 odcinków linii kolejowej nr 174), które nie były udostępniane przewoźnikom kolejowym m.in. z powodu złego stanu technicznego, tj. nie była spełniona przesłanka zwolnienia w brzmieniu tego przepisu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r.

Zastępca Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomościami podniosła w wyjaśnieniu, że *przepisy ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w art. 7 ust. 1 pkt 1 odnoszą się do ustawy o transporcie kolejowym, jedynie w zakresie definicji infrastruktury kolejowej. Zatem szerokie odniesienie zwolnienia wyrażonego w tym przepisie do definicji zawartych w ustawie o transporcie kolejowym winno być ograniczone, co potwierdzają liczne orzeczenia sądów administracyjnych (m.in. wyrok NSA z 24 kwietnia 2012 r., sygn. akt II FSK 2014/10, wyrok WSA w Gliwicach z 16 lutego 2015 r., sygn. akt I SA/GI 538/14, wyrok WSA w Kielcach z 16 listopada 2017 r. sygn. akt I SA/Ke 531/17, wyrok WSA w Gliwicach z 28 marca 2018 r. sygn. akt I SA/GI 1294/17). W związku z powyższym pozostałe pojęcia zawarte w normie prawnej wynikające z art. 7 ust.1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, winny być rozumiane bez odniesienia do zapisów ustawy o transporcie kolejowym. W konsekwencji wyżej wymienione nieruchomości mieszczą się w hipotezie normy prawnej wynikającej z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.*

(akta kontroli str.1728-1733)

Najwyższa Izba Kontroli odnosząc się do powyższych wyjaśnień wskazuje, że zarówno brzmienie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych w latach 2013-2016, jak i począwszy od 2017 r. wskazuje na to, że nie tylko definicja infrastruktury kolejowej, ale też wszystkie inne kwestie umożliwiające zwolnienie od podatku od nieruchomości powinny być rozumiane w sposób określony w przepisach o transporcie kolejowym – w szczególności wskazać bowiem należy, że przepisy o podatkach i opłatach lokalnych nie definiują ani kwestii zarządcy infrastruktury obowiązanej do udostępniania jej licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, ani też kwestii udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym, które to kwestie są regulowane przepisami o transporcie kolejowym.

Przyjmując, że zgodnie z uchwałami Rady Miasta Kędzierzyn-Koźle w sprawie określenia wysokości stawek podatku od nieruchomości⁶¹ roczna stawka podatku od nieruchomości od gruntów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, bez względu na sposób zakwalifikowania w ewidencji gruntów i budynków, wynosiła od 0,76 zł/m² do 0,83 zł/m² Najwyższa Izba Kontroli wskazuje, że łącznie zaniżono należny podatek o kwotę wynoszącą ponad 767 tys. zł.

(dowód: akta kontroli str. 1105-1188, 1191-1217, 2065, 2201-2202)

4. Zaniechano wnoszenia opłat z tytułu użytkowania wieczystego działek⁶² nr 1052/1, 1052/2 i 551/1 oraz dodatkowo w 2020 r. działek⁶³ nr 497/4, 497/7, 497/10 i 497/11 (powstałych po podziale geodezyjnym działki 497/3), które były traktowane jako zwolnione z opłat za użytkowanie wieczyste na podstawie art. 8

⁶⁰ Dotyczyło to w latach 2017-2019 powierzchni działek 550/2, 551/2, 557/1 i 557/5, a w roku 2020 działek 550/2, 551/2, 557/1 i 557/5 oraz 497/4, 497/11 i 497/12, która nie wchodziła w skład infrastruktury kolejowej udostępnianej przewoźnikom kolejowym m.in. z powodu jej złego stanu technicznego, tj. nie była spełniona przesłanka zwolnienia w brzmieniu tego przepisu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r.

⁶¹ Nr XXIX/366/12 z dnia 29 listopada 2012 r. (Dz. Urz. Woj. Opolskiego poz. 1847); nr XLV/532/13 z dnia 27 listopada 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Opolskiego poz. 2704); nr III/20/14 z dnia 15 grudnia 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Opolskiego poz. 2770), nr XXII/168/15 z dnia 26 listopada 2015 r. (Dz. Urz. Woj. Opolskiego poz. 2879), nr XXXIV/301/16 z dnia 29 września 2016 r. (Dz. Urz. Woj. Opolskiego poz. 2129), nr XLIX/471/17 z dnia 30 listopada 2017 r. (Dz. Urz. Woj. Opolskiego poz. 3149), nr LXIII/609/18 z dnia 30 października 2018 r. (Dz. Urz. Woj. Opolskiego poz. 3141) oraz nr XIII/147/19 z dnia 26 września 2019 r. (Dz. Urz. Woj. Opolskiego poz. 3159).

⁶² O łącznej powierzchni 4 677 m².

⁶³ O łącznej powierzchni 3 193 m².

ustawy o transporcie kolejowym z tytułu ich zajęcia pod infrastrukturę kolejową pomimo tego, że na działkach tych nie było linii kolejowej ani też infrastruktury kolejowej (budowli, budynków i urządzeń przeznaczonych do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury).

Zastępca Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomościami wskazała, że *opłaty wnoszone są na podstawie zawiadomienia, a PKP nie posiada zaległości w płatnościach za grunty w obszarze działania Starostwa Powiatowego w Kędzierzynie Koźlu.*

(akta kontroli str. 1736-1737)

Należy w tym kontekście wskazać, że na podstawie z art. 238 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny⁶⁴ oraz art. 67 ust. 1, art. 71 ust. 4 i art. 72 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami⁶⁵, a także treści decyzji nr G.IV-7242/15/99 wieczysty użytkownik obowiązany jest do uiszczania przez czas trwania swego prawa opłaty rocznej, ustalonej w oparciu o stawki procentowe przez właściwy organ – opłata ta uzależniona jest zasadniczo od przeznaczenia gruntu oraz od wartości nieruchomości. Biorąc pod uwagę brak prawa do zwolnienia ww. nieruchomości z opłat z tytułu użytkowania wieczystego na podstawie art. 8 ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r. łącznie zaniżono należne opłaty roczne o kwotę wynoszącą około [...]TP /rok (w latach 2013-2019) oraz około [...]TP /rok (w 2020 r.)⁶⁶.

Ponadto, uwzględniając treść art. 33 ust. 4 ustawy o gospodarce nieruchomościami, należy uwzględnić wynikające z art. 33 ust 1 i 3 tej ustawy ryzyko wygaśnięcia użytkowania wieczystego ww. działek gruntu, z których użytkownik wieczysty (PKP) korzysta w sposób sprzeczny z ustalonym.

5. Stan techniczny, w jakim znajdowały się pozostałości infrastruktury kolejowej wchodzącej pierwotnie w skład linii kolejowej nr 174 wskazuje, że PKP nie realizowała w pełni obowiązków właściciela obiektów budowlanych, gdyż:

1/ dopuszczono do pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej budowli wchodzących w pierwotny skład linii kolejowej nr 174, nieprzekazanych do użytkowania PKP PLK, w tym m.in. rampy bocznej, studni, oświetlenia terenu, torów i przepustów, pomimo że do utrzymywania obiektów budowlanych w należyтым stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej, zobowiązywał art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane⁶⁷;

2/ zaniechano okresowej kontroli budowli wchodzących w pierwotny skład linii kolejowej nr 174, nieprzekazanych PKP PLK, w tym m.in. rampy bocznej, studni, oświetlenia terenu, torów i przepustów, pomimo że do takiej kontroli PKP było zobowiązane na podstawie art. 62 ust. 1 ustawy Prawo budowlane w okresie ich użytkowania (tj. do czasu rozbiórki);

⁶⁴ Dz. U. z 2020 r. poz. 1740.

⁶⁵ Dz. U. z 2020 poz. 1990.

^{TP} Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176) w zw. z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie dotyczącym wartości inwestycji. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

^{TP} Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176) w zw. z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie dotyczącym wartości inwestycji. Wyłączenia dokonano w interesie przedsiębiorcy.

⁶⁶ Potencjalną wysokość opłat ustalono w oparciu o stawki wynikające z treści decyzji G.IV-7242/15/99, wartość gruntów przedstawioną w operacie szacunkowym z 2016 r. ([...]TP /m² powierzchni) oraz powierzchnię poszczególnych działek.

⁶⁷ Dz. U. z 2020 poz. 1333.

3/ zaniechano prowadzenia ksiązek obiektów budowlanych – budowli wchodzących w pierwotny skład linii kolejowej nr 174, nieprzekazanych PKP PLK, w tym m.in. rampy bocznej, studni, oświetlenia terenu, torów i przepustów, pomimo że do ich prowadzenia PKP było zobowiązane na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy Prawo budowlane w okresie ich użytkowania (tj. do czasu rozbiórki).

W złożonych wyjaśnieniach Naczelnik Wydziału Technicznego OGN stwierdziła, że *w chwili przekazania przez likwidatora przedmiotowe obiekty były wyłączone z użytkowania, a obowiązek prowadzenia ksiązek obiektu budowlanego dotyczy obiektów w okresie ich użytkowania.*

Zastępca Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomościami podniosła w wyjaśnieniu, że *tory w stacji Kędzierzyn-Koźle Port przeznaczone były do obsługi portu rzecznego Kędzierzyn-Koźle, (...) W pierwszej połowie lat osiemdziesiątych, gdy znacznie zmniejszyła się głębokość Odry na jej środkowym odcinku port zaczął przeżywać kryzys, a jego ostateczny upadek nastąpił po przemianach 1989 r. Od czasu likwidacji infrastruktury portowej w Kędzierzynie Koźlu przedmiotowa infrastruktura kolejowa również nie była wykorzystywana. Zagospodarowanie infrastruktury Portu Kędzierzyn-Koźle było przedmiotem wielu zamierzeń projektowych, jednak brak zainteresowania inwestorskiego ze strony podmiotów zewnętrznych, spowodował, że te zamierzenia nie zostały zrealizowane. Jednocześnie wysiłki samorządu lokalnego również nie odniosły pożądanych skutków. Stan techniczny infrastruktury kolejowej nie uległ pogorszeniu od momentu ich przejęcia przez PKP od likwidatora Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej. Jedynie zmiana jej stanu nastąpiła z przyczyn niezawinionych, na skutek oddziaływania warunków atmosferycznych oraz działania osób trzecich, niezależnych od PKP.*

Dyrektor OGN wskazał, że *z uwagi na bardzo dużą powierzchnię terenu i wymagane w tej sytuacji wysokie koszty utrzymania, nieracjonalnym byłoby ponoszenie takich kosztów. Tym samym PKP żeby ograniczyć koszty i kradzieże swojego minia prowadziło rozbiórkę niepotrzebnych budynków oraz nieużytkowanych torów. Miało to też na celu ograniczenia zagrożeń dla osób postronnych.*

Odnosząc się do przyczyn zaniechania okresowej kontroli budowli wchodzących w pierwotny skład linii kolejowej nr 174 nieprzekazanych do używania PKP PLK, a także zaniechania prowadzenia ksiązek obiektów budowlanych, Zastępca Dyrektora OGN ds. Obrotu Nieruchomościami wskazała, że *wymienione budowle nie wchodzi w skład czynnej linii kolejowej nr 174, a zarazem nie stanowią czynnej infrastruktury kolejowej i przez to są wyłączone z użytkowania. (...) Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego obowiązek prowadzenia ksiązki obiektu budowlanego dotyczy obiektów w okresie ich użytkowania.*

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli obowiązek okresowych kontroli budynków lub budowli spoczywa na PKP do czasu wyłączenia ich z użytkowania w wyniku rozbiórki lub na podstawie decyzji organu nadzoru budowlanego, o której mowa w art. 67 ust. 1 ustawy Prawo budowlane.

(akta kontroli str. 1400, 1729-1730, 2165-2175)

IV. Uwagi i wnioski

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

Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że pozostały w posiadaniu PKP odcinek linii kolejowej nr 174 został wykazany, jako podlegający zwolnieniu od podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach

lokalnych, jako wchodzący w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym udostępnianej przewoźnikom kolejowym. Tymczasem faktycznie – z uwagi na stan techniczny tego odcinka – niemożliwe było udostępnienie tego odcinka żadnemu przewoźnikowi kolejowemu. Zwolnienie od podatku od nieruchomości byłoby natomiast możliwe w sytuacji likwidacji tego odcinka linii kolejowej przeprowadzonej na podstawie art. 40a ustawy o komercjalizacji.

Wnioski Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. Kontynuowanie działań mających na celu wnoszenia przez PKP do PKP PLK składników niezbędnych do prowadzenia działalności.
2. Dostosowanie postanowień umowy D50 do aktualnie obowiązujących przepisów ustawy o komercjalizacji.
3. Weryfikację wysokości opłacanego podatku od nieruchomości, w tym stosowanych w kontrolowanej jednostce mechanizmów kwalifikowania gruntów, budynków, budowli i urządzeń, jako zwolnionych od podatku od nieruchomości oraz przekazanie Prezydentowi Miasta Kędzierzyn-Koźle korekt deklaracji na podatek od nieruchomości.
4. Weryfikację wysokości wnoszonych opłat z tytułu prawa użytkowania wieczystego, w tym kwalifikowania niektórych gruntów, jako zwolnionego z tych opłat oraz wystąpienie do Starosty Kędzierzyńsko-Kozielskiego o ustalenie wysokości opłat rocznych za przysługujące prawo użytkowania wieczystego nieruchomości.
5. Zwiększenie nadzoru nad stanem technicznym budowli wchodzących w pierwotny skład linii kolejowej nr 174, nieprzekazanych do używania przez PKP PLK, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej.
6. Prowadzenie okresowej kontroli stanu technicznego oraz ksiąg obiektów budowlanych wchodzących w pierwotny skład linii kolejowej nr 174, nieprzekazanych do używania przez PKP PLK w całym okresie ich użytkowania.

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 w Opolu. 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 uwagi 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.

Opole, listopada 2020 r.

Najwyższa Izba Kontroli
Delegatura w Opolu
Dyrektor

Kontroler
Rafał Marynowicz
główny specjalista kontroli państwowej

/-/

.....

podpis

/-/

.....

podpis

Na podstawie art. 35c ust. 1 ustawy o NIK w powyższym tekście dokonano sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej poprzez zastąpienie użytej na str. 7 w wierszu 8 od dołu daty „24 czerwca 2005 r.” datą „23 grudnia 2005 r.”.

8 stycznia 2021 r.

data

/-/

.....

podpis kontrolera / Dyrektora