



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI  
Delegatura w Opolu

LOP.411.002.004.2020

Pan Ireneusz Merchel  
Prezes Zarządu  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

S/20/002 - Prawdliwość 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	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. <sup>1</sup> , 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
Kierownik jednostki kontrolowanej	Ireneusz Merchel, Prezes Zarządu, od 31 marca 2016 r. W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili: Remigiusz Paszkiewicz, Prezes Zarządu (od 26 kwietnia 2012 r. do 3 kwietnia 2015 r.); Andrzej Filip Wojciechowski, Prezes Zarządu (od 15 czerwca 2015 r. do 14 grudnia 2015 r.); Antoni Jasiński, Prezes Zarządu (od 30 grudnia 2015 r. do 30 marca 2016 r.)
Zakres przedmiotowy kontroli	Ocena działań podejmowanych przez PLK jako zarządcy linii kolejowej nr 174 w zakresie połączenia Portu Koźle z infrastrukturą kolejową
Okres objęty kontrolą	Lata 2013-2020 (do 30 października 2020 r.) 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 <sup>2</sup>
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Opolu
Kontroler	Rafał Marynowicz, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LOP/56/2020 z 24 lipca 2020 r.

(akta kontroli str. 1)

---

<sup>1</sup> Dalej: PLK.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1200, dalej: ustawa o NIK.

## II. Ocena ogólna<sup>3</sup> kontrolowanej działalności

### OCENA OGÓLNA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowały w zakresie linii nr 174 obowiązki zarządcy infrastruktury wynikające z przepisów o transporcie kolejowym. Z uwagi na brak zainteresowania przewoźników kolejowych, linia ta nie była jednak wykorzystywana i w rezultacie została wyłączona z eksploatacji. W wyniku przeprowadzonych w 2017 r. prac modernizacyjnych umożliwiono jej użytkowanie na odcinku od stacji Kędzierzyn-Koźle do połączenia z czynną linią kolejową nr 137, a tym samym zrealizowano postulat zgłoszony przez jednego z przewoźników kolejowych, jak też zapewniono potencjalną możliwość ruchu kolejowego w kierunku Portu Koźle i połączenie tego obiektu z siecią kolejową.

Negatywnie należy ocenić zaniechania pracowników PLK skutkujące opóźnioną aktualizacją regulaminów sieci i Statutu Sieci, która mogła wprowadzać w błąd zainteresowane podmioty co do możliwości prowadzenia przewozów na całej długości linii kolejowej nr 174. Na podobną ocenę zasługuje również zaniechanie podjęcia działań zmierzających do uzyskania stosownej decyzji ministra właściwego do spraw transportu pomimo likwidacji odcinka linii kolejowej nr 174 w wyniku jej skrócenia.

Zawarcie umowy najmu z Kędzierzyn-Koźle Terminale Spółką z o. o.<sup>4</sup> należy ocenić jako działanie zmierzające do pełniejszego wykorzystania posiadanego majątku oraz umożliwienia połączenia Portu Koźle z czynną linią kolejową. Jednakże biorąc pod uwagę, że nastąpiło to bez uzyskania przez PLK zgody ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnej w zakresie rozporządzenia składnikami aktywów, wymaganej na podstawie art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe"<sup>5</sup>, a następnie umowa ta została wypowiedziana i utracono miesięczny przychód w kwocie co najmniej [...]TP w skali roku), działania pracowników PLK w tym zakresie należy określić jako nierzetelne i również ocenić negatywnie.

W ramach prowadzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli czynności kontrolnych nie badano m.in. kwestii przestrzegania przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości<sup>6</sup>, jak również przepisów dotyczących podatku dochodowego od osób prawnych<sup>7</sup>.

## III. Opis ustalonego stanu faktycznego

PLK jest spółką z większościovym udziałem Skarbu Państwa. Drugim akcjonariuszem są Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna<sup>8</sup>. Kontrolowana jednostka pełni funkcję zarządcy infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 7

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

<sup>4</sup> Dalej: KKT. W okresie objętym kontrolą nastąpiło przekształcenie spółki z o. o. w spółkę akcyjną.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 292, ze zm.; dalej: ustawa o komercjalizacji.

<sup>TP</sup> 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.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 351, ze zm.

<sup>7</sup> W tym ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, ze zm.).

<sup>8</sup> Dalej: PKP.

ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>9</sup> w związku z art. 15 ust. 2, 4 i 4a ustawy o komercjalizacji. Podstawowym zadaniem zarządcy infrastruktury ustalonym przepisami ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r. jest zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające m.in. na: budowie, rozwoju i modernizacji sieci kolejowej; udostępnianiu dróg kolejowych oraz utrzymywaniu infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy. W strukturze PLK funkcjonowały 23 Zakłady, odpowiadające za realizację zadań związanych z zapewnieniem utrzymania i obsługi infrastruktury kolejowej, prowadzeniem ruchu pociągów, usuwaniem skutków wypadków i wydarzeń na liniach kolejowych, a także administrowaniem oraz eksploatacją infrastruktury kolejowej w celu udostępniania jej przewoźnikom kolejowym. Linie kolejowe położone w Kędzierzynie-Koźlu podlegają Zakładowi Linii Kolejowych w Tamowskich Górach.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o komercjalizacji PKP była zobowiązana do utworzenia spółki akcyjnej do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, 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)<sup>10</sup>. Grunty wchodzące w skład linii kolejowych, które nie mogły być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieuregulowany stan prawny, miały zostać oddane PLK przez PKP do korzystania na podstawie umowy (zgodnie z art. 17 ust. 6), z tym że korzystanie to miało być odpłatne (zgodnie z pierwotnym brzmieniem ustawy o komercjalizacji), a od 25 maja 2003 r. nieodpłatne<sup>11</sup>. Ponadto PKP została zobowiązana – na podstawie art. 17 ust. 7 ww. ustawy – do wnoszenia do PLK w formie wkładów niepieniężnych gruntów będących przedmiotem ww. umowy, niezwłocznie po uregulowaniu stanu prawnego poszczególnych nieruchomości.

Z dniem wpisu do rejestru handlowego, kontrolowana spółka wstąpiła 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 kolejowym<sup>12</sup>.

OBSZAR

## **Realizacja obowiązków zarządcy linii kolejowej 174 przez PLK**

Opis stanu faktycznego

PLK w związku z postanowieniami ustawy o komercjalizacji, 27 września 2001 r. zawarły z PKP umowę oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi<sup>13</sup>. Przedmiotem umowy, zawartej na 30 lat (z możliwością 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. Szczegółowy wykaz składników

<sup>9</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, ze zm.; dalej: ustawa o transporcie kolejowym z 2003 r.

<sup>10</sup> Wniesienie gruntów będących przedmiotem umowy o nieodpłatne korzystanie nie wymaga uchwał Walnego Zgromadzenia PKP.

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> Dz. U. Nr 96, poz. 591, ze zm.; dalej: ustawa o transporcie kolejowym z 1997 r.

<sup>13</sup> Dalej: umowa D50.

majątkowych wchodzących w skład przedmiotu, ich stan prawny oraz ich wartości określały załączniki do umowy: a/ nr 1 – wykaz linii kolejowych przeznaczonych dla spółki PLK do oddania do odpłatnego korzystania, b/ nr 2 – wykaz nieruchomości (działek gruntu) przeznaczonych do oddania spółce PLK do odpłatnego korzystania, stanowiących linie kolejowe i nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi, c/ nr 3 – wykaz środków trwałych wchodzących w skład linii kolejowej przeznaczonych do oddania spółce PLK do odpłatnego korzystania, d/ nr 4 - wykaz środków trwałych przeznaczonych do oddania spółce PLK do odpłatnego korzystania na nieruchomościach niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi. (akta kontroli str. 35-36, 1215-1282, 1524-1527, 1530-1655, 2143-2162, 2573-2603)

Umową D50 objęta została również część linii kolejowej nr 174. W załącznikach do pierwotnej wersji umowy D50 opisano ją w następujący sposób: a/ załącznik nr 1: linia kolejowa nr 174 Kędzierzyn-Koźle – Kędzierzyn-Koźle Port; początek linii: Kędzierzyn Koźle KKD km (-) 0,197, koniec linii: Kędzierzyn-Koźle Port km 4,967; długość: km 5,164; b/ załącznik nr 2: działki gruntu w Kędzierzynie-Koźlu w obrębie Kłodnica<sup>14</sup> oraz w obrębie Koźle<sup>15</sup>; c/ załącznik nr 3: tory stacyjne – 0,601 tkm (w całości); tory szlakowe – 7,725 tkm (z 10,298 tkm); tory stacyjne – 8,019 tkm (w całości), a także nastawnie, schroniska, ściany oporowe, most stalowy krata i blachownica, wiadukty stalowe blachownice, wiadukt żelbetonowy, przepusty płytowe, przepusty płaskie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk) z sygnalizacją świetlną, sieć trakcyjna, sieć elektrotrakcyjna, oświetlenie zewnętrzne i oświetlenie peronu. PLK w czerwcu 2005 r. otrzymały od PKP 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 kolejowej nr 174, z wyłączeniem części torów stacyjnych, torów głównych, jednego wiaduktu oraz siedmiu przepustów, które pozostały nadal objęte umową D50.

W szczególności aportem objęto tory główne zasadnicze o długości 7,725 tkm i tory stacyjne długości 3,952 tkm zlokalizowane od km (-) 0,197 do km 3,698 linii kolejowej nr 174 prowadzące od stacji Kędzierzyn-Koźle w kierunku Portu Koźle. (akta kontroli str. 35-36, 1215-1282, 1524-1527, 1530-1655, 2143-2162, 2573-2603)

Zmiany w umowie D50 związane z aportem zostały wprowadzone aneksem nr 27 z 21 listopada 2006 r., obowiązującym od 1 stycznia 2006 r. Na mocy jego postanowień z przedmiotu umowy D50 wyłączone zostały składniki majątku trwałego przekazane 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 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) oraz 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 nieruchomości, tj. działki nr 557/5 (z 0,8750 ha do 0 ha), a także wyłączono z postanowień umowy D50 wiadukt i siedem przepustów, a także zmniejszono długość torów stacyjnych zarówno całkowitą, jak i udostępnianą PLK z 0,601 tkm do 0,288 tkm; 3/ aneksem nr 347 z 27 grudnia 2017 r. zmniejszono powierzchnię udostępnianych nieruchomości, tj. działki nr 2052 (z 4,6453 ha do 4,4478 ha) i działki nr 497/3

<sup>14</sup> Nr 2052 (m.in. linia 174 i 137) o pow. 9,0406 ha, z których umową objęto 7,155 ha; nr 1316/2 (m.in. linia 174 i 680) o pow. odpowiednio 0,5021 ha i 0,5021 ha; nr 1316/3 (m.in. linia 174 i 680) o pow. odpowiednio 0,1316 ha i 0,1316 ha; nr 221/1 (m.in. linia 174 i 137) o pow. odpowiednio 17,0328 ha i 12,182 ha; nr 497/1 (m.in. linia 174 i 137) o pow. odpowiednio 22,6855 ha i 9,777 ha; nr 557/2 (wyłącznie linia 174) o pow. odpowiednio 4,6171 ha i 0,875 ha.

<sup>15</sup> Nr 1049 (m.in. linia 137 i 174) o pow. 2,5458 ha, z których umową objęto 2,5458 ha.

(z 9,777 ha do 9,3116 ha), a także zmniejszono długość udostępnianych<sup>16</sup> torów głównych dodatkowych z 4,067 tkm do 2,594 tkm<sup>17</sup>. Zmian w umowie D50 dokonywano również w związku z wprowadzaniem nowego podziału geodezyjnego nieruchomości, w wyniku czego powstawały działki o nowej numeracji i powierzchni. (akta kontroli str. 35-36, 1215-1282, 1524-1527, 1530-1655, 2143-2162, 2573-2603)

Kontrolowana jednostka złożyła 21 marca 2018 r. 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, powierzchni działek nr 2052 i 497/3 pod ww. torami i rozjazdami, w celu umożliwienia połączenia kolejowego Terminala Płynnych Produktów Masowych w Porcie Kędzierzyn-Koźle z siecią kolejową PLK. W odpowiedzi na ww. wniosek PKP poinformowało o odstąpieniu od negocjacji z KKT.

(akta kontroli str. 1407-1418, 2141-2141)

Składniki majątku otrzymane w ramach aportu oraz w związku z postanowieniami umowy D50 zostały zaliczone przez PLK do środków trwałych i ujęte w prowadzonych ewidencjach. W 2020 r. w ww. ewidencjach ujęte były nadal znajdujące się w Kędzierzynie-Koźlu w obrębie Kłodnica na działkach ewidencyjnych nr 221/1, 497/8 oraz 2052 m.in. dwie nastawnie wykonawcze, dwie nastawnie dysponujące, tory główne zasadnicze o łącznej długości 4,808 tkm<sup>18</sup> znajdujące się w km (-) 0,197 – km 2,222; tory główne dodatkowe o łącznej długości 9,463 tkm<sup>19</sup> i tory stacyjne o długości 0,288 tkm<sup>20</sup> znajdujące się w km (-) 0,197 – km 3,698.

(akta kontroli str. 1283-1333, 1425-1426, 1523, 1527, 1632-1639, 1943-1971, 2166)

Linia kolejowa nr 174 znajdowała się w złym stanie technicznym, o czym informowano m.in. w protokołach z okresowych kontroli stanu technicznego. Zastępca Dyrektora do spraw technicznych Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach wskazał, że *pierwotnie na stacji KK Port były czynne okręgi nastawcze – nastawnie KKP, KKP1, KKP2, KKP3, KKP4, KKP5 obsługujące ruch kolejowy aż do pirsów (baseny portowe). W 2001 r. nie były czynne nastawnie KKP2, KKP5 a w kolejnych latach z roku na rok stopniowo wygaszany ruch pociągów doprowadził do zamknięcia pozostałych nastawni. Ruch pociągów wygasł w latach 2007-2008. Ww. Zastępca Dyrektora wyjaśnił też, że do 27 marca 2017 r. cała linia kolejowa 174 była czynna tylko wirtualnie. Prędkość rozkładowa dla linii wynosiła V=40 km/h, a faktycznie od km 2,301 do km 4,967 (od zamkniętej dla ruchu pociągów nastawni KKP do basenu portowego) linia była nieczynna a infrastruktura torowa i rozjazdowa częściowo rozebrana, zdekompletowana, zniszczona i nienadająca się do ruchu pociągów. Ponadto Zastępca Dyrektora wskazał, że pogorszenie właściwości użytkowych na terenie zamkniętej stacji Kędzierzyn-Koźle Port było spowodowane upływem czasu oraz dawną eksploatacją ruchową (jazdami manewrowymi i pociągowymi).*

(akta kontroli str. 1427-1448, 1529, 1972, 2139, 2174-2237, 2487)

PLK zawarły 23 marca 2017 r. umowę nr 44/205/0001/17/Z/I, w ramach której jako zadanie nr 1 etap II i III wykonawca zobowiązał się m.in. do rewitalizacji toru nr 12 i 13 linii kolejowej nr 174 Kędzierzyn-Koźle – Kędzierzyn-Koźle Port, w celu otwarcia tych torów dla ruchu pociągów z prędkością V=40 km/h. Etapy I i II ww. zadania

<sup>16</sup> Długość całkowita tych torów pozostała bez zmian.

<sup>17</sup> Zmniejszenie dotyczyło torów nr 9 i 10 wraz z rozjazdami nr 97 i 99.

<sup>18</sup> Aport, środek trwały nr 221012711.

<sup>19</sup> W tym aport – środek trwały nr 221012712 (tory o dł. 6,869 tkm) i umowa D50 – środek trwały nr 221012885 (tory o dł. 2,594 tkm).

<sup>20</sup> Otrzymane w realizacji umowy D50 – środek trwały nr 221012913.

realizowane było w okresie od 28 kwietnia 2017 r. do 30 listopada 2017 r., a ich zakończenie potwierdzone zostało protokołami odbioru.

Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, że dla usprawnienia prowadzenia ruchu pociągów, jak i dla poprawy dostępności do terminali na stacji Kędzierzyn-Koźle Port na przełomie lat 2017-2018 została wprowadzona zmiana przebiegu trasy linii kolejowej nr 174 w rejonie stacji Kędzierzyn-Koźle Port. Korekta trasy umożliwia przejazd ciężkich pociągów z kierunków Nędza lub Gliwice w kierunku Prudnika z pominięciem stacji Kędzierzyn-Koźle i Kędzierzyn-Koźle Port. Ww. Zastępca Dyrektora wyjaśnił, że do 2017 r. konfiguracja linii kolejowych w omawianym rejonie wymuszała przejazd pociągów towarowych w ww. relacjach linią nr 137 przez stację Kędzierzyn-Koźle. Reorganizacja ruchu pociągów wpłynęła na poprawę bezpieczeństwa i płynność ruchu pociągów w rejonie stacji Kędzierzyn-Koźle oraz zwiększyła się dostępność do terminali na stacji Kędzierzyn-Koźle Port. Efektem zmiany trasy przebiegu linii kolejowej nr 174 była fizyczna likwidacja na stacji Kędzierzyn-Koźle Port rozjazdów nr 12, 16, 17, i zabudowa toru w ich miejsce (dla uzyskania ciągłości torów). W konsekwencji modyfikacji układu torowego funkcjonalność infrastruktury liniowej nie uległa pogorszeniu. W związku z tym, że ilość infrastruktury liniowej praktycznie nie uległa zmianie oraz funkcjonalność zmodyfikowanego układu linii kolejowych znacznie się poprawiła, to nie było podstawy prawnej do wdrażania procedur dla uzyskania zgody na likwidację kolejowej infrastruktury drogowej – w trybie ustawy o transporcie kolejowym. Nowa trasa linii kolejowej nr 174 została poprowadzona istniejącymi torami, a były tory główne zasadnicze omawianej linii zostały przekwalifikowane na tory stacyjne stacji Kędzierzyn-Koźle Port.

(akta kontroli str. 39-40, 1317-1333, 1528, 1656-1942, 2461-2486)

Ponadto Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, że w trakcie przygotowywania dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na linii kolejowej Nr 137 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Kamieniec Ząbkowicki – Legnica wraz z elektryfikacją”, (...) jej wykonawca prowadził konsultacje z interesariuszami projektu, w tym pozyskano informację od firmy Kędzierzyn-Koźle Terminale Sp. z o.o. w sprawie jej postulatów i zapotrzebowania w kontekście realizowanego przez PLK projektu (opinia ta została uwzględniona w analizach studialnych). Dodał też, że w opracowywanym studium wykonalności każdy z analizowanych wariantów zakłada połączenie z torem prowadzącym do portu żeglugi śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu. Uwzględniono przy tym projekt powiązany „Połączenie „Terminala Płynnym produktom masowym w Porcie Kędzierzyn-Koźle” z siecią PLK”. Przewiduje się wykonanie prac również w infrastrukturze linii nr 174. Po dokonaniu wyboru wariantu oraz zakończeniu prac studialnych (przewidywany termin zgodnie z aktualnym harmonogramem to koniec 2020 r.) możliwe będzie przedstawienie szczegółowych rozwiązań planowanych do zastosowania w tym rejonie.

(akta kontroli str. 39)

Jednocześnie w podanym przez PLK do publicznej wiadomości<sup>21</sup> Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2006/2007 wśród linii kolejowych (wskazanych załącznik nr 1) zarządzanych przez PLK wymieniona została m.in. linia nr 174 Kędzierzyn-Koźle – Kędzierzyn-Koźle Port, początek linii: Kędzierzyn Koźle KKD km (-) 0,197, koniec linii: Kędzierzyn Koźle Port km 4,967. Linia nr 174 nie została natomiast wymieniona w załączniku nr 2.7 do ww. regulaminu, tj. w Wykazie linii kolejowych, na których wprowadzone zostały

<sup>21</sup> <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/archiwum-regulaminow/>.

ograniczenia ich użytkowania. Podobnie w tożsamych Regulaminach obowiązujących w latach 2014/2015 i 2015/2016, linia 174 wymieniona została wśród linii kolejowych zarządzanych przez PLK, a w pozostałych załącznikach ustalono m.in. dopuszczalną prędkość pociągów towarowych (tor nieparzysty od – km (-) 0,197 do km 4,967 – 40 km/h, a tor parzysty od km (-) 0,167 do km 1,300 – 60 km/h, a 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 2016/2017*<sup>22</sup>, jak też w *Regulaminie sieci obowiązującym*<sup>23</sup> w latach 2017/2018, wymieniając linię 174 wśród zarządzanych przez PLK linii kolejowych, bez zmian co do określenia początku i końca tej linii, wprowadzono na jej części maksymalną prędkość pociągów wynosząco 0 km/h (tor nieparzysty i tor parzysty od km 2,301 do km 4,967), co stanowiło wyłączenie tej części linii nr 174 z eksploatacji.  
(akta kontroli str. 6-32, 34, 41-57, 1460-1520)

Podobnie w przypadku Statutu Sieci Kolejowej, wprowadzonego uchwałą nr 1177/2017 Zarządu PLK z 5 grudnia 2017 r., w pierwotnym załączniku nr 1 *Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PLK*<sup>24</sup> wymieniona została pod pozycją 153 linia kolejowa nr 174 KĘDZIERZYN KOŹLE KKD – KĘDZIERZYN KOŹLE PORT, rozpoczynająca się w km (-) 0,197 i kończąca się w km 4,967. Załącznik ten ulegał zmianie i aktualnie<sup>25</sup> linia nr 174, znajduje się nadal pod pozycją 153, pod nazwą KĘDZIERZYN KOŹLE KKD – ŻABIENIEC od km (-) 0,197 do km 2,222. W pierwotnym<sup>26</sup> brzmieniu załącznika 1.1 *Wykaz torów szlakowych i głównych zasadniczych* pod pozycją 245 i 246 ujęto tory linii nr 174, tj. tor nieparzysty od km (-) 0,197 do km 3,734 oraz tor parzysty od km (-) 0,167 do km 3,740. Aktualnie tory linii 174 znajdują się pod pozycją 247 i 248 oraz kończą się w km 2,222. W pierwotnym brzmieniu<sup>27</sup> 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 Kędzierzy-Koźle Port. Po wprowadzeniu zmian w kolejnych latach w wykazie pozostało aktualnie jedynie dziewięć torów (od pozycji 7642 do 7650).

Jednocześnie w ww. dokumentach wykazywano, że wśród zarządzanych przez PLK linii kolejowych znajduje się m.in. linia nr 174 z podaniem jej zakończenia w km 4,967. W latach 2017-2018 wprowadzono do ww. dokumentów zmiany polegające na oznaczeniu części przebiegu tej linii kolejowej jako linii z ograniczeniami prędkości, wyłączonych z eksploatacji, infrastrukturę nieczynną, a następnie zmieniono opis i oznaczenie długości linii kolejowej.  
(akta kontroli str. 6-32, 34, 41-57, 1460-1520)

PLK nie prowadziły ani na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r., ani też na podstawie obowiązującej od 1 czerwca 2003 r. ustawy

<sup>22</sup> Zarządzenie nr 51/2015 Zarządu 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.).

<sup>23</sup> Uchwała nr 1174/2016 Zarządu 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 zmianami.

<sup>24</sup> [https://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Statut\\_Sieci\\_Kolejowej/Zalacznik\\_1.pdf](https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Statut_Sieci_Kolejowej/Zalacznik_1.pdf).

<sup>25</sup> [https://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Statut\\_Sieci\\_Kolejowej/22.09.2020/Zalacznik\\_1.pdf](https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Statut_Sieci_Kolejowej/22.09.2020/Zalacznik_1.pdf).

<sup>26</sup> [https://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Statut\\_Sieci\\_Kolejowej/Zalacznik\\_1.1.pdf](https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Statut_Sieci_Kolejowej/Zalacznik_1.1.pdf).

<sup>27</sup> [https://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Statut\\_Sieci\\_Kolejowej/Zalacznik\\_1.2.pdf](https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Statut_Sieci_Kolejowej/Zalacznik_1.2.pdf).



o transporcie kolejowym z 2003 r. postępowania likwidacyjnego dotyczącego w całości lub części linii kolejowej nr 174.

W wyniku zmiany instrukcji Id-12<sup>28</sup> oraz ujęcia linii nr 174 z nowym punktem końcowym nastąpiła zmiana przebiegu tej linii, w tym jej skrócenie, której nie poprzedziło przeprowadzenie procedury likwidacji odcinka linii kolejowej nr 174 w oparciu o przepis art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r.

(akta kontroli str. akta kontroli str. 39-40, 1523, 1554-1560, 2163-2165, 2461-2470, 2493-2499)

Pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach uczestniczyli w spotkaniach z przedstawicielami PKP i KKT, w trakcie których ustalano m.in. planowany sposób przyłączenia Portu Koźle do sieci kolejowej zarządzanej przez PLK.

Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach m.in. uzgadniał przebieg planowanej bocznicy kolejowej i punkty styku z siecią kolejową, a także odnosił się do propozycji dotyczących wynajmu posiadanych składników majątkowych.

(akta kontroli str.1334-1352, 1396, 2414-2415)

W złożonym w związku z kontrolą NIK oświadczeniu, Prezes Zarządu KKT stwierdził, że spółka ta 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.

(akta kontroli str. 2641-2656)

Zasady zawierania umów najmu infrastruktury kolejowej uregulowane były uchwałami Zarządu PLK<sup>29</sup>. Wśród obowiązujących zasad były m.in. dążenie do maksymalizowania przychodów PLK z działalności, przypisywanie 4,5 m<sup>2</sup> gruntu do każdego 1 m.b. toru (gdy najem wymagał również zajęcia gruntu), a także wnioskowanie jednostek organizacyjnych PLK do Biura Sprzedaży PLK o wystąpienie do ministra właściwego ds. transportu, gdy łączna rynkowa wartość świadczeń (czynsz netto z tytułu najmu) wynikających z umowy najmu zostanie oszacowany powyżej 50 tys. euro.

Dyrektor oraz Zastępca Dyrektora do spraw technicznych Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach zawarli w imieniu PLK 18 marca 2018 r. umowę nr 44/2013/019/2105867/18 z KKT, której przedmiotem był najem gruntu o łącznej powierzchni 5 842 m<sup>2</sup>, 762,07 m.b. torów w rejonie nieczynnego posterunku KP Kędzierzyn-Koźle, ośmiu rozjazdów zwyczajnych oraz trzech rozjazdów krzyżowych. Umowa ta została następnie aneksowana poprzez wyłączenie z jej przebiegu brakujących składników (tj. rozjazdu nr 157 i części torów o długości 45,06 m.b.), a także poprzez włączenie torów 11 i 12 oraz rozjazdów o numerach 28 i 29. Ww. umowę najmu zawarto bez uzyskania przez PLK zgody ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnej w zakresie rozporządzenia składnikami aktywów wymaganej na podstawie art. 18 ust. 2 ustawy o komercjalizacji w przypadku oddania w najem aktywów trwałych, których wartość rynkowa przedmiotu rozporządzenia przekracza równowartość w złotych kwoty 50 tys. euro.

<sup>28</sup> Wykaz linii Id-12 stanowi załącznik nr 1 do zarządzenia Nr 1/2009 Zarządu PLK z 9 lutego 2009 r. w sprawie przyjęcia do stosowania „Instrukcji Id-12 (D-29) Wykaz linii”.

<sup>29</sup> M.in. była to uchwała nr 1049 Zarządu PLK z 24 października 2017 r. w sprawie przyjęcia do stosowania Zasad zawierania umów najmu infrastruktury kolejowej z podmiotami zewnętrznymi, zastąpiona zarządzeniem nr 737/2019 z 19 listopada 2019 r.

(akta kontroli str. 58-209, 1353-1395, 1449-1459, 2416-2460)

Zespół kontrolny Biura Audytu i Kontroli PLK, w skład którego wchodził m.in. Zastępca Dyrektora tego Biura, przeprowadził kontrolę doraźną w Zakładzie Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach. Przedmiotem tej kontroli było sprawdzenie prawidłowości zawarcia umowy najmu infrastruktury kolejowej nr 44/203/019/00/2105867/18 pomiędzy Zakładem Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach a KKT oraz realizacji zapisów umownych. Jako zagadnienie i cel zadania w protokole z kontroli wskazano jednak wyłącznie zgodność z przepisami wewnętrznymi, które zostały wskazane w punkcie 1.7 protokołu, tj. decyzjami Dyrektora ww. Zakładu w sprawie ustalenia cennika stawek za najem/dzierżawę infrastruktury kolejowej. Jednocześnie w podsumowaniu i wnioskach zawartych w ww. protokole oraz w *Informacji pokontrolnej* skierowanej do Prezesa Zarządu PLK stwierdzono, m.in. że umowa najmu została zawarta zgodnie z obowiązującymi w PLK przepisami. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, że *jedyną regulacją obowiązującą Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych była uchwała nr 1049/2017 Zarządu PLK z 24 października 2017 r. dotycząca m.in. kompetencji zakładu do zawierania umów najmu/dzierżawy na okres maksymalnie do 15 lat lub na czas nieokreślony*. Stwierdził też, że *inne regulacje wewnętrzne nie dotyczyły przedmiotu kontroli tzn. terenu będącego we władaniu PLK ale wyłączonego z ruchu kolejowego*.

(akta kontroli str. 2402-2413, 2415)

W kwietniu 2019 r., po przedłożeniu wyników kontroli przeprowadzonej przez Biuro Audytu i Kontroli, w których nie wskazano żadnych nieprawidłowości, podjęta została przez Prezesa PLK decyzja o wypowiedzeniu umowy najmu nr 44/2013/019/2105867/18 zawartej pomiędzy Zakładem Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach a KKT. W rezultacie PLK utraciła miesięczny przychód w kwocie wynoszącej co najmniej [...]TP.

(akta kontroli str. 2402-2413)

PLK Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach składał deklaracje na podatek od nieruchomości za lata 2013-2020, gdzie np. w deklaracji za 2020 r. w załączniku nr ZDN-2 *Dane o przedmiotach opodatkowania zwolnionych z opodatkowania*, w części B.1 *Grunty* wymieniono m.in. działki nr 497/3 o pow. 92 717 m<sup>2</sup> i nr 2052 o pow. 44 478 m<sup>2</sup>, jako podlegające zwolnieniu od podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych<sup>30</sup>.

Taką samą podstawę do zwolnienia od podatku od nieruchomości wskazano w części B.3 *Budowle lub ich części związane z prowadzeniem działalności gospodarczej* przy znajdujących się m.in. w pozycji 37 torach głównych zasadniczych o numerze inwentarzowym 221012711, w pozycji 63 torach głównych dodatkowych o numerze inwentarzowym 2210101285, w pozycji 67 torach stacyjnych o numerze inwentarzowym 221012913. Wśród gruntów podlegających opodatkowaniu, w załączniku ZDN-1, wymieniono z ww. działek 497/3 i 2052 jedynie 399 m<sup>2</sup> z działki 497/3 w posiadaniu zależnym.

(akta kontroli str. 2172-2401)

W oświadczeniu Prezes Zarządu KKT wskazał, że niezbędnym elementem realizacji inwestycji w Porcie Koźle *jest współdziałanie z wieloma partnerami - zarówno*

<sup>TP</sup> 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.

<sup>30</sup> Dz. U. z 2019 r. poz. 1170.

samorządowymi (miasto Kędzierzyn-Koźle), jak i infrastrukturalnymi (PKP S.A. oraz PKP PLK S.A.). Kluczowe w tym zakresie jest zapewnienie połączenia Portu Koźle z istniejącą infrastrukturą kolejową, co może nastąpić tylko i wyłącznie poprzez podpisanie stosownych umów i porozumień z PKP S.A. oraz PKP PLK S.A., albowiem tylko te podmioty dysponują w sposób wyłączny działkami gruntu (PKP S.A.), jak również dysponują na wyłączność infrastrukturą kolejową (PKP PLK S.A.).  
(akta kontroli str. 2641-2656)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

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

1. W kolejnych latach obowiązywania umowy D50 korygowano jej zakres przedmiotowy poprzez wyłączenia i włączenia poszczególnych składników majątkowych. Jednakże zmiany w umowie oddającej nieruchomości oraz inne elementy infrastruktury kolejowej związane m.in. z linią 174 nie wpłynęły na fakt, że została ona zawarta i była kontynuowana jako odpłatna, pomimo że zmiana w ustawie o komercjalizacji wprowadzona w 2003 r. określała umowę z art. 17 ust. 5 i 6 ustawy o komercjalizacji jako dotyczącą wyłącznie niektórych gruntów oraz jako umowę nieodpłatną.

Zarząd PLK wskazał, że zgodnie z § 5 ust. 2 pkt 1 umowy (...) D50 na czynsz miesięczny składa się m. in. kwota w wysokości równej 1 zł/km linii kolejowej oddanej do odpłatnego korzystania oraz kwota w wysokości odpisów amortyzacyjnych dokonanych przez PLK dla celów bilansowych dla składników przedmiotu umowy określonych w załączniku nr 3 i 4 do umowy D50. Działki gruntu stanowiące przedmiot umowy D50 określa załącznik nr 2 do umowy. W przypadku dokonania zmian rzeczowych w załączniku nr 2 do umowy D50 PLK nie ponosi kosztów czynszu z tego tytułu.

(akta kontroli str. 1223-1282, 2610-2616, 2620)

Z powyższego wynika, że zdaniem kontrolowanej jednostki nieruchomości objęte umową D50 zostały oddane spółce do korzystania nieodpłatnie. Przeczy temu jednak zarówno treść zawartej z PKP umowy, jak też brzmienie ustaw o transporcie kolejowym, które w definicji linii kolejowej wymieniają też grunty.

W § 1 ust. 1 umowy D50 wprost stwierdzono, że PKP oddaje PLK do odpłatnego korzystania 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, zwane dalej „Przedmiotem Umowy”, a PLK zobowiązuje się korzystać z nich i płacić PKP ustalony czynsz. W myśl ust. 2 szczegółowy wykaz składników majątkowych wchodzących w skład *Przedmiotu Umowy*, ich stan prawny oraz ich wartości ustalone przy wykorzystaniu metody skorygowanej wartości aktywów netto określają m.in. załącznik nr 1 – wykaz linii kolejowych przeznaczonych dla spółki PLK do oddania do odpłatnego korzystania, załącznik nr 2 – wykaz nieruchomości (działek gruntu) przeznaczonych do oddania spółce PLK do odpłatnego korzystania, stanowiących linie kolejowe i nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi. Ponadto w § 5 ust. 2 pkt 1 umowy D50 stwierdzono, że na czynsz składa się kwota w wysokości równej 1 zł/km linii kolejowej oddanej do odpłatnego korzystania.

Przepisy zarówno ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r., jak i ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r. zawierały definicję legalną linii kolejowej. Linią kolejową wg art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r. była droga szynowa wraz z przyległym pasem gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz zajęte pod nie grunty.

Przyległym pasem gruntu były pasy gruntu wzdłuż drogi szynowej usytuowane po obu jej stronach oraz przestrzeń nad i pod powierzchnią gruntu, niezbędne do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. W ustawie o transporcie kolejowym z 2003 r., która weszła w życie 1 czerwca 2003 r., ustalono w art. 4 pkt 2, że linią kolejową były tory kolejowe wraz z zajętymi pod nie gruntami oraz przyległy pas gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, wraz z zajętymi pod nie gruntami. Zmienione od 2 listopada 2007 r. przepisy ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r. określały, że: a/ infrastruktura kolejowa to linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury; b/ droga kolejowa to nawierzchnia kolejowa wraz z podtorzem i budowlami inżynieryjnymi oraz gruntem, na którym jest usytuowana; a linia kolejowa – to droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami. W wyniku zmiany przepisów ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r. dokonanej w 2016 r.<sup>31</sup> infrastrukturą kolejową były elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy; drogą kolejową był tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2-12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot; linią kolejową była wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów; a infrastrukturą nieczynną była infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego.

2. Pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach nierzetelnie i z opóźnieniem wprowadzali zmiany aktualizacyjne danych w bazie *Prowadzenie Opisu Sieci (POS)* skutkujące brakiem zgodności stanu faktycznego linii kolejowej nr 174 z jej prezentacją w regulaminie sieci, regulaminach przyznawania i korzystania z tras na udostępnianych liniach kolejowych w ramach rozkładu jazdy, jak też w Statucie Sieci Kolejowej – w szczególności nie uwzględniano faktu, że PLK począwszy od 2001 r. zarządzało tylko częścią linii nr 174, a w części zarządzanej występowały ograniczenia w możliwości jej użytkowania spowodowane złym stanem technicznym potwierdzanym w trakcie okresowych kontroli stanu technicznego oraz przeprowadzonymi wyłączeniami w układzie sterowania ruchem w rezultacie zamknięcia poszczególnych nastawni stacji Kędzierzy-Koźle Port. Jednocześnie zaniechano uzyskania decyzji ministra właściwego do spraw transportu na likwidację odcinka linii kolejowej nr 174 pomimo tego, że był on wyłączony z używania z uwagi na zły stan techniczny.

Zarząd PLK wskazał, że zmiany do *Regulaminu przydzielania tras pociągów (...)/Regulaminu sieci, obejmujące aktualizację załączników zawierających dane charakteryzujące infrastrukturę kolejową, dokonywane są regularnie, średnio co 2-3 miesiące. Załączniki te generowane są automatycznie z bazy POS (APLIKACJA Prowadzenie Opisu Sieci), natomiast dane do bazy wprowadzają i odpowiadają za prawidłowe ich utrzymanie właściwe terytorialnie jednostki organizacyjne Spółki.*

Dyrektor ZLK w Tarnowskich Górach wyjaśnił, że w latach 2001-2014 Zakład nie posiadał kompletnej i pełnej wiedzy na temat zaistniałych zdarzeń. W latach 2014-2016 prowadzona była weryfikacja prawidłowości ujęcia danych w *Regulaminie Przydzielania Tras* w wyniku czego m.in. 15 stycznia 2015 r. sporządzono wniosek na czasowe zamknięcie stacji Kędzierzyn Koźle Port, wniosek

<sup>31</sup> Na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923).

został zaakceptowany w POS od 15 grudnia 2015 r. Po przebudowie w 2014 r. funkcję sterowania rozjazdami na linii 137 Katowice-Legnica przejął podg. Żabieniec. Dyrektor ZLK w Tarnowskich Górach stwierdził też, że nie posiada wiedzy, dlaczego nieczynna stacja Kędzierzyn Koźle Port ujęta została w Regulaminie Przydzielania Tras 2015/16 w załączniku 2.6. Dodał, że w 2017 r. podjęto decyzję o przebudowie/remontie torów na podg. Żabieniec, co wpłynęło na zmianę przebiegu i nazwy linii. W kwietniu 2017 r. wprowadzono korektę prędkości rozkładowych a 19 grudnia 2017 r. wystąpiono o zmianę do Id-12 w zakresie nazwy i przebiegu linii. Zmiana została wprowadzona do Id-12 od 29 grudnia 2017 r. W wyniku ww. zmiany instrukcji Id-12 oraz ujęcia w niej nowego punktu końcowego nastąpiła zmiana przebiegu linii kolejowej nr 174, w tym jej skrócenie, z pominięciem procedury likwidacji odcinka linii kolejowej nr 174 przeprowadzonej w oparciu o przepis art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r.

Zarząd PLK wskazał, że zgodnie z § 2 ust. 2 pkt. 26 Ramowego Regulaminu Organizacyjnego PLK Zakładu linii Kolejowych do kompetencji tej jednostki należy m.in. wnioskowanie i opracowywanie materiałów w sprawach dotyczących likwidacji linii lub zmiany zagospodarowania elementów infrastruktury kolejowej. W udzielonym wyjaśnieniu stwierdzono też, że procedura likwidacji odcinka linii 174 nie była wdrożona, ze względu na to, że wystąpiło tylko przekwalifikowanie. W tej sytuacji polega to na zmianie przypisania elementów infrastruktury kolejowej środków trwałych do innych niż dotychczas numerów linii kolejowych lub wprowadzeniu nowego oznaczenia numerów linii kolejowych. Nie wymaga to przeprowadzenia procedury likwidacyjnej. W związku z tym przekwalifikowanie torów na linii 174 nie było związane z procesem likwidacyjnym i nie wymagało od Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach wdrożenia stosownego procesu. W wyjaśnieniu podniesiono również, że postępowanie likwidacyjne całej linii lub odcinka linii kolejowej prowadzone jest w trybie ustawy o transporcie kolejowym w przypadku, gdy mowa jest o faktycznej likwidacji środków trwałych stanowiących tory główne zasadnicze. Natomiast przekwalifikowanie odcinków linii kolejowych, które polega m.in. na zmianie przypisania elementów infrastruktury kolejowej (środków trwałych) do innych niż dotychczas numerów linii kolejowych lub wprowadzenie nowego oznaczenia numerów linii kolejowych, nie wymaga wyrażenia zgody przez ministra właściwego ds. transportu. Ponadto powołano się w tym kontekście na zgodność prezentowanego stanowiska z wytycznymi zawartymi w piśmie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju nr DTK-2-0782-40/14 z 14 maja 2014 r.

Dyrektor ZLK w Tarnowskich Górach wyjaśnił, że procedura likwidacji odcinka linii 174 nie była wdrożona ze względu na to, że w przypadku przekwalifikowania odcinków linii kolejowych, które polega m.in. na zmianie przypisania elementów infrastruktury kolejowej środków trwałych do innych niż dotychczas numerów linii kolejowych lub wprowadzeniu nowego oznaczenia numerów linii kolejowych nie jest wymagane przeprowadzenie procedury likwidacyjnej, co wynika ze stanowiska Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Departamentu Transportu Kolejowego. W piśmie Nr DTK-2-0782-40/14 z 14 maja 2014 r. zawarto informację, iż zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami minister nie jest organem właściwym do wyrażenia zgody na przypisanie elementów infrastruktury kolejowej do innych niż dotychczas numerów linii kolejowych lub wprowadzenia nowego oznaczenia numerów linii kolejowych, ponieważ w przypadku tym nie mamy do czynienia z fizyczną likwidacją całej linii kolejowej bądź jej odcinka. Dyrektor wskazał, że w związku z powyższym przekwalifikowanie torów na linii 174 nie było związane z procesem likwidacyjnym odcinka linii. Ponadto Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach wyjaśnił, że nie występował o zgodę na likwidację linii kolejowej 174 do właściwego ministra ds. infrastruktury, ponieważ zmiana nie

dotyczyła likwacji odcinka (rozbiórka torów, wstawek, rozjazdów w terenie), a jedynie wiązała się z aktualizacją czynnej dla ruchu pociągów infrastruktury kolejowej.

(akta kontroli str. 2500-2502, 2610-2616, 2619-2620, 2638-2640)

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na treść przywoływanego stanowiska Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, w którym odnoszono się do konieczności uzyskania decyzji ministra do spraw transportu w przypadku dwóch zagadnień: 1/ przekwalifikowania odcinków linii kolejowych, które polega m.in. na zmianie przypisania elementów infrastruktury kolejowej (środków trwałych) do innych niż dotychczas nr linii kolejowych lub wprowadzeniu nowego oznaczenia nr linii kolejowych, 2/ likwidacji zbędnej infrastruktury kolejowej, w sytuacji, gdy likwidowane są środki trwale stanowiące tory główne zasadnicze, co powoduje skrócenie linii kolejowej. W stanowisku ww. Ministerstwa stwierdzono, że w przypadku gdy mowa jest o faktycznej likwidacji środków trwałych stanowiących tory główne zasadnicze (pkt 2), wymagana jest zgoda ministra właściwego do spraw transportu, ponieważ dotyczy to postępowania likwidacyjnego prowadzonego w trybie ustawy. Natomiast, w przedstawionej przez Spółkę w pkt 1 sytuacji – wyrażenie zgody na przekwalifikowanie odcinków linii kolejowych – minister właściwy do spraw transportu nie posiada takich Instrumentów. Nie mamy tu bowiem do czynienia z fizyczną likwidacją całej linii kolejowej bądź jej odcinka. W tym kontekście wskazano wprost, że przedstawiając powyższe należy stwierdzić, iż zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami Minister Infrastruktury i Rozwoju nie jest organem właściwym do wyrażenia zgody na przypisanie elementów Infrastruktury kolejowej do innych niż dotychczas numerów linii kolejowych lub wprowadzenie nowego oznaczenia numerów linii kolejowych.

(akta kontroli str. 2638-2640)

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że ww. stanowisko nie dotyczyło stanu faktycznego analogicznego do przeprowadzonej zmiany w zakresie linii nr 174. W tym wypadku nie nastąpiło przekwalifikowanie polegające na zmianie przypisania elementów infrastruktury kolejowej (środków trwałych) do innych niż dotychczas nr linii kolejowych lub wprowadzeniu nowego oznaczenia nr linii kolejowych. Faktycznie nastąpiło bowiem przekwalifikowanie części torów głównych zasadniczych na inny rodzaj torów, którego skutkiem jest jednak zmiana przebiegu linii kolejowej, w tym poprzez jej skrócenie. W rezultacie nastąpiło ograniczenie ochrony linii kolejowej, którą zapewniają przepisy ustawy o transporcie kolejowym przez pozostawienie uprawnienia do decydowania o jej likwidacji w gestii ministra do spraw transportu lub Rady Ministrów. Jeśli bowiem skrócenie linii kolejowej w wyniku przekwalifikowania torów głównych zasadniczych na inny rodzaj torów nie podlegałoby kontroli któregoś z tych organów, to w każdym przypadku możliwa byłaby swobodna ingerencja w przebieg linii kolejowych poprzez skrócenie linii kolejowej, a następnie likwidację torów głównych dodatkowych, czy też stacyjnych – już bez uzyskania w tym zakresie stosownej zgody.

Odnosząc się do wyjaśnienia Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach należy podkreślić, że zmiana w *Wykazie linii kolejowych* oraz ujęcie linii kolejowej w Statucie Sieci Kolejowej w zmienionym przebiegu nie ma charakteru aktualizacji czynnej dla ruchu pociągów infrastruktury kolejowej. Taką funkcję pełnią załączniki ww. Statutu, a szczególnie załącznik 1.2 *Wykaz odcinków linii stanowiących infrastrukturę nieczynną*.

3. Umowę najmu z KKT zawarto pomimo braku uzyskania przez PLK zgody ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnej w zakresie rozporządzenia składnikami aktywów wymaganej na podstawie art. 18 ust. 2 ustawy o komercjalizacji w przypadku oddania w najem aktywów trwałych, których wartość

rynkowa przedmiotu rozporządzenia przekracza równowartość w złotych kwoty 50 tys. euro. W szczególności przedmiotem umowy były najem gruntu o łącznej powierzchni 12 833 m<sup>2</sup>, 2 216,51 m.b. torów, 10 rozjazdów zwyczajnych oraz dwóch rozjazdów krzyżowych.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach wyjaśnił, że *umowa na najem infrastruktury kolejowej z KKT została przygotowana w oparciu o obowiązujące w PLK zasady stanowiące załącznik do uchwały nr 1049/2017 Zarządu PLK z 24 października 2017 r.* Wskazał w tym kontekście, że *zgodnie z zapisami zawartymi w § 5 ust. 15 zasad zgoda ministra właściwego ds. transportu wymagana jest w przypadku, gdy łączna rynkowa wartość świadczeń (czynsz netto z tytułu najmu) wynikających z umowy najmu zostanie oszacowana powyżej 50 tys. euro. Zasada ta została również potwierdzona w piśmie z Biura Sprzedaży skierowanym do tutejszego Zakładu Nr IUS2b-071-15/18 z 6 lutego 2018 r. Zgodnie z ww. zasadami szacunkowa wartość umowy nr 44/203/019/00/21058671/18 z 14 marca 2018 r. zawarta z KKT nie przekraczała 50 tys. euro.*

Pomimo przeprowadzenia kontroli prawidłowości zawarcia umowy z 18 marca 2018 r. przez Biuro Audytu i Kontroli, w wynikach której nie wskazano żadnych nieprawidłowości, podjęta została przez Prezesa PLK decyzja o jej wypowiedzeniu. W rezultacie, PLK utraciły miesięczny przychód w kwocie wynoszącej co najmniej [...]TP.

Zarząd PLK wskazał, że zgodnie z brzmieniem § 5 ust. 1 umowy *Każda ze Stron może wypowiedzieć umowę z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia na koniec miesiąca kalendarzowego.* Stwierdził też, że z powyższego wynika, że każda ze stron umowy miała prawo do jej wypowiedzenia w ww. sposób. Dodał również, że PLK skorzystały ze swojego prawa do wypowiedzenia umowy, zgodnie z ww. § 5 ust. 1 umowy. Zarząd wyjaśnił również, że umowa nr 44/2013/019/210586/18 zawarta pomiędzy Zakładem Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach a KKT uległa rozwiązaniu ze skutkiem na 31 lipca 2019 r. Kontrahent 31 lipca 2019 r. dokonał protokolarnie zwrotu najmowanej infrastruktury.

(akta kontroli str. 2502-2503, 2510-2511)

Najwyższa Izba Kontroli, odnosząc się do powyższych wyjaśnień, wskazuje, że zgodnie z art. 18 ust. 2d pkt 1 lit. b ustawy o komercjalizacji w celu ustalenia wartości rynkowej przedmiotu rozporządzenia, w posiadaniu kontrolowanej jednostki powinna być przynajmniej wycena rzeczoznawcy, gdyż oświadczenie o wartości przedmiotu rozporządzenia nie może być uznane za wystarczające ponieważ wartości tej nie można ustalić na podstawie opublikowanych cenników lub notowań giełdowych. Ponadto na wartość przedmiotu rozporządzenia przekraczającą równowartość kwoty 50 tys. euro wskazuje również ustalona przez strony wartość czynszu, wynoszącego [...]TP.

4. Pracownicy Biura Audytu i Kontroli PLK nierzetelnie przeprowadzili w Zakładzie Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach kontrolę umowy najmu infrastruktury kolejowej nr 44/203/019/00/2105867/18, ponieważ w jej trakcie, pomimo że przedmiotem kontroli było m.in. stwierdzenie prawidłowości zawartej umowy najmu, nie uwzględniono powszechnie obowiązujących przepisów prawa, w tym w szczególności art. 18 ust. 2 ustawy o komercjalizacji, który zobowiązuje m.in. PLK

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.

do uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnej w zakresie rozporządzenia składnikami aktywów trwałych, w tym oddania tych składników do korzystania innym podmiotom na podstawie umów prawa cywilnego lub ich wniesienia jako wkładu do spółki, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu rozporządzenia przekracza równowartość w złotych kwoty 50 tys. euro. Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli wskazał, że powyższe zapisy według oceny Zespołu Kontrolnego nie miały zastosowania do umowy najmu infrastruktury kolejowej nr 44/203/019/00/21058671/18 z 14 marca 2018 r. zawartej między Zakładem Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach a KKT. Podniósł też, że z treści korespondencji prowadzonej pomiędzy zakładem kolejowym a Biurem Sprzedaży Centrali PLK wynika jednoznacznie, że zakład linii kolejowych traktował procedowanie i ewentualne podpisanie umowy najmu wyłącznie w ramach i na podstawie przepisów obowiązującej uchwały Zarządu PKP PLK SA. nr 1049/2017 z 24 października 2017 r., która pozwalała zakładom linii kolejowych na zawieranie umowy najmu/dzierżawy na czas określony wynoszący maksymalnie 15 lat lub na czas nieokreślony.

Ponadto w podsumowaniu i we wnioskach w protokole kontroli oraz w *Informacji pokontrolnej* skierowanej do Prezesa Zarządu PLK pracownicy Biura Audytu i Kontroli nierzetelnie stwierdzili, że umowa najmu została zawarta zgodnie z obowiązującymi w PLK przepisami, pomimo że przeprowadzona kontrola dotyczyła jedynie zgodności z niektórymi przepisami wewnętrznymi, w tym szczególnie z decyzjami Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach w sprawie ustalenia cennika stawek za najem/dzierżawę infrastruktury kolejowej.

Zastępca Dyrektora Biura Audytu i Kontroli stwierdził, że *nie ma sprzeczności między sformułowaniem „zgodnie z obowiązującymi w PLK przepisami”, a czynnościami przeprowadzonymi w trakcie kontroli*. Wskazał w tym kontekście, że decyzje dyrektora zakładu w Tarnowskich Górach są również obowiązującymi w PLK przepisami. Oprócz zakresu dotyczącego kwestii finansowych (decyzje nr 21/2017 oraz 11/2017 Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach w sprawie ustalenia cennika stawek na najem infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach) przedmiotem kontroli było również ustalenie stanu faktycznego użytkowania terenu wynajmowanego przez KKT (w kontekście zapisów § 2 ust. 3 umowy – obowiązki Najemcy). Ten element kontroli stanowił bezpośrednią weryfikację warunków wykonywania umowy i nie dotyczył innych przepisów wewnętrznych PLK.

Mając na uwadze wartość oddanej w najem nieruchomości, przy zawieraniu ww. umowy naruszony został obowiązek wynikający z art. 18 ust. 2 ww. ustawy, zgodnie z którym PLK były zobowiązane do uzyskania uprzedniej zgody ministra właściwego do spraw transportu na zawarcie tej umowy. Zdaniem NIK, bez względu na obowiązujące w PLK regulacje wewnętrzne okoliczność ta powinna być uwzględniona w ramach kontroli prowadzonej przez Biuro Audytu i Kontroli PLK, a wyniki kontroli powinny rzetelnie odpowiadać stanowi faktycznemu.

(akta kontroli str. 2604-2609)

5. W latach 2013-2020 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 budowli, które w całości lub części nie mogły być udostępniane licencjonowanym przewoźnikom kolejowym, tj. nie spełniały przesłanki zwolnienia w brzmieniu tego przepisu obowiązującym w latach m.in. 2013-2016, jak też nie były udostępniane przewoźnikom kolejowym, tj. nie spełniały przesłanki zwolnienia w brzmieniu tego przepisu obowiązującym od 1 stycznia 2017 r. W szczególności dotyczyło to budowli



wniesionych aportem – m.in. torów głównych dodatkowych o długości 6,869 tkm<sup>32</sup>, jak też otrzymanych do korzystania na podstawie umowy D50 torów głównych dodatkowych o długości 2,594 tkm<sup>33</sup> i torów stacyjnych o długości 0,288 tkm<sup>34</sup>. Biorąc pod uwagę brak oszacowania rynkowej wartości budowli bez prawa do zwolnienia od podatku od nieruchomości na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, łącznie zaniżono należny podatek o kwotę wynoszącą około 7,5 tys. zł/rok<sup>35</sup>.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach wskazał, że w związku ze zmianami do ustawy o podatkach i opłatach lokalnych od 1 stycznia 2017 r., Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach otrzymał z Centrali Spółki interpretację ISP/Kle/01/209/160 z Instytutu Studiów Podatkowych Modzelewski i Wspólnicy Spółki z o. o. Warszawa do stosowania, gdzie określono stanowisko opodatkowania infrastruktury kolejowej. Powołując się na ww. interpretację Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych stwierdził, że dla zwolnienia z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a nie jest konieczne faktyczne wykorzystywanie linii w danym roku podatkowym, ale jedynie sama możliwość jej wykorzystania, (...) linie niewykorzystane (niemające statusu nieczynnych na podstawie statusu sieci) mogą zostać w każdej chwili udostępnione przewoźnikom, a także mieszczą się w zakresie zwolnienia. Dyrektor podniósł też, że taki sam zakres przedmiotowego zwolnienia, w ocenie ISP istniał również przed 1 stycznia 2017 r. a zmiana treści przepisu jest jedynie zmianą techniczno-redakcyjną mającą na celu ujednoczenie stosowanej terminologii przy nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. Przedstawiając powyższą argumentację, Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych stwierdził, że w latach 2013-2020 infrastruktura kolejowa wraz z gruntem mieściła się w zakresie zwolnienia zgodnie z ustawą o podatkach i opłatach lokalnych art. 7 ust.1 pkt 1.

(akta kontroli str. 2503-2509, 2512-2526)

Odnosząc się do złożonych wyjaśnień należy podkreślić, że poprawność wnioskowania w przedstawionej interpretacji ISP/Kle/01/209/160 nie budzi wątpliwości. Jednakże opisywane w niej okoliczności różnią się zasadniczo od stanu faktycznego linii kolejowej nr 174. Część tej linii, przez pewien czas, nie miała rzeczywiście nadanego statusu infrastruktury nieczynnej, nie spowodowało to jednak, że istniała możliwość jej udostępniania. Zły stan techniczny uniemożliwiał jej wykorzystywanie lub udostępnianie przewoźnikom, a tym samym nie można w jej przypadku twierdzić, że spełniona była przesłanka z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych i podlegała zwolnieniu od podatku od nieruchomości.

## IV. Uwagi i wnioski

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

Uwagi Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

<sup>32</sup> Środek trwały nr 221012712, według stanu na 31 lipca 2020 r. wartość początkowa 121 623,04 zł.

<sup>33</sup> Środek trwały nr 221012885, według stanu na 31 lipca 2020 r. wartość początkowa 79 839,94 zł.

<sup>34</sup> Środek trwały nr 221012913, według stanu na 31 lipca 2020 r. wartość początkowa 10 542,43 zł.

<sup>35</sup> Potencjalną wysokość podatku ustalono w oparciu o 2% stawkę treści i początkową wartość środków trwałych.

Wnioski

Najwyższa Izba Kontroli wnosi o:

1. Podjęcie działań mających na celu usunięcie sprzeczności postanowień umowy D50 z aktualnie obowiązującymi przepisami ustawy o komercjalizacji.
2. Przeprowadzenie weryfikacji poprawności prezentowania w Statucie sieci danych dotyczących linii kolejowej nr 174.
3. Wszczęcie formalnego postępowania likwidacyjnego w zakresie wyłączzonego z użytkowania fragmentu pierwotnego przebiegu linii 174.
4. Zweryfikowanie złożonych deklaracji na podatek od nieruchomości za lata 2015-2020 oraz ich stosowną korektę.

## 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 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.

Kontroler

Rafał Marynowicz  
główny specjalista kontroli państwowej

/-/

.....  
podpis

Najwyższa Izba Kontroli  
Delegatura w Opolu  
Dyrektor

/-/

.....  
podpis