



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI
Delegatura w Lublinie

LLU.411.001.01.2023

Pan
Dariusz Seliga
Prezes Zarządu
PKP Cargo S.A.

ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

zmienione zgodnie z treścią uchwały nr KPK-KPO.441.70.2023
Komisji Rozstrzygającej z dnia 26 czerwca 2023 r.

Kontrola nr I/23/001 Wybrane aspekty gospodarowania taborem kolejowym przez PKP Cargo S.A.

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP Cargo S.A., ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa (dalej: Spółka).
Kierownik jednostki kontrolowanej	Dariusz Seliga – Prezes Zarządu PKP Cargo S.A., od 13 kwietnia 2022 r. (dalej: Prezes). Poprzednio, tj. od 19 października 2021 r. do 12 kwietnia 2022 r. Prezesem był Władysław Szczepkowski, a w okresie od 27 marca 2018 r. do 18 października 2021 r. Czesław Warszewicz.
Zakres przedmiotowy kontroli	1. Przygotowanie taboru kolejowego do likwidacji i zbycia. 2. Przeprowadzanie procesu likwidacji i zbywania taboru kolejowego.
Okres objęty kontrolą	Lata 2021-2023 (do 5 kwietnia), z uwzględnieniem zdarzeń z okresu wcześniejszego, jeżeli miały wpływ na zagadnienia objęte kontrolą NIK.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli ¹ .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontrolerzy	1. Wojciech Niemyski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/1/2023 z 2 stycznia 2023 r. 2. Anna Gašior, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/38/2023 z dnia 15 lutego 2023 r. (akta kontroli str. 2-3)

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

OCENA OGÓLNA

W okresie objętym kontrolą Spółka podejmowała działania mające na celu redukcję nadwyżek taboru kolejowego, ustalonych w marcu 2021 r. na poziomie około ■■■ posiadanych wagonów oraz około ■■■ lokomotyw.

Wraki lokomotyw kwalifikowano do zbycia zgodnie z obowiązującymi w Spółce procedurami. Z uwagi na dużą liczbę wraków wagonów oraz potrzebę przyspieszenia procesu redukcji nadwyżki taboru kolejowego, m.in. w związku z ponoszeniem opłat za postój tego taboru, likwidację ok. ■■■ objętych kontrolą NIK wagonów przeznaczonych do sprzedaży przeprowadzono, za zgodą Zarządu Spółki, z częściowym pominięciem obowiązujących zasad likwidacji. Lokomotywy i wagony niebędące wrakami, kwalifikowano do zbycia na podstawie przyjętego przez Zarząd Spółki „Planu ograniczenia nadwyżek taborowych PKP Cargo S.A. na lata 2021-2023”.

Objęte analizą postępowania przetargowe przeprowadzono zgodnie z obowiązującymi w Spółce zasadami sprzedaży, a z kontrahentami zawarto umowy odpowiadające ofertom złożonym w toku licytacji. Stwierdzono jednak, że Spółka nie wykonywała części zapisów zawartych umów sprzedaży taboru kolejowego. Wystąpiły przypadki nienaliczania kontrahentom opłat za zajętość torów Spółki, a także przypadki nieobciążania właścicieli taboru kolejowego przechowywanego wraz z taborem

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

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

kolejowym Spółki na torach PKP PLK S.A., opłacanych przez PKP Cargo S.A., w łącznym wymiarze ponad [REDAKTED]. Amortyzację taboru kolejowego przeznaczonego do sprzedaży realizowano zgodnie z obowiązującą Polityką rachunkowości.

Spółka na bieżąco realizowała czynności polegające na wyrejestrowaniu sprzedanych pojazdów kolejowych. Nie stwierdzono przypadków ponownego zarejestrowania pojazdu kolejowego sprzedanego jako wrak z przeznaczeniem do kasacji.

Spółka stosowała hierarchię sposobów postępowania z odpadami, jednak ewidencja odpadów wytworzonych przez Spółkę nie była prowadzona na bieżąco, gdyż wraki pojazdów kolejowych uznawano za odpady dopiero w momencie przekazania ich nabywcom, a nie z chwilą wyłączenia z eksploatacji i przeznaczenia do likwidacji. Z tego samego względu dopuszczono do przekroczenia okresów magazynowania odpadów, wynikających z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach³. Wystąpiły także przypadki niewystawienia karty przekazania odpadu z chwilą zawarcia protokołu zdawczo-odbiorczego, mimo że obowiązek taki zawarty został w umowach sprzedaży wraków taboru kolejowego.

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁴ kontrolowanej działalności

OBSZAR

Opis stanu faktycznego

1. Przygotowanie taboru kolejowego do likwidacji i zbycia

1.1. W okresie objętym kontrolą w Spółce obowiązywały zasady likwidacji lokomotyw i wagonów, określone uchwałą nr 360/2016 Zarządu Spółki z 15 listopada 2016 r.⁵ W zasadach tych m.in.:

- uregulowano tryb zgłaszania pojazdów kolejowych do wycofywania z eksploatacji ze względu na stan techniczny, w tym sposób sprawowania nadzoru nad poprawnością dokumentacji towarzyszącej tej procedurze, sposób zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed przemieszczeniem, dewastacją lub kradzieżą oraz sposób znakowania pojazdów kolejowych zgłoszonych do wycofania z eksploatacji;
- przypisano zastępcom dyrektorów zakładów⁶ obowiązek przygotowania niezbędnych dokumentów będących podstawą wszczęcia procesu sprzedaży wraków pojazdów kolejowych oraz przypisano do zadań biura Centrali Spółki właściwego ds. utrzymania taboru odpowiedzialność za: nadzór nad weryfikacją dokumentacji z oceny stanu technicznego pojazdów kolejowych będących w procesie likwidacji oraz weryfikacją wniosków o wydanie zgody na zdjęcie pojazdów kolejowych z ewidencji środków trwałych i ewidencji taboru SANKO, przekazanie stosownej informacji do biura Centrali Spółki właściwego ds. rachunkowości i podatków celem dokonania stosownych operacji księgowych, sporządzenie harmonogramu sprzedaży wraków pojazdów kolejowych, weryfikację warunków sprzedaży oraz projektów umów na sprzedaż wraków oraz prowadzenie bieżącej sprawozdawczości w zakresie likwidacji i sprzedaży wraków pojazdów kolejowych oraz kasacji pojazdów kolejowych;
- określono sposób dokonywania komisyjnych oględzin pojazdów kolejowych zgłoszonych do wycofania z eksploatacji ze względu na stan techniczny, w tym:

³ Dz. U. z 2022 r. poz. 699, ze zm.

⁴ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena częściowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

⁵ Zmienionej uchwałą nr 159/2020 Zarządu Spółki z 12 maja 2020 r. (dalej: Zasady likwidacji).

⁶ Należy rozumieć zastępcę Dyrektora Zakładu Spółki ds. Utrzymania, któremu zgodnie z Zasadami likwidacji podlegają czynności związane z procesem likwidacji pojazdów kolejowych na terenie działania Zakładu Spółki.

tryb powoływania członków komisji oraz jej zadania⁷, utrzymania ustalonych w Spółce poziomów rezerwy obiegowej lub zapasów poszczególnych asortymentów (części zamiennych i podzespołów);

- uregulowano tryb nadawania uprawnień przewodniczącemu komisji kasacyjnej, w tym: sposób typowania pracowników Spółki do przewodniczenia komisjom kasacyjnym, sposób sprawdzenia wiedzy kandydata na przewodniczącego komisji kasacyjnej i dokumentowania tego procesu oraz zakres uprawnień przewodniczącego komisji kasacyjnej;
- zdefiniowano procedurę pozyskiwania podzespołów z pojazdów wycofanych z eksploatacji do późniejszych napraw pojazdów kolejowych;
- przypisano kompetencje w procesie podejmowania decyzji o wycofaniu pojazdów kolejowych z eksploatacji, w zależności od ich wartości księgowej;
- uregulowano sposób przekazywania pojazdów kolejowych do fizycznej likwidacji oraz dokumentowania poszczególnych etapów tego procesu, w tym: przewidziano obowiązek usunięcia wszelkich zanieczyszczeń i materiałów eksploatacyjnych oraz obowiązek ostatecznego ustalenia listy podzespołów i części nadających się do dalszego wykorzystania w eksploatacji oraz wskazano przypadki, w których kategorię wyłącza się możliwości kwalifikowania zestawów kołowych wagonów do dalszej eksploatacji;
- opisano procedurę przeprowadzania likwidacji pojazdów kolejowych, w ramach której przewidziano czynności uniemożliwiające odbudowę lokomotywy lub wagonu oraz uniemożliwiające ponowne wykorzystanie w innym pojeździe zespołów lub podzespołów zakwalifikowanych na złom. Przewidziano także obowiązek segregacji złomu, obowiązek jego zabezpieczenia przed kradzieżą oraz uregulowano formy zlecenia usługi likwidacji pojazdów kolejowych i określono elementy, jakie musi zawierać umowa na likwidację pojazdów kolejowych skreślonych z ewidencji środków trwałych;
- opisano zasady rozliczenia likwidacji pojazdów kolejowych, w tym sposób dokumentowania przyjęcia do magazynu odzyskanych części, podzespołów, zespołów, materiałów, drewna i odpadów, wskazano wysokość dopuszczalnych ubytków masy pojazdów kolejowych przeznaczonych do kasacji, a także określono rodzaje i obieg dokumentów towarzyszących tym procesom na potrzeby dokonania stosownych operacji księgowych;
- wskazano sposób przeprowadzania likwidacji ciężko uszkodzonych pojazdów kolejowych obcych posiadaczy, czy też stanowiących własność Spółki a uszkodzonych poza granicami Polski.

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 1407-1408)

Decyzją nr 20 członka Zarządu Spółki ds. Operacyjnych z 14 maja 2020 r. przyjęto do stosowania w PKP Cargo S.A. Instrukcję przestrzegania zasad ochrony środowiska⁸. W rozdziale VI tej instrukcji opisane zostały zasady postępowania z odpadami, wśród których określono:

- obowiązki gospodarujących odpadami, w tym: postępowanie w sposób zapobiegający ich powstawaniu lub minimalizujący ich ilość, gospodarowanie odpadami w sposób zapewniający ochronę środowiska, monitorowanie

⁷ Komisja kasacyjna obowiązana była do: oceny stanu technicznego pojazdów kolejowych zgłoszonych do wycofania z eksploatacji oraz oceny przydatności poszczególnych części zamiennych i podzespołów, udokumentowania oceny stanu technicznego, wnioskowania o dalszym przeznaczeniu pojazdu kolejowego (do naprawy lub wycofania z eksploatacji), właściwego oznakowania pojazdów kolejowych zakwalifikowanych do wycofania z eksploatacji, ustalenia wagi szacunkowej pojazdów kolejowych przed ich fizyczną likwidacją, przekazania pojazdów kolejowych do fizycznej likwidacji na punkt kasacji lub do podmiotu realizującego fizyczną likwidację zgodnie z zawartą umową, czy też weryfikacji części zamiennych będących na stanie Zakładu Spółki pod kątem dalszej przydatności lub kasacji.

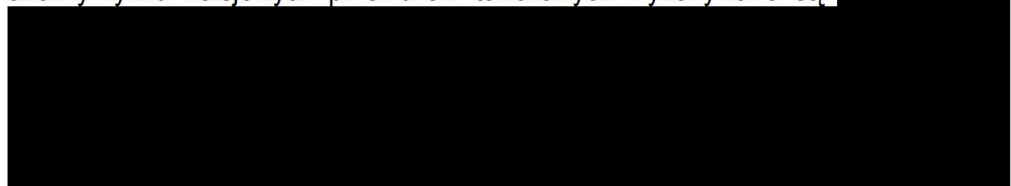
⁸ Dalej: Instrukcja środowiskowa.

obowiązujących limitów na wytwarzanie odpadów, poddawanie odzyskowi lub recyklingowi, a w przypadku braku możliwości ich ponownego użycia – przekazywanie uprawnionym podmiotom;

- zasady uzyskiwania wymaganych decyzji, zezwoleń i pozwoleń, w związku z wytwarzaniem, zbieraniem, przetwarzaniem, czy też transportowaniem odpadów;
- zasady klasyfikowania odpadów. Wytwórcy odpadów oraz osoby na stanowiskach ds. magazynowych zobowiązani zostali do klasyfikowania odpadów do odpowiedniej grupy, podgrupy i rodzaju, zgodnie z obowiązującym w Spółce katalogiem odpadów;
- zasady ewidencji i obrotu odpadami, w tym obowiązek określenia przez wytwórcę lub posiadacza odpadu jego specyfikacji, obowiązek obrotu odpadami z wykorzystaniem karty ewidencji odpadu oraz karty przekazania odpadu, czy też wewnętrzne obowiązki sprawozdawcze w tym zakresie;
- zasady przyjmowania odpadów do magazynu, w tym sposób zabezpieczenia i oznakowania odpadu. Wykaz wytwórców odpadów oraz wyznaczenie miejsc gromadzenia, magazynowania, zbierania i odzysku odpadów określały Regulaminy gospodarki odpadami w Centrali i Zakładach Spółki;
- sposób magazynowania i gromadzenia odpadów, w szczególności właściwe oznakowanie miejsc magazynowania odpadów, wyposażenie w adekwatne pojemniki oraz środki ochrony przeciwpożarowej oraz środki zabezpieczające przed rozprzestrzenianiem odpadów i negatywnym wpływem na środowisko naturalne. Określono m.in., iż okres magazynowania wytworzonych odpadów nie może przekroczyć jednego roku łącznie dla wszystkich kolejnych posiadaczy odpadu;
- wymagania przeciwpożarowe i zasady bhp przy magazynowaniu odpadów;
- zasady przekazywania odpadów, w szczególności możliwość przekazania odpadu wyłącznie odbiorcy posiadającemu uprawnienia do gospodarowania odpadami adekwatne do zakresu oferowanej usługi;
- sposób wykonywania transportu odpadów⁹, w szczególności w sposób zgodny z wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi oraz w sposób uwzględniający właściwości chemiczne i fizyczne odpadów, a także sposób dokumentowania transportu odpadów.

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 2033-2034)

1.2. Według informacji Dyrektora Biura Taboru i Wsparcia Technicznego Spółki¹⁰, analizy rynku kolejowych przewozów towarowych wykonywane są



Analizy udostępniane były w postaci raportów miesięcznych, kwartalnych wewnątrz Spółki oraz w raporcie giełdowym i dotyczyły segmentów przewozowych, otoczenia konkurencyjnego i rynkowego oraz zawierały wskaźniki makroekonomiczne. W oparciu o te analizy Zarząd Spółki



⁹ Spółka jest uprawniona do przewozu odpadów na podstawie wpisu do rejestru BDO (Baza danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami) pod numerem 000000758. Rejestr dostępny w formie elektronicznej pod adresem <https://bdo.mos.gov.pl/web/>

¹⁰ Dalej: BTiWT.

¹¹ Dalej: UTK.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[Redacted text block]

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 1404-1406, 1840-1841, 2049-2053)

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 1407-1408, 1847, 1995-1996, 2054-2056)

1.3. Szczegółową analizą objęto kwalifikację do zbycia pojazdów kolejowych przeznaczonych do sprzedaży w ramach dwóch (z dwunastu) postępowań, przeprowadzonych w latach 2021-2022, tj.:

- nr COTA.385.2.2021.1, którego przedmiotem była sprzedaż 234 lokomotyw oraz 207 szt. wraków lokomotyw o szacunkowej wartości [redacted] (dalej: licytacja nr 1);
- nr COTA.385.8.2022 dotyczące sprzedaży 648 wraków wagonów o szacunkowej wartości [redacted] (dalej: licytacja nr 2).

Analiza dokumentacji dotyczącej kwalifikacji do sprzedaży pojazdów kolejowych wykazała, że:





(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 389-954, 1407-1408, str. 196-258)

Decyzję o likwidacji wraków wagonów podjęto odpowiednio: 6 lipca 2021 r.³⁷ i 5 kwietnia 2022 r.³⁸, a wraków lokomotyw odpowiednio: 31 stycznia 2017 r.³⁹, 24 października 2017 r.⁴⁰ i 18 sierpnia 2020 r.⁴¹ Według wyjaśnienia Dyrektora BTiWT, zakwalifikowanie sprzedawanych wraków lokomotyw i wagonów jako odpadów następuje w momencie ich fizycznego zabrania przez wyłonioną do przeprowadzania kasacji firmę ze stacji postojowej. Wówczas w elektronicznym systemie ewidencji odpadów wystawiana jest karta ewidencji odpadu oraz karta przekazania odpadu nowemu właścicielowi. Moment uznania wraków pojazdów kolejowych jako odpady został uznany za nieprawidłowy i opisany w dalszej części wystąpienia pokontrolnego.

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 389-954, str. 196-215)

Stwierdzone
nieprawidłowości

W działalności Spółki w przedstawionym zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

OCENA CZĄSTKOWA

Wraki lokomotyw kwalifikowano do zbycia prawidłowo, zgodnie z obowiązującymi w Spółce Zasadami likwidacji. Zasadniczą część wraków wagonów, z uwagi na



potrzebę intensyfikacji redukcji nadwyżek taborowych, za zgodą Zarządu Spółki, kwalifikowano do zbycia w uproszczonej procedurze, tj. z pominięciem części obowiązków wynikających z Zasad likwidacji obowiązujących w PKP Cargo S.A. W Spółce nie opracowano zasad likwidacji i zbycia pojazdów kolejowych niebędących wrakami, tj. lokomotyw i wagonów. Ich kwalifikacja odbywała się według zasad określonych w przyjętym w Spółce planie ograniczenia nadwyżek taborowych.

OBSZAR

2. Przeprowadzenie procesu likwidacji i zbywania taboru kolejowego

Opis stanu faktycznego

2.1. W 2021 r. Spółka przeprowadziła likwidację lub zbyła [REDAKTOWANE] wagonów i [REDAKTOWANE] lokomotyw⁴² o łącznej wartości księgowej odpowiednio: [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE]. W 2022 r. było to odpowiednio: [REDAKTOWANE] wagony i [REDAKTOWANE] lokomotyw o wartości: [REDAKTOWANE] i [REDAKTOWANE]. Łącznie, w latach 2021-2022 Spółka przeprowadziła likwidację lub zbyła [REDAKTOWANE] pojazdów kolejowych o łącznej wartości [REDAKTOWANE].

Zasady dokonywania sprzedaży taboru Spółki obowiązujące w okresie objętym kontrolą określone zostały uchwałą nr 194/2017 z dnia 13 czerwca 2017 r. Zarządu Spółki w sprawie przyjęcia do stosowania „Instrukcji sprzedaży odpadów, środków trwałych, zapasów gospodarczo nieuzasadnionych oraz innych składników majątku w PKP Cargo S.A.”⁴³ Natomiast wzory dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia procesu sprzedaży określała decyzja nr 24 członka Zarządu ds. Finansowych Spółki z dnia 21 czerwca 2017 r.⁴⁴

Licytacje nr 1 i 2 rozpoczęto odpowiednio: 8 czerwca 2021 r. i 1 czerwca 2022 r. Przeprowadzono je dwuetapowo. W pierwszym etapie licytacji nr 1 i 2 wnioskodawcy złożyli odpowiednio: 17 i siedem wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu wraz z ofertą zakupu pojazdów kolejowych. Wnioskodawcy spełnili warunki udziału w postępowaniach⁴⁵ z wyjątkiem: trzech podmiotów w ramach licytacji nr 1 oraz dwóch podmiotów w ramach licytacji nr 2. Dwóch oferentów zostało wykluczonych z postępowania z uwagi na brak wpłaty wadium, natomiast w trzech przypadkach do złożonego wniosku nie dołączono oferty na zakup pojazdów kolejowych – oferty te zostały odrzucone jako niespełniające specyfikacji warunków sprzedaży. Wnioskodawców spełniających wymogi formalne dopuszczono do drugiego etapu postępowania – licytacji prowadzonej z wykorzystaniem elektronicznej platformy sprzedaży. Przeprowadzona analiza wykazała, że licytację nr 1 i 2 przeprowadzono zgodnie z obowiązującą Instrukcją sprzedaży oraz z zastosowaniem wzorów dokumentów określonych decyzją nr 24.

W wyniku przeprowadzonej licytacji nr 1 zawarto [REDAKTOWANE] umów sprzedaży na łączną kwotę netto [REDAKTOWANE], natomiast po licytacji nr 2 zawarto trzy umowy na łączną kwotę netto [REDAKTOWANE]. Wartości poszczególnych pojazdów kolejowych ujęte w umowach sprzedaży odpowiadały ofertom złożonym w toku licytacji. W ramach licytacji nr 1 Spółka wymagała wpłaty zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 5000 zł od każdej sprzedanej lokomotywy oraz 10 000 zł od wraku lokomotywy⁴⁶. W przypadku [REDAKTOWANE] umów zabezpieczenie zostało potrącone przez Spółkę z wniesionego wadium, natomiast w jednym przypadku zostało złożone w formie gwarancji bankowej. Zapisy umów sprzedaży zobowiązywały nabywców do odbioru przedmiotu sprzedaży w terminie 90 dni kalendarzowych do daty zawarcia umowy. Dyrektor lub zastępca

⁴² W tym wraków wagonów i wraków lokomotyw.

⁴³ Zmienionej kolejno uchwałami Zarządu Spółki: nr 387/2018 z dnia 13 listopada 2018 r. i nr 16/2020 z dnia 14 stycznia 2020 r. Dalej: Instrukcja sprzedaży.

⁴⁴ Dalej: decyzja nr 24.

⁴⁵ Jedenastu oferentów Spółka wezwała do usunięcia braków oferty.

⁴⁶ W przypadku licytacji nr 2 takie zabezpieczenie nie było wymagane.

Dyrektora BTiWT mógł wyrazić zgodę na wydłużenie terminu odbioru. Na wniosek nabywców pojazdów kolejowych zgodę taką wydano w stosunku do [REDAKT] lokomotywy lub wraki lokomotyw oraz [REDAKT] wraków wagonów. Protokoły zdawczo-odbiorcze dokumentujące przekazanie pojazdów taboru kolejowego sporządzono dla [REDAKT] lokomotyw oraz [REDAKT] wraków lokomotyw sprzedanych w ramach licytacji nr 1 oraz wszystkich [REDAKT] wraków wagonów sprzedanych w ramach licytacji nr 2. Protokoły sporządzono w terminach wynikających z zawartych umów, z uwzględnieniem udzielonych zgód na wydłużony termin odbioru, z wyjątkiem jednego przypadku w którym protokół sporządzono 18 dni po upływie obowiązującego terminu i w tym przypadku nabywcę obciążono kosztami wydłużonego postoju w wysokości [REDAKT].

W przypadku nieodebranych [REDAKT] lokomotyw odstąpiono od realizacji umów w tym zakresie, a Spółka potrąciła nabywcom zabezpieczenie należytego wykonania umowy w łącznej wysokości [REDAKT]. Jeden wrak lokomotywy nie został odebrany, gdyż po wypadku został rozmontowany, a zdemontowane elementy wykorzystano do napraw innych lokomotyw. W toku czynności odbiorowych nabywca stwierdził, że przedmiotem sprzedaży był jedynie element ostoi o wadze szacunkowej około 11 ton. Jak wyjaśnił zastępca Dyrektora BTiWT, ze względu na zrealizowane bez zastrzeżeń w latach 2019-2021 sprzedaży taboru i wraków w łącznej liczbie [REDAKT], na wniosek kontrahenta BTiWT podjęło decyzję o wycofaniu wraku lokomotywy ze sprzedaży.

(akta kontroli str. 18-19, 54-81, pliki nr 963-1400, 1865-1870, 2045-2048, 2057, 2065-2098)

W dniu [REDAKT] PKP Cargo S.A. zawarła [REDAKT] z siedzibą [REDAKT], umowę [REDAKT]. W § 2 ust. 2 ww. umowy przewidziano obowiązek odebrania przedmiotu sprzedaży w terminie 90 dni kalendarzowych, licząc od dnia zawarcia umowy. W uzasadnionych przypadkach termin ten mógł zostać wydłużony przez Dyrektora lub zastępcę Dyrektora BTiWT. W § 2 ust. 5 i 6 umowy przewidziano, że odbiór wraków zostanie udokumentowany protokołem zdawczo-odbiorczym, stanowiącym załącznik do umowy, a kupujący zobowiązany jest do zabrania lokomotyw i wraków lokomotyw z terenu sprzedającego w terminie do 7 dni od daty podpisania protokołu zdawczo-odbiorczego. Od ósmego dnia Spółka zobowiązana była rozpocząć naliczanie opłat za zajętość torów na terenie zakładu spółki, zgodnie z cennikiem stawek jednostkowych do ustalania opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej. W § 2 ust. 16 ww. umowy określono, że w przypadku niedokonania odbioru w terminie, o którym mowa w ust. 2, sprzedawca obciąży kupującego karami umownymi z tytułu wydłużonego postoju w wysokości 0,2% wartości netto nieodebranych lokomotyw, za każdy dzień wydłużonego postoju. Zgodnie z § 7 ust. 5 umowy, każdorazowa zmiana treści umowy wymaga formy pisemnego aneksu pod rygorem nieważności, z zastrzeżeniem § 2 ust. 2 (zmiana terminu odbioru wymaga formy pisemnej lecz nie wymaga formy aneksu do umowy). Protokoły zdawczo-odbiorcze z przedmiotową firmą na odbiór [REDAKT] lokomotyw lub wraków lokomotyw objętych sprzedażą w ramach ww. umowy⁴⁷ sporządzono

[REDACTED]

W § 2 ust. 2 umów na sprzedaż wraków wagonów, zawartych w ramach licytacji nr 2, przewidziano obowiązek odebrania przedmiotu sprzedaży w terminie 90 dni kalendarzowych, licząc od dnia zawarcia umowy. W uzasadnionych przypadkach termin ten mógł zostać wydłużony przez Dyrektora lub zastępcę Dyrektora BTiWT. W § 2 ust. 4 tych umów przewidziano, że wydanie przedmiotu sprzedaży zostanie udokumentowane protokołem zdawczo-odbiorczym, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do umów. Protokół zdawczo-odbiorczy zawierał informację o miejscu i dacie przekazania wraków wagonów wyszczególnionych m.in. na podstawie numerów EVN oraz adnotację, że z chwilą odbioru przedmiotu umowy przez kupującego własność przedmiotu umowy i ryzyko jego utraty i uszkodzenia obciąża kupującego. Ustalono, że Spółka nie obciążała nabywców wraków wagonów opłatami za zajętość torów, ponoszonymi na rzecz PKP PLK S.A., od daty zawarcia protokołów zdawczo-odbiorczych.

Według informacji zastępcy Dyrektora BTiWT zawartej w piśmie nr COTA.63010.3.2023.7 z 15 marca 2023 r., w latach 2021-2022 Spółka nie naliczała opłat za postój wagonów lub wraków wagonów po dacie protokolarnego przejęcia taboru w przypadku [REDACTED]

[REDACTED] umowy w § 2 ust. 2 przewidywały obowiązek odebrania przedmiotu sprzedaży w terminie 90 dni kalendarzowych, licząc od dnia zawarcia umowy. W uzasadnionych przypadkach termin ten mógł zostać wydłużony przez Dyrektora lub zastępcę Dyrektora BTiWT. W § 2 ust. 4 tych umów przewidziano, że wydanie przedmiotu sprzedaży zostanie udokumentowane protokołem zdawczo-odbiorczym, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do umów. Protokół zdawczo-odbiorczy zawierał informację o miejscu i dacie przekazania wraków wagonów wyszczególnionych m.in. na podstawie numerów EVN oraz adnotację, że z chwilą odbioru przedmiotu umowy przez kupującego własność przedmiotu umowy i ryzyko jego utraty i uszkodzenia obciąża kupującego. I tak:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Ustalono, że udzielona przez Dyrektora BTiWT zgoda na nienaliczanie opłat postojowych kontrahentowi umowy [REDACTED], przekraczała zakres udzielonego Dyrektorowi BTiWT pełnomocnictwa, a Spółka nie naliczała w tym przypadku opłat za postój na torach odstawczych (proporcjonalnie do zajmowanej długości), co zostało opisane w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

(akta kontroli str. 18-51, 54-81, pliki nr 963-1400, 1808-1821, 1823-1826, 1855-1857, 1865-1870, 2045-2048, 2057, 2065-2098, str. 133-138)

[REDACTED]

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 1407-1408, 1833)

Wobec pojazdów kolejowych sprzedanych w ramach licytacji nr 1 i 2 Spółka podejmowała działania mające na celu uzyskanie od Prezesa UTK raportów wycofania z eksploatacji. Na podstawie informacji pozyskanej z UTK stwierdzono, iż ze [REDACTED] wraków lokomotyw objętych licytacją nr 1, posiadających numer EVN, [REDACTED] zostało wyrejestrowanych z rejestru EVR w związku z przeznaczeniem na zełomowanie i recykling, a rejestracja jednego wraku była zawieszona. Natomiast spośród [REDACTED] wraków wagonów, objętych licytacją nr 2, status wyrejestrowania ze względu na zełomowanie i recykling posiadały [REDACTED] posiadało aktywny status rejestracji, natomiast [REDACTED] pojazdy nie figurowały w rejestrze EVR.

[REDACTED]

Jak poinformował Dyrektor BTiWT, [REDAKTOR] wagony widnieją w rejestrze EVR jednak z innym kodem interoperacyjności – tj. kodem dwóch pierwszych cyfr numeru EVN, określających czy wagon może kursować w komunikacji międzynarodowej (kod 31), czy nie może (kod 82). W przypadku zmiany kodu, zmienia się również ostatnia cyfra w numerze EVN, tzw. cyfra kontrolna. Dla [REDAKTOR] spośród [REDAKTOR] ww. wraków wagonów Spółka otrzymała już raporty potwierdzające wyrejestrowanie z EVR. Dyrektor nadmienił, że na początku 2022 r. UTK testował i wprowadzał zmiany w sposobie rejestracji taboru na platformie EVR. W okresie pierwszych miesięcy 2022 r. wnioski złożone przez Spółkę w formie papierowej zostały zwrócone przez UTK, celem ich ponownego złożenia na platformie elektronicznej. Po przeprowadzonych przez UTK szkoleniach i uzyskaniu przez Spółkę dostępu do platformy, przez długi okres występowały trudności w dostępie do platformy oraz ograniczenie ilości do pięciu pojazdów na wniosku, co wiązało się z większymi opłatami od pełnomocnictw, które musiały być wniesione przy każdym wniosku. Pismem z dnia 5 września 2022 r. Spółka wystąpiła do UTK informując o problemach związanych z funkcjonowaniem platformy. W odstępach czasowych sprawdzano platformę EVR, czy istnieje możliwość sporządzenia wniosku na większą liczbę pojazdów. W styczniu 2023 r. stwierdzono, że limit został zwiększony i sporządzono wnioski na około 100 pojazdów jednocześnie, do których została dołączona tylko jedna opłata za pełnomocnictwo. Na dzień 1 marca 2023 r. na akceptację w systemie EVR oczekiwały wnioski obejmujące [REDAKTOR] wraków wagonów oraz trzy wraki lokomotyw.

Prezes UTK poinformował, że według danych zawartych w EVR, żaden z pojazdów będących przedmiotem zapytania NIK, nie został ponownie zarejestrowany pod nowym numerem EVN.

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 1827-1830, str. 139-151)

Uchwałą nr 250/2019 Zarządu PKP Cargo S.A. z dnia 23 lipca 2019 r. wprowadzono zmiany oraz ustalono tekst jednolity Polityki rachunkowości Spółki. W Polityce tej określono, że podlegającą amortyzacji wartość rzeczowych aktywów trwałych ustala się po odjęciu wartości końcowej (rezydualnej) składnika aktywów i rozkłada się w sposób systematyczny na przestrzeni okresu użytkowania. Spółka rozpoczyna amortyzację składnika rzeczowych aktywów trwałych poczynając od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym przyjęto do używania środek trwały. Zakończenie amortyzacji następuje do końca tego miesiąca, w którym składnik aktywów zostanie przeznaczony do sprzedaży zgodnie z zasadami opisanymi w rozdziale 2.13 Polityki rachunkowości, lub gdy składnik aktywów został usunięty ze sprawozdania z sytuacji finansowej – w zależności od tego, który moment jest wcześniejszy. Zakończenie dokonywania odpisów amortyzacyjnych nie następuje wtedy, gdy składnik aktywów nie jest już potrzebny, lub gdy został wyłączony z użytkowania, chyba że został już całkowicie zamortyzowany. W Polityce rachunkowości Spółki zawarto, zgodnie z Międzynarodowym Standardem Sprawozdawczości Finansowej 5 *Aktywa trwałe przeznaczone do sprzedaży oraz działalność zaniechana*⁵², że składnik aktywów trwałych klasyfikuje się jako przeznaczony do sprzedaży, gdy jest dostępny do natychmiastowej sprzedaży w jego bieżącym stanie oraz jego sprzedaż jest wysoce prawdopodobna⁵³.

Według informacji Dyrektor Biura Rachunkowości i Podatków Spółki, wraki wagonów i lokomotyw sprzedanych w ramach licytacji nr 1 i 2, na moment rozpoczęcia tych

⁵² Ujętym w załączniku nr 3 do rozporządzenia Komisji (WE) Nr 1126/2008 z dnia 3 listopada 2008 r. przyjmującego określone międzynarodowe standardy rachunkowości zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1606/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE L z 2008 r. poz. 320 str. 1 z dnia 29 listopada 2008 r.).

⁵³ Określono, że sprzedaż jest wysoce prawdopodobna m.in. gdy przedstawiciele odpowiedniego poziomu kierownictwa są zdecydowani do wypełnienia planu sprzedaży oraz aktywny program znalezienia nabywcy i zakończenia planu został rozpoczęty, składnik aktywów musi być aktywnie oferowany na sprzedaż po cenie, która jest racjonalna w odniesieniu do jego bieżącej wartości godziwej.

postępowań ujęte były w księgach rachunkowych Spółki według ich wartości rezydualnej w pozycji Zapasy i nie podlegały amortyzacji. W przypadku lokomotyw będących przedmiotem sprzedaży w ramach licytacji nr 1, tylko jedna lokomotywa podlegała amortyzacji w 2021 r. i w momencie podjęcia decyzji o sprzedaży została przeklasyfikowana do pozycji Aktywów trwałych przeznaczonych do sprzedaży w wartości rezydualnej. Pozostałe lokomotywy, zgodnie z postanowieniami Polityki rachunkowości, zostały objęte odpisem aktualizującym z tytułu utraty wartości do wysokości wartości złomowej. W przypadku składników taboru kolejowego, które nie posiadają ważnych świadectw sprawności technicznej i nie są przewidziane do dalszego użytkowania, ich wartość określona była na poziomie wartości rezydualnej i nie podlegały amortyzacji.

W wyniku analizy próby obejmującej 30 lokomotyw i 30 wraków lokomotyw sprzedanych w ramach licytacji nr 1 oraz 70 wraków wagonów sprzedanych w ramach licytacji nr 2 potwierdzono przeksięgowanie pojazdów taboru kolejowego z konta ██████████ Środki transportowe na konto ██████████ Zapas – wartość rezydualna taboru w trakcie kasacji w miesiącu podjęcia decyzji o wycofaniu pojazdu kolejowego z eksploatacji oraz wyrażeniu zgody na likwidację pojazdu kolejowego jako środka trwałego i jego kasację. W przypadku lokomotywy ██████████ podlegającej amortyzacji w 2021 r., pojazd ten zakwalifikowany został do grupy, podgrupy i rodzaju środków trwałych 700 Tabor kolejowy naziemny, zgodnie z schematem klasyfikacji zawartym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 3 października 2016 r. w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych⁵⁴ oraz przyjętą w Spółce Polityką rachunkowości. Wartość księgową tej lokomotywy na dzień 31 grudnia 2020 r. wynosiła ██████████, a suma odpisów amortyzacyjnych zrealizowanych w 2021 r. wyniosła ██████████. Dokonywanie odpisów amortyzacyjnych zakończono w maju 2021 r., tj. w miesiącu zamortyzowania środka trwałego do jego wartości rezydualnej (złomowej), która wynosiła ██████████. Wyksięgowanie tego pojazdu z konta ██████████ Środki transportowe oraz zaprzestanie dokonywania odpisów amortyzacyjnych nastąpiło z dniem 3 sierpnia 2021 r. tj. z dniem podjęcia przez Radę Nadzorczą Spółki uchwały nr 67/VII/2021 w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umów sprzedaży ██████████ sztuk lokomotyw i wraków lokomotyw, których nabywców wyłoniono w ramach licytacji nr 1.

(akta kontroli str. 5-7, 54-81, pliki nr 58-299, 596-600, 936-937, 1166-1167, 1324-1326, 1403)

W stosunku do wraków pojazdów kolejowych sprzedanych w ramach licytacji nr 1 i 2 Spółka nie była wskazana przez nabywców tych wraków jako podmiot odpowiedzialny za ich utrzymanie (ECM), o którym mowa w art. 23j ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁵⁵. Po przekazaniu pojazdów kolejowych ich nabywcom Spółka nie wykonywała również czynności serwisowych w stosunku do tych pojazdów.

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 1831-1832)

2.3. Zgodnie z § 26 ust. 1 Instrukcji środowiskowej, wytwórcy odpadów oraz stanowiska ds. magazynowych zobowiązane zostały do stosowania do dokumentacji ewidencyjnej odpadów nazw i kodów odpadów zgodnych z obowiązującym katalogiem odpadów. Wykaz wytwarzanych przez Spółkę odpadów znajduje się w katalogu kart charakterystyk, opracowywanych odrębnie przez poszczególne Zakłady Spółki, w zakładowych regulaminach gospodarki odpadami (§ 26 ust. 3 Instrukcji środowiskowej).

Według zakładowych kart charakterystyk, wraki lokomotyw (w tym zaklasyfikowane do sprzedaży w ramach licytacji nr 1) oraz wraki wagonów przeznaczonych do przewozu materiałów niebezpiecznych zaklasyfikowano jako *Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy* (kod 16 01 04*), natomiast wraki wagonów (również tych

⁵⁴ Dz. U. poz. 1864.

⁵⁵ Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, ze zm.

będących przedmiotem sprzedaży w ramach licytacji nr 2) jako *Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy niezawierające cieczy i innych niebezpiecznych elementów* (kod 16 01 06). Klasyfikacji odpadów dokonano zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów⁵⁶.

Wobec wraków pojazdów kolejowych Spółka stosowała hierarchię sposobów postępowania z odpadami, określoną w art. 17 ust. 1 ustawy o odpadach. Zapobieganie powstawaniu odpadów polegało na bieżącym prowadzeniu napraw i konserwacji taboru kolejowego, zgodnie z dokumentacją techniczną przeglądów. W kartach charakterystyki odpadów, jako miejsce magazynowania lub/i zbierania⁵⁷ odpadów o kodach 16 01 04* i 16 01 06 wskazano wyznaczone tory odstawkowe. Po uznaniu, iż lokomotywy i wagony nie nadają się do ponownego użycia, zostały uznane za wraki i przeznaczone do sprzedaży. W umowach sprzedaży wraków, obowiązek ich zagospodarowania – zgodnie z art. 27 ust. 3 ustawy o odpadach – został przeniesiony na nabywców. Podmioty te posiadały uprawnienia do gromadzenia lub przetwarzania odpadów zakwalifikowanych do grup: 16 01 04* i 16 01 06 oraz, zgodnie z wpisem w rejestrze BDO, były uprawnione do realizowania transportu tych odpadów lub zleciły usługę transportu odpadów podmiotom do tego uprawnionym⁵⁸. Spółka przeprowadziła weryfikację posiadanych uprawnień w trakcie postępowań sprzedażowych. We wnioskach o dopuszczenie do udziału w postępowaniu wskazane zostały numery, pod jakimi kontrahenci są zaewidencjonowani w rejestrze BDO, pozwalającym zweryfikować zakres uprawnień w zakresie gospodarowania odpadami. Do wniosków tych dołączone zostały również skany decyzji w zakresie udzielonych zgód na zbieranie i przetwarzanie odpadów określonych typów. Podanie numeru w rejestrze BDO oraz udostępnienie posiadanych decyzji w zakresie gospodarowania odpadami stanowiło warunek formalny dopuszczenia do udziału w licytacji elektronicznej. Spółka przekazywała odpady w miejscu ich magazynowania, natomiast w zawartych umowach sprzedaży przeniesiono na nabywców odpadów obowiązek pokrycia kosztów przygotowania do zabrania oraz transportu wraków pojazdów kolejowych, koszty prac manewrowych, jak również inne koszty związane z odbiorem przedmiotu sprzedaży. W wyniku analizy 10 kart ewidencji odpadu stwierdzono, że w siedmiu przypadkach⁵⁹ odpady zostały ujęte w karcie ewidencji odpadu w dniu zawarcia protokołu przekazania wraków pojazdów kolejowych tj. 30 września 2021 r., w jednym przypadku⁶⁰ - 12 października 2021 r. tj. dzień po zawarciu protokołu przekazania, w jednym przypadku⁶¹ - 1 lutego 2022 r. tj. siedem dni po zawarciu takiego protokołu, natomiast w jednym przypadku⁶², ponad miesiąc od daty sporządzenia protokołu przekazania wraku lokomotywy⁶³. Przyjęty w Spółce sposób rejestrowania odpadów skutkowało niewłaściwym prowadzeniem przez Spółkę ewidencji odpadów oraz niedotrzymywaniem przez Spółkę ustawowych terminów magazynowania odpadów, co opisano w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości.

⁵⁶ Dz. U. poz. 10.

⁵⁷ Spółka posiadała zezwolenie na wytwarzanie odpadów m.in. o kodach 16 01 04* i 16 01 06, natomiast nie posiadała zezwoleń na zbieranie tych odpadów.

⁵⁸ Zweryfikowano w stosunku do nabywców wszystkich wraków pojazdów kolejowych sprzedanych w ramach licytacji nr 1 i 2.

⁶³ Protokół przekazania lokomotywy sporządzono 1 grudnia 2021 r., natomiast w okazanej przez Spółkę karcie ewidencji odpadu dla tego pojazdu kolejowego, wytwarzanie odpadów odnotowywano od 3 stycznia 2022 r.

Wraz z fizycznym przekazaniem wraków wagonów i wraków lokomotyw Spółka, zgodnie z art. 69 ust. 1 ustawy o odpadach, wygenerowała karty przekazania odpadu⁶⁴, z zastrzeżeniem, iż pomimo obowiązku wynikającego z zawartej umowy sprzedaży, Spółka – z dniem sporządzenia protokołów zdawczo-odbiorczych nie wystawiono kart przekazania odpadu dotyczących 34 wraków lokomotyw (opis w sekcji Stwierdzone nieprawidłowości). Fakt przekazania odpadów kolejnemu posiadaczowi odnotowany został w karcie ewidencji odpadów z dniem potwierdzenia przejęcia odpadów figurującym w karcie przekazania odpadów.

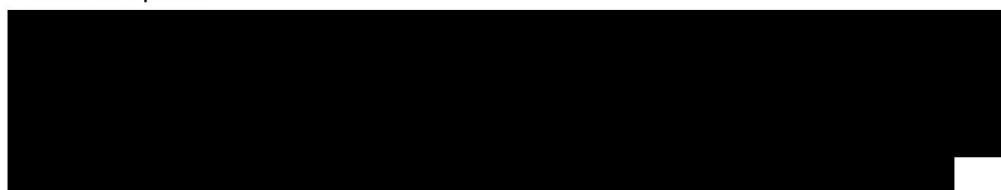
Zgodnie z umowami zawartymi w ramach licytacji nr 1 i 2, masę odpadu wskazaną w karcie przekazania odpadu przyjęto na podstawie oszacowanej przez Spółkę wagi wraku lokomotywy lub masy konstrukcyjnej typu przekazywanego wraku wagonu. Odbiorca odpadu był uprawniony do skorygowania wagi odpadu, jednak korekta ta nie miała wpływu na cenę sprzedawanego pojazdu kolejowego.

(akta kontroli str. 16-17, 54-8, pliki nr 963-1400, 1613-1797, 1811, 1997-2034)

Stwierdzone
nieprawidłowości

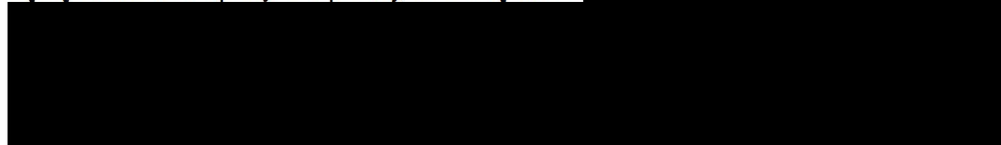
W działalności Spółki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. Nienaliczanie przez Spółkę opłat za zajętość torów od nabywców sprzedanych lokomotyw lub wraków lokomotyw, w przypadkach udzielenia zgody za nienaliczanie opłat przez zastępcę Dyrektora BTiWT z przekroczeniem umocowania do działania w imieniu Spółki.



Ustalono, że zastępca Dyrektora BTiWT nie otrzymał zgody Spółki, wyrażonej przez osoby upoważnione do reprezentowania PKP Cargo S.A., na odstąpienie od naliczania wnioskowanych przez kontrahenta opłat postojowych.

Zastępca Dyrektora BTiWT wyjaśnił, że dwukrotnie przedłużył termin do którego nie będą naliczane opłaty za postój, w związku z



W ocenie NIK zastępca Dyrektora BTiWT działał bez stosownego umocowania Spółki wyrażając zgody na nienaliczanie opłat postojowych. Spółka zobowiązana była do naliczenia opłat za zajętość torów zgodnie z § 2 ust. 6 umowy, za okres przypadający od [redacted]⁶⁵ do dnia fizycznego odbioru pojazdów kolejowych.

Dyrektor BTiWT wyjaśnił, że pisma w sprawie wyrażenia zgody na nienaliczanie opłat kontrahentom były podpisywane przez Dyrektora i zastępcę Dyrektora BTiWT na podstawie pełnomocnictw do składania oświadczeń w imieniu PKP Cargo S.A., udzielonych tym osobom.

Argumenty, z powodu których NIK uznała działanie zastępcy Dyrektora BTiWT za wykraczające poza zakres udzielonego pełnomocnictwa, przytoczone zostały w ramach opisu nieprawidłowości nr 2.

⁶⁴ Zweryfikowano na próbie 30 wraków lokomotyw oraz 70 wraków wagonów. Karty przekazania odpadów wystawiono odrębnie dla każdego wraku wagonu. W przypadku wraków lokomotyw wystąpiły przypadki wygenerowania kilku kart przekazania odpadu dla jednego wraku lokomotywy.

⁶⁵ Przyjęto, że skuteczne wyrażenie zgody na nienaliczanie opłat obowiązywało do 31 lipca 2022 r.

W toku kontroli NIK oszacowano, że od dnia 1 sierpnia 2022 r. do dnia 15 marca 2023 r.⁶⁶ z tytułu nieodebrania pojazdów kolejowych objętych umową nr [REDAKTOWANE] Spółka nie naliczyła opłat za zajętość torów na terenie Zakładu Spółki w wysokości 88,80 zł za dobę postoju na torach odstawczych⁶⁷ w łącznej wysokości [REDAKTOWANE], co stanowiło [REDAKTOWANE] wartości netto przedmiotu sprzedaży określonej w umowie [REDAKTOWANE].

Kontrola NIK wykazała ponadto, że Spółka nie zastosowała się do postanowień § 2 ust. 6 zawartych umów⁶⁸ i nie naliczyła nabywcom pojazdów kolejowych sprzedanych w ramach licytacji nr 1 opłat za zajętość torów na terenie Zakładu Spółki podmiotom: [REDAKTOWANE]

(akta kontroli str. 20-29, 54-81, pliki nr 1169-1170, 1173-1176, 1190, 1810, 1811, 1823, 1824)

2. Nienaliczanie przez Spółkę opłat postojowych z tytułu wydłużonego postoju wagonów lub wraków wagonów.

Zastępca Dyrektora BTiWT wyjaśnił, że wagony i wraki wagonów przeznaczone do sprzedaży stały na ogólnodostępnych torach postojowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

Uwzględniając daty sporządzenia protokołów zdawczo-odbiorczych oraz daty fizycznego odbioru wraku wagonu przez kupującego ustalono, że Spółka była uprawniona do częściowego obciążenia nabywców wraków wagonów opłatami postojowymi, ponoszonymi na rzecz PKP PLK S.A., gdyż z chwilą zawarcia protokołów zdawczo-odbiorczych opłaty te winny obciążać ich właścicieli i faktycznych dysponentów⁶⁹. Spółka była uprawniona lecz nie naliczyła nabywcom wraków wagonów sprzedanych w ramach licytacji nr 2 tj. podmiotom: [REDAKTOWANE];

opłat postojowych ponoszonych na rzecz PKP PLK S.A. w części wynoszącej łącznie [REDAKTOWANE].

Zastępca Dyrektora BTiWT wyjaśnił, że wagony/wraki wagonów stojące na torach postojowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w większości przypadków wymieszane na jednym torze z innymi wagonami PKP Cargo S.A. Sytuacja taka powoduje, iż zabranie przez kupującego kilku wagonów lub wraków z toru nie eliminuje konieczności dokonywania przez PKP Cargo S.A. opłaty za ten tor, na którym pozostają inne wagony będące własnością Spółki.

NIK nie podziela powyższego stanowiska. Za działanie optymalne w zakresie gospodarowania środkami finansowymi Spółki w tym zakresie należy uznać takie zorganizowanie postoju taboru kolejowego stanowiącego własność Spółki, aby zajmował on możliwie najmniejszą liczbę torów, za które Spółka ponosi opłaty.

⁶⁶ Data sporządzenia na potrzeby kontroli NIK zestawienia pojazdów kolejowych objętych analizą, obejmującego daty: zawarcia umowy, umownego terminu na odbiór pojazdów kolejowych, ewentualnego wydłużonego terminu na odbiór pojazdów kolejowych, sporządzenia protokołu zdawczo-odbiorczego, fizycznego odbioru pojazdu. Do 15 marca 2023 r. niektóre pojazdy wciąż oczekiwały na odbiór przez ich nabywcę.

⁶⁷ Do wyliczenia przyjęto stawkę za udostępnienie torów odstawczych w wysokości 3,70 zł/godzinę/pojazd, zgodnie z cennikiem stawek jednostkowych do ustalania opłat za korzystanie z Obiektów infrastruktury usługowej, której operatorem jest PKP Cargo S.A., obowiązującym od 10 grudnia 2017 r., zmiana nr 5 obowiązująca od 1 marca 2021 r. Cennik dostępny pod adresem: https://www.pkpcargo.com/media/1002476/zal-nr-2-do-decyzji-cennik-uslug_tekst_jednolity_2021_strona-internetu.pdf

⁶⁸ [REDAKTOWANE]

⁶⁹ Protokoły zdawczo-odbiorcze zawierały adnotację, że z chwilą odbioru przedmiotu umowy przez kupującego własność przedmiotu umowy i ryzyko jego utraty i uszkodzenia obciąża kupującego.

⁷⁰ Do obliczenia przyjęto stawkę 0,89 zł/pojazd/dobę, wg następującego wyliczenia: godzinowa stawka za zajętość toru 1,48 zł (przyjęta na podstawie pisma nr COTA.63010.3.2023.1 z 1 marca 2023 r.) x 24 godziny = 35,52 zł/40 (maksymalna liczba pojazdów możliwa do ustawienia na torze) = 0,89 zł/pojazd/dobę.

A w przypadku ponoszenia opłat za tory odstawcze PKP PLK S.A., na których znajdują się zbyte pojazdy taboru kolejowego i protokolarnie odebrane przez ich nabywców, działaniem gospodarnym jest proporcjonalne obciążanie kontrahentów Spółki kosztami opłat za zajętość torów.

(akta kontroli str. 30-47, 54-81, pliki nr 1328-1330, 1808-1816)

Według zastępcy Dyrektora BTiWT, w latach 2021-2022 Spółka nie naliczała opłat za postój wagonów lub wraków wagonów po dacie protokolarnego przejścia taboru jeszcze w przypadku [REDAKTOWANE] innych umów: [REDAKTOWANE]

Dyrektor BTiWT wyjaśnił, że w stosunku do opisanych przypadków od strony PKP Cargo S.A. nie uległy zmianie okoliczności wydania wagonów i wraków wagonów przeznaczonych do sprzedaży na podstawie umów zawartych z [REDAKTOWANE] oraz [REDAKTOWANE]. Natomiast powody przychylenia się do wniosków nabywców o nienaliczanie opłat postojowych wynikały z [REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE]. Ewentualne przedłużanie terminów nienaliczania opłat wynikało z trudności opisywanych przez kupujących związanych np. z dzierżawą torów, ograniczeniami przepustowości linii kolejowych, przygotowaniem taboru do transportu. Argumenty podnoszone przez kupujących były weryfikowane przez BTiWT poprzez rozmowy telefoniczne z właściwymi terytorialnie Zakładami PKP Cargo S.A.⁷¹ Przed udzieleniem odpowiedzi firmie [REDAKTOWANE] w zakresie nienaliczania opłat za postój wagonów po terminie protokolarnego przekazania, BTiWT nie występowało o zgodę w tym zakresie do członków Zarządu Spółki, a skierowane do kontrahenta pisma zostały podpisane przez Dyrektora lub zastępcę Dyrektora BTiWT na podstawie udzielonych pełnomocnictw do składania oświadczeń w imieniu PKP Cargo S.A.

Analiza NIK wykazała, że przytoczone w ww. wyjaśnieniach zgody na nienaliczanie opłat postojowych zostały wyrażone przez Dyrektora oraz zastępcę Dyrektora BTiWT w sposób nieprawidłowy, tj. z przekroczeniem zakresu umocowania wynikającego z udzielonych im pełnomocnictw. Pełnomocnictwa te zawierają klauzulę, iż nie upoważniają one do dokonywania czynności „pod tytułem darmym”. Oznacza to, iż wyłączone z pełnomocnictwa zostały przypadki czynności prawnych, w których przysporzenie następuje tylko po stronie kontrahenta Spółki. Takie przypadki wystąpiły w ramach realizacji umowy [REDAKTOWANE], gdzie [REDAKTOWANE]

[REDAKTOWANE] Ponadto, okazane pełnomocnictwa zawierały klauzulę, iż *złożenie oświadczenia przez pełnomocnika wymaga współdziałania z posiadającą stosowne pełnomocnictwo jedną z osób zatrudnionych na stanowisku dyrektora biura lub zastępcy dyrektora biura właściwego ds. finansów, z zastrzeżeniem, że w zakresie czynności, o których mowa w pkt 1⁷², do całkowitej wartości umowy nieprzekraczającej 50 000 zł oraz w zakresie czynności, o których mowa w pkt 2-5 tego pełnomocnictwa⁷³, pełnomocnik umocowany jest do działania samodzielnie.*

⁷¹ Z rozmów tych nie sporządzano notatek służbowych, a proces weryfikacji argumentów podnoszonych przez kontrahentów we wnioskach o nienaliczanie opłat postojowych nie został udokumentowany w BTiWT.

⁷² Zaciąganie zobowiązań oraz rozporządzanie prawami, w szczególności: zawieranie i aneksowanie umów i porozumień, nabywanie rzeczy ruchomych, praw i usług, zbywanie rzeczy ruchomych oraz praw, z wyłączeniem praw i licencji z zakresu prawa autorskiego i własności przemysłowej.

⁷³ W punktach tych zawarto pełnomocnictwo do: reprezentowania Spółki przed organami władzy i administracji rządowej i samorządowej, osobami prawnymi, osobami fizycznymi, jednostkami organizacyjnymi niebędącymi osobami prawnymi, którym ustawa przyznaje zdolność prawną, sądami powszechnymi i administracyjnymi oraz

Zgody na nienaliczanie opłat za postój nieodebranego taboru kolejowego, wyrażone zostały samodzielnie przez Dyrektora lub zastępcę Dyrektora BTiWT, a w żadnym z opisanych wyżej przypadkach oświadczenie o wyrażeniu zgody nie naliczanie opłat postojowych nie zostało złożone wspólnie z osobą zatrudnioną na stanowisku dyrektora biura lub zastępcy dyrektora biura właściwego ds. finansów Spółki. Działania Dyrektora lub zastępcy Dyrektora BTiWT skutkowały niedochodzeniem przez Spółkę należności w ramach umów o wartości każdorazowo przekraczającej 50 000 zł, a wysokość niedochodzonych należności – w ramach każdej z analizowanych umów – również przekroczyła kwotę 50 000 zł. W związku z czym wystąpił obowiązek współdziałania Dyrektora lub zastępcy Dyrektora BTiWT z dyrektorem lub zastępcą dyrektora biura ds. finansów. Tym samym oświadczenia złożone kontrahentom Spółki przez Dyrektora lub zastępcę Dyrektora BTiWT występującego samodzielnie, zostały złożone z przekroczeniem zakresu udzielonych im pełnomocnictw.

W toku kontroli NIK skwantyfikowana została wysokość należności Spółki, które na podstawie zgód udzielonych przez Dyrektora lub zastępcę Dyrektora BTiWT, nie były przypisane kontrahentom oraz nie były dochodzone przez Spółkę. I tak:

[REDACTED]

(akta kontroli str. 30-51, 54-81, pliki nr 1808-1821, 1823-1826, 1855-1857, str. 133-138)

3. Nieprawidłowe prowadzenie przez Spółkę ewidencji ilościowej i jakościowej odpadów.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy o odpadach, przez odpady należy rozumieć każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest zobowiązany⁷⁹.

W toku kontroli stwierdzono, że:

- uchwałą nr 21/2017 z dnia 31 stycznia 2017 r. Zarząd Spółki wyraził zgodę na fizyczną likwidację 126 szt. lokomotyw, w tym 14 lokomotyw będących przedmiotem sprzedaży w ramach licytacji nr 1.;

udzielania dalszych pełnomocnictw w tym zakresie pracownikom biura, odbioru należności z jakiegokolwiek tytułu, odbioru tytułów wykonawczych, realizacji postanowień podjętych w stosownych uchwałach Zarządu PKP Cargo S.A. zgodnie z ich treścią oraz udzielania dalszych pełnomocnictw w tym zakresie pracownikom biura.

⁷⁴ Do obliczenia przyjęto stawkę 0,89 zł/pojazd/dobę, wg wyliczenia przytoczonego we wcześniejszej części wystąpienia pokontrolnego.

⁷⁵ Do obliczenia przyjęto stawkę 0,89 zł/pojazd/dobę, wg wyliczenia przytoczonego we wcześniejszej części wystąpienia pokontrolnego.

⁷⁶ Do obliczenia przyjęto stawkę 0,89 zł/pojazd/dobę, wg wyliczenia przytoczonego we wcześniejszej części wystąpienia pokontrolnego.

⁷⁷ W tych dniach zawarte zostały protokoły zdawczo odbiorcze dotyczące wraków wagonów objętych umową [REDACTED]

⁷⁸ W stosunku do części wraków wagonów przyjęto datę końcową 15 marca 2023 r. (data przeprowadzonej analizy), gdyż do tej daty wciąż nie były odebrane.

⁷⁹ Analogicznie odpady zostały zdefiniowane w § 2 pkt 21 Instrukcji środowiskowej.

- uchwałą nr 355/2017 z dnia 24 października 2017 r. Zarząd Spółki wyraził zgodę na skreślenie z rejestru pojazdów kolejowych oraz zdjęcie z ewidencji środków trwałych z przeniesieniem na konto 312* zapas – wartość rezydualna taboru w trakcie kasacji oraz fizyczną likwidację 145 szt. lokomotyw, w tym 85 lokomotyw będących przedmiotem sprzedaży w ramach licytacji nr 1;

Powyższe uchwały Zarządu Spółki stanowiły zbiorcze wyrażenie zgody na wycofanie z eksploatacji, likwidację pojazdów kolejowych jako środków trwałych oraz kasację pojazdów kolejowych, o co wnioskowały komisje kasacyjne w protokołach z przebiegu likwidacji pojazdu kolejowego, sporządzanych odrębnie dla każdego wraku lokomotywy wg wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do Zasad likwidacji.

Decyzją nr 28/2015 Dyrektora Zarządzającego ds. Utrzymania z dnia 4 listopada 2015 r. wycofano z eksploatacji oraz wyrażono zgodę na likwidację jako środka trwałego oraz kasację wagonu oznaczonego nr 315153610581 będącego przedmiotem sprzedaży w ramach licytacji nr 2. Natomiast decyzją nr 29/2019 członka Zarządu Spółki ds. Operacyjnych z dnia 1 października 2019 r. wycofano z eksploatacji oraz wyrażono zgodę na likwidację jako środka trwałego oraz kasację wagonu oznaczonego nr 315153375722 będącego przedmiotem sprzedaży w ramach licytacji nr 2.

Powyższymi dokumentami upoważnione osoby lub organy Spółki wyraziły zamiar pozbycia się taboru kolejowego, uznanego za niezdatny do dalszej eksploatacji i w ocenie NIK pojazdy te uzyskały status odpadów wg ustawowej definicji.

Zgodnie z art. 66 ust. 1 ustawy o odpadach, posiadacz odpadów jest zobowiązany do prowadzenia na bieżąco ich ilościowej i jakościowej ewidencji, zgodnie z katalogiem odpadów określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 4 ust. 3 tej ustawy.

W toku kontroli stwierdzono, że dziesięć wybranych wraków lokomotyw⁸⁰ zostało ujętych w ewidencji odpadów dopiero we wrześniu (7 szt.) i październiku (1 szt.) 2021 r. oraz w styczniu (1 szt.) oraz w lutym (1 szt.) 2022 r. tj. po około czterech latach od uznania ich za odpady na podstawie uchwały nr 355/2017 Zarządu Spółki z dnia 24 października 2017 r.

Dyrektor BTiWT wyjaśnił, że o kwalifikacji danego przedmiotu jako odpadu rozstrzyga przesłanka pozbycia się, stanowiąca działanie faktyczne, zamierzone lub nakazane. Przesłankę tę można więc ocenić wyłącznie na podstawie zachowania posiadacza przedmiotu, z uwzględnieniem okoliczności obiektywnych umożliwiających odtworzenie zamiaru, jaki mu przyświecał w stosunku do tego przedmiotu. Chodzi tu o zasadniczą zmianę jego wykorzystania, odmienną od głównego przeznaczenia, do którego przestał on się nadawać, zwłaszcza gdy zmiana ta może spowodować negatywne następstwa dla człowieka i środowiska. Według obowiązujących przepisów, nie możemy założyć, że pojazdy kolejowe uznaje się za odpady wraz z podjęciem decyzji o ich przeznaczeniu do kasacji. W chwili podjęcia decyzji o skreśleniu zostaje określone dalsze postępowanie z pojazdem – fizyczna likwidacja, ale nie jest znana forma pozbycia się. Dopiero po przeprowadzeniu postępowania i podpisaniu umów sprzedaży wraków jest znana forma pozbycia się pojazdów, a ostateczną pewność odnośnie utylizacji wraku, PKP Cargo S.A. uzyskuje w momencie jego fizycznego zabrania przez wyłonioną do przeprowadzania kasacji firmę. Powyższe znajduje odzwierciedlenie w § 27 ust. 13 Instrukcji środowiskowej, w której określono, iż w przypadku przekazywania uprawnionemu odbiorcy odpadów zużytych pojazdów trakcyjnych (wraków lokomotyw lub wagonów) zaewidencjonowanych na koncie 312* zapas wartość rezydualna taboru w trakcie kasacji i ewidencji pozabilansowej Spółki, upoważniony członek komisji kasacyjnej przekazuje do wyznaczonego stanowiska ds. magazynowych w Zakładzie Spółki informację o konieczności sporządzenia karty

⁸⁰ Dotyczy wraków lokomotyw: ST43-375, ST43-314, ST43-328, ST43-224, ST43-137, ST43-072, ST43-068, ET22-415, ET22-445 oraz ET22-261.

ewidencyjnej odpadów i karty przekazania odpadów. Według powyższych zasad karty ewidencji odpadów są wystawiane jednocześnie z kartami przekazania odpadów w momencie fizycznego przekazywania wraków pojazdów do nabywcy.

NIK nie podziela stanowiska Dyrektora BTiWT z którego wynika, że za odpady uznaje się wyłącznie wraki pojazdów taboru kolejowego, dopiero w momencie ustalenia formy pozbycia się i przekazania uprawnionemu nabywcy. W wyroku z 13 grudnia 2017 r.⁸¹ Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie wskazał, że możliwe jest pozbycie się przedmiotu także wówczas, gdy pozostaje on nadal we władaniu tego samego podmiotu. W wyroku z 18 czerwca 2015 r.⁸² Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie wyraził pogląd, że przesłankę „pozbycia się” można stwierdzić wyłącznie na podstawie zachowania się posiadacza przedmiotu (substancji), z uwzględnieniem okoliczności obiektywnych umożliwiających odtworzenie zamiaru, jaki mu przyświecał w stosunku do tego przedmiotu. Należy zwrócić uwagę, że takie postawienie problemu czyni z elementu „zamiaru” w gruncie rzeczy element składowy do oceny, czy posiadacz substancji pozbył się jej albo powinien być się jej pozbyć, przez co traci on niejako samodzielny byt w ramach tej definicji. Chodzi przede wszystkim o to, że ilekroć wytwórca odpadu chce i jest w stanie znaleźć dla niego inne zastosowanie, czy to w ramach własnego przedsiębiorstwa, czy też poprzez przekazanie – w jego ocenie – produktu (ale np. wybrakowanego), surowca, półproduktu, komponentu, pozostałości poprodukcyjnej itp. innemu podmiotowi do jego dalszego gospodarczego wykorzystania, nie jest w tym zakresie decydujący zamiar niepozbywania się go, ale fakt, czy sposób jego postępowania z takim „odpadem” może być obiektywnie zinterpretowany jako pozbycie się albo czy obowiązujące przepisy nakazują jego pozbycie się. W wyroku z 19 kwietnia 2018 r.⁸³ Naczelny Sąd Administracyjny wyraził pogląd, że zamiar dalszego gospodarczego wykorzystania odpadów nie może powodować, że przestają one być odpadem. Rozwijając tę tezę, wskazał, że odpadami mogą być także materiały podlegające ponownemu gospodarczemu wykorzystaniu i mogące być w związku z tym przedmiotem transakcji handlowej jako dobro o określonej wartości ekonomicznej. Z kolei Naczelny Sąd Administracyjny, w wyroku z dnia 31 stycznia 2018 r.⁸⁴ zdefiniował „zamiar” w kontekście definicji odpadów jako konkretne zobiektywizowane zachowanie się posiadacza odpadów pozwalające na odtworzenie jego planów w stosunku do postępowania z daną substancją. W ocenie sądów „zamiar pozbycia się” nie oznacza przy tym utraty kontroli nad przedmiotem, ale zasadniczą zmianę jego wykorzystania, odmienną od głównego przeznaczenia, do którego przestał on się nadawać⁸⁵.

W ocenie NIK podjęcie ww. uchwał oraz decyzji przez upoważnione osoby i organy PKP Cargo S.A. o wycofaniu z eksploatacji oraz wyrażeniu zgody na likwidację pojazdu kolejowego jako środka trwałego i jego kasację, stanowiły podstawę uznania pojazdów kolejowych za odpady i w myśl art. 66 ust. 1 ustawy o odpadach, winny być na bieżąco ujmowane w ewidencji odpadów. Tym samym, odnotowanie tych odpadów w ewidencji po niemal czterech latach skutkuje uznaniem, iż ewidencja tych odpadów nie była prowadzona na bieżąco.

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 596, 600, 745, 746, 1613-1618, 1831-1832)

4. Nieprzestrzeganie przez Spółkę dopuszczalnych okresów magazynowania odpadów.

⁸¹ Sygn. IV SA/Wa 2189/17.

⁸² Sygn. II OSK 2874/13.

⁸³ Sygn. II OSK 2655/17.

⁸⁴ Sygn. II OSK 895/16.

⁸⁵ Wyrok NSA Sygn. II OSK 2655/17.

Zgodnie z art. 25 ust. 4 ustawy o odpadach⁸⁶, odpady mogą być magazynowane, jeżeli konieczność magazynowania wynika z procesów technologicznych lub organizacyjnych i nie przekracza terminów uzasadnionych zastosowaniem tych procesów, nie dłużej jednak niż przez: 1 rok – w przypadku magazynowania odpadów niebezpiecznych lub 3 lata – w przypadku magazynowania pozostałych odpadów. Analogiczny zapis zawarto w § 29 ust. 3 Instrukcji środowiskowej. W załączniku do rozporządzenia w sprawie katalogu odpadów określono, że odpadami niebezpiecznymi w katalogu odpadów są odpady oznakowane indeksem górnym w postaci gwiazdki "*" przy kodzie rodzaju odpadów, chyba że mają zastosowanie przepisy art. 7 ustawy o odpadach⁸⁷.

Uchwałami: nr 21/2017 z dnia 31 stycznia 2017 r. i nr 355/2017 z dnia 24 października 2017 r., Zarząd Spółki wyraził zgodę na fizyczną likwidację odpowiednio 126 i 145 lokomotyw, w tym odpowiednio: 14 i 85 lokomotyw będących przedmiotem sprzedaży w ramach licytacji nr 1. W przypadku lokomotyw, ich wraki klasyfikowane były przez Spółkę do grupy, podgrupy oraz rodzaju odpadu o numerze 16 01 04* Zużyte lub nienadające się do użytkowania pojazdy, wraz z indeksem górnym w postaci gwiazdki, tj. jako odpady niebezpieczne, dla których dopuszczalny okres magazynowania wynosił rok. Zgodnie z kartami charakterystyki odpadu pojazdy te podlegały magazynowaniu na wyznaczonych torach odstawczych, a ich status – według wyjaśnienia zastępcy Dyrektora BTiWT – nie był zmieniany na przydatne lub planowane do ponownej eksploatacji.

Decyzją nr 28/2015 Dyrektora Zarządzającego ds. Utrzymania z dnia 4 listopada 2015 r. wycofano z eksploatacji oraz wyrażono zgodę na likwidację jako środka trwałego oraz kasację wagonu oznaczonego nr 315153610581 będącego przedmiotem sprzedaży w ramach licytacji nr 2. Natomiast decyzją nr 29/2019 członka Zarządu Spółki ds. Operacyjnych z dnia 1 października 2019 r. wycofano z eksploatacji oraz wyrażono zgodę na likwidację jako środka trwałego oraz kasację wagonu oznaczonego nr 315153375722 będącego przedmiotem sprzedaży w ramach licytacji nr 2. Wraki wagonów nieprzeznaczonych do transportu materiałów niebezpiecznych, klasyfikowane były przez Spółkę do grupy 16 01 06 tj. jako odpady inne niż niebezpieczne, dla których okres magazynowania nie mógł przekroczyć trzech lat. Według kart charakterystyki odpadu pojazdy te również podlegały magazynowaniu na wyznaczonych torach odstawczych.

Na podstawie protokołów przekazania ustalono, że pierwszy odbiór wraku lokomotywy sprzedanej w ramach licytacji nr 1 nastąpił w dniu 13 sierpnia 2021 r. tj. po ponad trzech latach od przyznania tym pojazdom statusu odpadów niebezpiecznych. Natomiast odbiór dwóch ww. wraków wagonów nastąpił odpowiednio w dniach: 29 września 2022 r. i 28 października 2022 r. tj. po ponad sześciu i trzech latach od dnia uzyskania statusu odpadów przez te pojazdy.

W ocenie Dyrektora BTiWT Spółka nie dopuszcza do przekroczenia ustawowych terminów magazynowania odpadów, gdyż pojazdy kolejowe uznawane są za odpady po przeprowadzeniu postępowania i podpisaniu umów sprzedaży tj. w momencie gdy ustalona zostanie forma pozbycia się pojazdów, a Spółka uzyska ostateczną pewność odnośnie utylizacji wraku.

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 596, 600, 745, 746, 1997-2034, 1183-1196, 1339, 1355, 1831-1832)

⁸⁶ Z uwagi na okres objęty kontrolą przyjęto stan prawny obowiązujący na dzień 1 stycznia 2021 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 797, ze zm.).

⁸⁷ W poprzednim rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 1923) oznaczenie odpadów jako niebezpieczne było analogiczne.

5. Niewystawienie kart przekazania odpadów pomimo obowiązku wynikającego z zawartej umowy sprzedaży.

Ustalono, że w dniu [REDAKTOWANE] sporządzone zostały protokoły zdawczo-odbiorcze dokumentujące przekazanie [REDAKTOWANE] wraków lokomotyw wraz z którymi nie zostały wystawione karty przekazania odpadów.

Zastępca Dyrektora BTiWT wyjaśnił, że na wniosek firmy została wyrażona zgoda Biura Taboru i Wsparcia Technicznego na zabranie wraków z miejsca postoju do dnia [REDAKTOWANE]. Przy przystąpieniu firmy do transportu wraków lokomotyw, zostanie wystawiona karta przekazania odpadu.

Postanowienia ww. umowy przewidywały obowiązek odebrania lokomotyw w ciągu 7 dni od daty zawarcia protokołu zdawczo-odbiorczego, w związku z czym wystawienie karty przekazania odpadów przewidziano jednocześnie ze sporządzeniem tego protokołu.

(akta kontroli str. 54-81, pliki nr 1190, 1811, 1883-1884)

OCENA CZĄSTKOWA

Przeanalizowane postępowania przeprowadzono zgodnie z procedurami wewnętrznymi obowiązującymi w Spółce. Spółka nie wykonywała części zapisów zawartych umów sprzedaży taboru kolejowego, w zakresie naliczania: opłat za zajętość torów a także nie korzystała z możliwości obciążenia właścicieli taboru kolejowego przechowywanego wraz z taborem kolejowym Spółki na torach PKP PLK S.A., opłacanych przez PKP Cargo S.A.

Działania w zakresie wyrejestrowania pojazdów kolejowych prowadzone były na bieżąco. Nie stwierdzono przypadków ponownego zarejestrowania pojazdu kolejowego sprzedanego przez Spółkę z obowiązkiem ich przetworzenia w sposób uniemożliwiający ich przywrócenie do użytkowania. Skreślenia taboru kolejowego z ewidencji środków trwałych oraz zaprzestania dokonywania odpisów amortyzacyjnych dokonano zgodnie z przyjętą w Spółce Polityką rachunkowości. Spółka stosowała hierarchię sposobów postępowania z odpadami. Stwierdzono, że ewidencja odpadów wytworzonych przez Spółkę nie była prowadzona na bieżąco. Wystąpiły również przypadki: niedotrzymania ustawowego okresu magazynowania odpadów, czy też niewystawienia karty przekazania odpadu z chwilą zawarcia protokołu zdawczo-odbiorczego (pomimo obowiązku wynikającego z umowy sprzedaży taboru kolejowego).

IV. Uwagi i wnioski

Wnioski

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

1. Podjęcie działań mających na celu naliczenie należnych opłat za zajętość torów oraz bieżące naliczanie tych opłat w przypadkach nieodebrania zakupionego przez kontrahentów taboru kolejowego w wyznaczonym terminie.
2. Podjęcie działań mających na celu obciążenie właścicieli pojazdów kolejowych opłatami ponoszonymi przez Spółkę za zajmowanie torów kolejowych PKP PLK S.A., proporcjonalnie do zajętości tych torów przez pojazdy taboru kolejowego należące do tych podmiotów oraz naliczanie tych opłat proporcjonalnie do zajętości obcych torów.
3. Bieżące prowadzenie ewidencji odpadów.

4. Przestrzeganie dopuszczalnych okresów magazynowania odpadów.

Uwaga Ustalenia NIK w zakresie udzielania zgód na nienaliczanie opłat za wydłużony postój zbytego taboru kolejowego, wykazały brak określenia sprawdzalnych kryteriów udzielenia takiej zgody oraz nadmiar kompetencji wykonywanych jednoosobowo przez Dyrektora lub zastępcę Dyrektora BTiWT bez wiedzy nadzorującego działalność BTiWT członka Zarządu ds. Operacyjnych Spółki. NIK zwraca uwagę, że są to typowe mechanizmy korupcyjne. Dlatego też mając na względzie wymiar nieprzypisanych i niewyegzekwowanych przez Spółkę należności z tytułu wyżej wymienionych opłat, NIK uznaje za zasadne zabezpieczenie procesu podejmowania decyzji w sposób transparentny, gwarantujący przejrzystość, przy uwzględnieniu wewnętrznych uregulowań Spółki.

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 Lublinie. Prawo zgłoszenia 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 uwagi 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.

Lublin, 5 kwietnia 2023 r.

Kontrolerzy:
Wojciech Niemyski

p.o. Dyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Lublinie

Główny specjalista kontroli państwowej
/-/

Edward Szempruch
/-/

.....
podpis

.....
podpis

Anna Gąsior

Główny specjalista kontroli państwowej
/-/

.....
Podpis

Zmian w wystąpieniu pokontrolnym
dokonał: Edward Szempruch –
p.o. Dyrektor Delegatury

Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902) i art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2022 r. poz. 1233) NIK wyłączyła jawność informacji w zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa.

Wyłączenia tego dokonano i interesie przedsiębiorcy (PKP Cargo S.A.).