



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU.411.4.1.2024

**Pani**  
**Agnieszka Wasilewska-Semail**  
**Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.**  
**w restrukturyzacji**  
ul. Grójecka 17  
02-021 Warszawa

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Kontrola nr I/24/004/LLU – Wybrane aspekty działalności przewozowej oraz gospodarki majątkowej i finansowej PKP CARGO S.A.

Wystąpienie pokontrolne zmienione zgodnie z treścią uchwały numer KPK-KPO.441.139.2025 Zespołu Orzekającego Komisji Rozstrzygającej w Najwyższej Izbie Kontroli z dnia 22 sierpnia 2025 r., z uwzględnieniem sprostowania oczywistych omyłek pisarskich z dnia 3 lipca 2025 r.

## I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana	PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
Kierownik jednostki kontrolowanej	Agnieszka Wasilewska-Semail Prezes Zarządu PKP CARGO S.A. od 20 stycznia 2025 r. Poprzednio obowiązki Prezesa Zarządu sprawowali: Paweł Miłek (od 1 do 19 stycznia 2025 r.), Marcin Wojewódka (od 26 kwietnia do 31 grudnia 2024 r.), Maciej Jankiewicz (od 2 lutego do 25 kwietnia 2024 r.). Od 13 kwietnia 2022 r. do 1 lutego 2024 r. Prezesem Zarządu był Dariusz Seliga, od 18 października 2021 r. do 12 kwietnia 2022 r. obowiązki Prezesa pełnił Władysław Szczepkowski, od 27 marca 2018 r. do 18 października 2021 r. Prezesem był Czesław Warszewicz.
Zakres przedmiotowy kontroli	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Efekty działalności Spółki i działania naprawcze.</li><li>2. Zawieranie i realizacja umów w aspekcie uzyskiwanych efektów i ponoszonych kosztów.</li><li>3. Gospodarowanie majątkiem Spółki.</li></ol>
Okres objęty kontrolą	Lata 2021-2024 (do 25 lipca, tj. do dnia otwarcia postępowania sanacyjnego), z uwzględnieniem zdarzeń i dowodów z okresu wcześniejszego oraz późniejszego, jeżeli miały związek z zagadnieniami objętymi kontrolą NIK.
Podstawa prawna podjęcia kontroli	Art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli <sup>1</sup> .
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontrolerzy	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Katarzyna Durakiewicz, doradca techniczny, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/140/2024 z 28 października 2024 r.</li><li>2. Katarzyna Osiak, specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/143/2024 z 12 listopada 2024 r. oraz LLU/54/2025 z 16 kwietnia 2025 r.</li><li>3. Magdalena Pociecha, starszy inspektor kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/139/2024 z 28 października 2024 r.</li><li>4. Katarzyna Zglińska, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli nr LLU/18/2025 z 22 stycznia 2025 r.</li></ol> <p>(akta kontroli tom I str. 1-5, tom III str. 5-6, tom IV str. 498-501)</p>

## II. Ocena ogólna<sup>2</sup> kontrolowanej działalności

<b>OCENA OGÓLNA</b>	NIK negatywnie ocenia działalność PKP Cargo S.A. <sup>3</sup> w zbadanym zakresie działalności przewozowej oraz gospodarki majątkowej i finansowej.
Uzasadnienie oceny ogólnej	W okresie objętym kontrolą pomimo spadkowego trendu masy i pracy przewozowej, jak również udziału w rynku, Spółka nie prowadziła adekwatnych działań dostosowawczych i restrukturyzacyjnych. Przeciwnie, inwestowała w tabor w skali przekraczającej jej możliwości finansowe oraz potrzeby, co było jednym z głównych czynników prowadzących do trudnej sytuacji finansowej. Wprawdzie Spółka nie posiadała zdolności upadłościowej, jednak w wyniku działań i zaniechań Zarządu w okresie objętym kontrolą doszło do sytuacji

<sup>1</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

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

<sup>3</sup> Dalej: Spółka lub PKPC.

realnego zagrożenia kontynuacji jej działalności i wszczęcia postępowania sanacyjnego.

Spółka osiągnęła w 2022 r. i 2023 r. dodatnie wyniki finansowe netto, na które następnie powoływał się Zarząd prowadząc sprawy Spółki, w tym zaciągając różnego rodzaju zobowiązania finansowe, jednak wyniki te nie odzwierciedlały rzeczywistej, trudnej sytuacji finansowej Spółki, która była w coraz większym stopniu uzależniona od finansowania zewnętrznego. Zobowiązania z tytułu zadłużenia wynosiły na koniec I półrocza 2024 r. 2,5 mld zł, a płatności z tego tytułu wyniosły w 2023 r. 596,6 mln zł i były o 57% wyższe niż w 2021 r., natomiast odsetki 138,2 mln zł i były ponad czterokrotnie wyższe niż w 2021 r. Jednocześnie zmniejszyła się stopień pokrycia aktywów trwałych kapitałem własnym i kapitałem stałym, a generowane zyski nie pozwalały na obsługę zobowiązań.

Wskaźnik płynności bieżącej utrzymywał się znacznie poniżej poziomu optymalnego i ulegał stałemu pogorszeniu (do 0,3 w I półroczu 2024 r.) oraz wskazywał na wzrastające zagrożenie bezpieczeństwa finansowego Spółki. Od III kwartału 2021 r. pogarszała się zdolność Spółki do terminowego regulowania zobowiązań, wzrastał stopień finansowania jej działalności kosztem kontrahentów oraz stopień finansowania majątku trwałego zobowiązaniami krótkoterminowymi. Zaległości płatnicze systematycznie rosły i na koniec I półrocza 2024 r. wyniosły 875 mln zł, tj. 71% zobowiązań handlowych i inwestycyjnych. Strata netto wynosiła wówczas 402,7 mln zł, wydatki z tytułu odsetek od nieterminowych płatności 22 mln zł, a wartość niezapłaconych not odsetkowych 41 mln zł. Należy podkreślić, że skala bieżących zaległości była doraźnie ograniczana w okresie objętym kontrolą poprzez oddanie części wartościowego taboru Spółki w leasing zwrotny, co pozwoliło uzyskać środki finansowe w kwocie 415,2 mln zł. Nie rozwiązało to jednak problemów płynnościowych, a jednocześnie odpowiednio zwiększyło inne zobowiązania Spółki i koszty jej funkcjonowania. Do trudnej sytuacji finansowej Spółki przyczyniło się w szczególności niedostosowanie poziomu nakładów inwestycyjnych do jej możliwości finansowych oraz do warunków na rynku przewozów. W planie działalności gospodarczej<sup>4</sup> na 2023 r. Zarząd przyjął poziom nakładów inwestycyjnych w wysokości [.....]\* (tj. [.....]\* EBITDA) i zaniechał korekty PDG w trakcie roku, a także nie doprowadził do zmniejszenia zakresu zamówień w umowach zawartych z kontrahentami (spółką zależną oraz podmiotami spoza Grupy PKP Cargo), pomimo dysponowania danymi i informacjami wskazującymi, że nakłady inwestycyjne w przyjętej skali nie były dostosowane do ówczesnej sytuacji na rynku przewozów, przekraczały możliwości finansowe Spółki oraz narażały ją na utratę płynności finansowej.

W okresie objętym kontrolą nie podejmowano w Spółce kompleksowych działań naprawczych i restrukturyzacyjnych w aspekcie przychodowym i kosztowym. Wprawdzie na przełomie 2021 r. oraz 2022 r. podjęto działania skutkujące wzrostem przychodów z działalności przewozowej, wynikające przede wszystkim z indeksacji wartości umów z kontrahentami, jednak nie zapewniły one odpowiednich warunków do osiągnięcia zaplanowanych przychodów w 2023 r.

NIK negatywnie ocenia również dopuszczenie w najtrudniejszym z punktu widzenia sytuacji płynnościowej 2023 r. do znacznego wzrostu wydatków na usługi marketingowe, sponsoring oraz darowizny. Spółka zaciągnęła również

---

<sup>4</sup> Dalej: PDG.

zobowiązania (tj. zlecała i odbierała naprawy i przeglądy okresowe wagonów) o wartości powyżej 20 mln zł przed uzyskaniem zgody Rady Nadzorczej PKPC<sup>5</sup>, na zawarcie umowy. Łączna wartość tych umów wynosiła [.....]\*, a łączna wartość zleconych napraw/przeglądów, wykonanych przed podjęciem uchwały przez RN wyniosła [.....]\*, a tym samym były to wielkości mające istotny wpływ na płynność finansową Spółki. Działaniem niegospodarnym był zakup od podmiotu prywatnego majątku dawnej Fabryki Wagonów w Gniewczynie Łańcuckiej na potrzeby produkcji wagonów bez należytego merytorycznego i finansowego przygotowania przedsięwzięcia, jak również bez przeprowadzenia wewnętrznych uzgodnień z RN uwzględniających jego strategiczny charakter. Ostatecznie produkcja wagonów nie została uruchomiona, a Spółka zbyła nieruchomości Skarbowi Państwa.

Spółka realizowała transport węgla na podstawie decyzji Prezesa Rady Ministrów z 25 lipca 2022 r. Pomimo braku umowy z Ministrem Aktywów Państwowych w zakresie finansowania przewozów węgla, Spółka zabezpieczyła swoje interesy zawierając umowy komercyjne ze spółkami wskazanymi do importu węgla, co pozwoliło na pokrycie bezpośrednich kosztów ponoszonych przez Spółkę na realizację decyzji węglowej i wypracowanie zysku w wysokości [.....]\*. NIK negatywnie ocenia natomiast brak konsekwentnych działań kolejnych zarządów Spółki zmierzających do zawarcia umowy z Ministrem Aktywów Państwowych w sprawie pokrycia przez Skarb Państwa ewentualnych utraconych przez Spółkę korzyści i poniesionych strat oraz brak konsekwentnych działań służących zwymiarowaniu i dochodzeniu roszczeń od Skarbu Państwa w przypadku braku możliwości zawarcia przedmiotowej umowy.

RN posiadała wprawdzie bieżący dostęp do kompleksowych danych i informacji o sytuacji finansowej Spółki, jednak ograniczała się do wyrażania obaw o odchylenia uzyskiwanych efektów działalności od wartości planowanych, akceptując wszystkie działania Zarządu i przyjmując co do zasady, że Spółka osiąga dodatnie wyniki finansowe (za 2022 r. i 2023 r.), a przepisy ksh nie nakładają na RN obowiązku podejmowania lub inicjowania określonych działań i nie pozwalają na wydawanie Zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw Spółki, czy wnioskowania o sporządzenie planu naprawczego.

Od 27 czerwca 2024 r. w Spółce rozpoczęto działania zmierzające do prawnego uregulowania procesu restrukturyzacji, co doprowadziło do otwarcia z dniem 25 lipca 2024 r. postępowania sanacyjnego. Zarząd poinformował RN o decyzji w sprawie otwarcia postępowania sanacyjnego, w tym o złożeniu w tej sprawie wniosku do sądu, w dniu 10 lipca 2024 r. a nie niezwłocznie.

### **III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny cząstkowej kontrolowanej działalności**

OBSZAR

#### **1. Efekty działalności Spółki i działania naprawcze**

Opis stanu faktycznego

##### **1.1. Wyniki finansowe Spółki**

**1.1.1.** W latach 2020-2023 suma bilansowa Spółki zwiększyła się z 6667 mln zł (31 grudnia 2020 r.) do 7568,9 mln zł (31 grudnia 2023 r.), tj. o 14%. Według

<sup>5</sup> Dalej: RN.

<sup>6</sup> Oceny cząstkowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych. Ocena cząstkowa może być sformułowana jako ocena pozytywna, ocena negatywna albo ocena w formie opisowej.

stanu na 30 czerwca 2024 r. wyniosła 7275,6 mln zł (tj. była niższa o 4% w porównaniu do końca 2023 r.).

Aktywa trwałe stanowiły 89-91% wartości aktywów i na koniec I półrocza 2024 r. wyniosły 6630,5 mln zł. Największy udział w tej grupie miały prawa do użytkowania aktywów i tabor kolejowy, których wartość na koniec I półrocza 2024 r. wyniosła 5058,2 mln zł. Aktywa obrotowe stanowiły na koniec I półrocza 2024 r. 9% (tj. 642,3 mln zł) wartości aktywów ogółem. W aktywach obrotowych główną pozycję stanowiły należności handlowe (408,2 mln zł według stanu na 30 czerwca 2024 r. Stan środków pieniężnych w tym dniu wyniósł 36,9 mln zł, tj. 20% stanu na koniec 2020 r. (180,5 mln zł).

Aktywa Spółki były finansowane kapitałem własnym oraz zobowiązaniami. Udział kapitału własnego zmniejszył się z 44% na koniec 2020 r. (2958,8 mln zł) do 35% na koniec I półrocza 2024 r. (2513,8 mln zł), a odpowiednio zwiększyła się wartość zobowiązań z 56% do 65%. Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły o 128% z 1061,5 mln zł (na 31 grudnia 2020 r.) do 2415 mln zł (na 30 czerwca 2024 r.), w tym odpowiednio: z tytułu zadłużenia z 353,7 mln zł do 686,2 mln zł (tj. o 94%), handlowe z 215,6 mln zł do 959 mln zł (tj. o 345%), inwestycyjne z 141,3 mln zł do 265,6 mln zł (tj. o 88%). Zobowiązania długoterminowe na koniec I półrocza 2024 r. stanowiły 89% (2347,2 mln zł) zobowiązań z 31 grudnia 2020 r. (2646,7 mln zł).

(akta kontroli tom I str. 146-147)

**1.1.2.** Przychody z tytułu umów z klientami<sup>7</sup> wyniosły 3085,3 mln zł w 2021 r., 4003,6 mln zł w 2022 r., 4225,5 mln zł w 2023 r. (wzrost o 37% w stosunku do 2021 r.) oraz 1762,5 mln zł w I półroczu 2024 r. Były to głównie przychody ze świadczenia usług przewozowych (ok. 90%). Koszty operacyjne<sup>8</sup> systematycznie zwiększały się i wyniosły 2759,9 mln zł w 2021 r., 3146,4 mln zł w 2022 r., 3293,8 mln zł w 2023 r. (wzrost o 19% w stosunku do 2021 r.) oraz 1547,2 mln zł w I półroczu 2024 r. Koszty odsetek od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań wyniosły 20,5 mln zł w 2022 r. (43% pozostałych kosztów operacyjnych), 58,7 mln zł w 2023 r. (61%) oraz 48,5 mln zł w I półroczu 2024 r. (75%). W 2021 r. w sprawozdaniu z wyników nie wykazano ww. kosztów.

W latach 2021-2023 Spółka osiągnęła zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA) w wysokości odpowiednio: 345,1 mln zł, 850,4 mln zł, 868,6 mln zł oraz 161,8 mln zł w I półroczu 2024 r.

Spółka poniosła stratę na działalności operacyjnej w wysokości 235,7 mln zł w 2021 r. W latach 2022-2023 zysk na działalności operacyjnej (EBIT) wyniósł odpowiednio: 242,2 mln zł oraz 192,2 mln zł, a zysk netto odpowiednio: 102,7 mln zł oraz 45,2 mln zł i został on przeznaczony na zasilanie kapitału zapasowego. Spółka poniosła stratę netto w wysokości 223,3 mln zł w 2021 r. oraz 402,7 mln zł w I półroczu 2024 r.

(akta kontroli tom I str. 148)

**1.1.3.** Rachunek przepływów pieniężnych wskazywał stan środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na koniec okresu sprawozdawczego: 141,0 mln zł w 2021 r., 55,2 mln zł w 2022 r., 120,2 mln zł w 2023 r., 36,9 mln zł w I półroczu 2024 r. Dodatkowo saldo wykazywały środki z działalności operacyjnej, które na koniec

<sup>7</sup> Przychody netto ze sprzedaży produktów, tj. usług przewozowych, około-przewozowych i poza-przewozowych oraz przychody ze sprzedaży materiałów.

<sup>8</sup> Zużycie energii i paliwa trakcyjnego, usługi dostępu do infrastruktury, koszty świadczeń pracowniczych, pozostałe usługi (np. usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego, czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru, usługi informatyczne), pozostałe koszty (np. zużycie energii elektrycznej, gazu, materiałów, podatki i opłaty).

ww. okresów sprawozdawczych wyniosły odpowiednio: 500,5 mln zł, 815,5 mln zł, 1047,6 mln zł i 492,8 mln zł.

Stan środków z działalności inwestycyjnej był ujemny i wyniósł (-)558,9 mln zł w 2021 r., (-)698,9 mln zł w 2022 r., (-)866,1 mln zł w 2023 r. oraz (-)282,2 mln zł w I półroczu 2024 r. Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych wyniosły w ww. latach odpowiednio: 676,1 mln zł, 780 mln zł, 1176,3 mln zł i 338,7 mln zł.

Stan środków pieniężnych netto z działalności finansowej był dodatni w 2021 r. (18,9 mln zł). W pozostałych okresach wynik był ujemny i wyniósł (-)202,4 mln zł w 2022 r., (-)116,5 mln zł w 2023 r. oraz (-)293,9 mln zł w I półroczu 2024 r. Na powyższą sytuację miały głównie wpływ wydatki z tytułu leasingu, spłata kredytów/pożyczek oraz odsetek, które wyniosły 402,1 mln zł w 2020 r., 379,9 mln zł w 2021 r., 469,5 mln zł w 2022 r., 596,1 mln zł w 2023 r. (wzrost o 48% w stosunku do 2020 r.) oraz 301,2 mln zł w I półroczu 2024 r.

(akta kontroli tom I str. 149-150)

Zobowiązania z tytułu zadłużenia (kredyty bankowe, pożyczki, leasing) na koniec 2023 r. wyniosły 2617,5 mln zł i były wyższe o 16% od stanu na koniec 2021 r. (2266,1 mln zł). Stan zobowiązań w 2022 r. wyniósł 2118,4 mln zł, a w I półroczu 2024 r. 2519,3 mln zł.

Zobowiązania z tytułu leasingu w latach 2021-2022 kształtowały się na poziomie ok. 660-680 mln zł, 1210,1 mln zł na koniec 2023 r. i wzrosły o 83% w porównaniu do 2022 r. Na koniec I półrocza 2024 r. wyniosły 1262,5 mln zł.

Płatności z tytułu zadłużenia wyniosły 596,6 mln zł na koniec 2023 r. i były wyższe o 57% od płatności z 2021 r. (381,2 mln zł) oraz o 27% z 2022 r. (470,6 mln zł). W I półroczu 2024 r. wyniosły one 301,7 mln zł. Zapłacone odsetki systematycznie wzrastały i wyniosły 33,3 mln zł w 2021 r., 94,3 mln zł w 2022 r., 138,2 mln zł w 2023 r. oraz 71,2 mln zł w I półroczu 2024 r.

(akta kontroli tom I str. 153)

Stan zobowiązań handlowych i inwestycyjnych wyniósł:

- 853,9 mln zł na koniec 2021 r., w tym [.....]\* (28%) to zobowiązania przeterminowane,
- 842,6 mln zł na koniec 2022 r., w tym 272,1 mln zł (32%) to zobowiązania przeterminowane,
- 1017,3 mln zł na koniec 2023 r., w tym 345,7 mln zł (34%) to zobowiązania przeterminowane,
- 1232,0 mln zł na koniec I półrocza 2024 r., w tym 875,0 mln zł (71%) to zobowiązania przeterminowane.

Z uwagi na pogorszenie sytuacji finansowej i płynnościowej na 30 czerwca 2024 r. nie zostały spełnione warunki określone w umowach kredytowych zawartych przez Spółkę. Zarząd podjął decyzję o złożeniu wniosku do sądu o otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego, które miało zabezpieczyć Spółkę przed możliwością wypowiedzenia kluczowych umów zawartych z odbiorcami, dostawcami, instytucjami finansującymi, a zobowiązania powstałe przed dniem otwarcia tego postępowania restrukturyzacyjnego miały zostać objęte układem.

(akta kontroli tom I str. 151-152)

Zobowiązania handlowe i inwestycyjne przeterminowane systematycznie zwiększały się i według stanu na koniec I półrocza 2024 r. wyniosły 875 mln zł, co stanowiło wzrost o 265% w porównaniu do 2021 r. ([.....]\*), o 222% w stosunku do 2022 r. (272,1 mln zł) i o 153% w stosunku do 2023 r.

(345,7 mln zł). Przeteterminowane zobowiązania leasingowe wyniosły 12,1 mln zł na koniec 2021 r., 17,4 mln zł na koniec 2022 r., 12,9 mln zł na koniec 2023 r., 34,4 mln zł na 30 czerwca 2024 r.

W I półroczu 2021 r. zobowiązania te kształtowały się na poziomie od 0,2 mln zł (kwiecień) do 1,9 mln zł (czerwiec). Od sierpnia 2021 r. odnotowano ich wzrost od 4,2 mln zł do 6,1 mln zł we wrześniu. W październiku nastąpił wzrost do 56,1 mln zł, w listopadzie do 63,5 mln zł, a w grudniu do [.....]\* (w tym m.in. wobec PKP PLK S.A. 100,3 mln zł, PKP ENERGETYKA S.A. 43,6 mln zł i PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.<sup>9</sup> 35,4 mln zł).

W I kwartale 2022 r. zobowiązania handlowe i inwestycyjne przeteterminowane stanowiły 180,7 mln zł, a na koniec I półrocza 280,8 mln zł (wzrost o 55%). W II półroczu wartość ta zmniejszyła się do poziomu 232,9 mln zł w lipcu oraz 234,7 mln w październiku, a na koniec 2022 r. wyniosła 272,1 mln zł (w tym m.in. wobec PKP PLK S.A. 138,5 mln zł, PKP ENERGETYKA S.A. 83,2 mln zł i NEWAG S.A. 10,9 mln zł).

W 2023 r. przeteterminowane zobowiązania handlowe i inwestycyjne wyniosły 256,6 mln zł na 31 marca, 385,3 mln zł na 30 czerwca i najwyższy poziom osiągnęły na 30 września (523,6 mln zł). [.....]  
[.....]  
[.....]\* Na koniec 2023 r. zobowiązania te wyniosły 345,7 mln zł (w tym m.in. wobec [.....]  
[.....]\*. W I półroczu 2024 r. zobowiązanie systematycznie wzrastały: 445,9 mln zł (31 stycznia), 600,4 mln zł (31 marca), [.....]\* do 875 mln zł (30 czerwca). [.....]  
[.....]  
[.....]\*

(akta kontroli tom I str. 261-271)

Największą grupę stanowiły zobowiązania przeteterminowane do 90 dni, które wyniosły 237,6 mln zł na koniec 2021 r. (99%), 275,7 mln zł na 30 czerwca 2022 r. (98%), 266,2 mln zł na koniec 2022 r. (98%), 370,3 mln zł na 30 czerwca 2023 r. (96%), 332,2 mln zł na koniec 2023 r. (96%) i 530 mln zł na 30 czerwca 2024 r. (61%). Według stanu na 30 czerwca 2024 r., zobowiązania przeteterminowane od 91 do 180 dni wyniosły 294 mln zł (34%), a powyżej 181 dni 51 mln zł (6%).

Zapłacone noty odsetkowe wyniosły 77,3 tys. w 2021 r., 4258,1 tys. zł w 2022 r., 14 022,3 tys. zł w 2023 r. i 3682,5 tys. zł w I półroczu 2024 r. Według stanu na koniec 30 czerwca 2024 r., wartość niezapłaconych not odsetkowych wyniosła 41 053 tys. zł.

(akta kontroli tom I str. 272-330)

**1.1.4.** Wskaźniki rentowności za 2023 r. uległy pogorszeniu względem 2022 r., głównie z uwagi na spadek rentowności prowadzonej działalności operacyjnej. Marża EBIDTA<sup>10</sup> wyniosła 20,4% w 2023 r. i była niższa o 0,6 p.p. (21 %) w stosunku do roku poprzedniego, podczas gdy była wyższa o 9,4 p.p. od marży z 2021 r. (11%).

Wskaźnik płynności bieżącej<sup>11</sup>, informujący o potencjalnej zdolności do spłaty bieżących zobowiązań za pomocą krótkoterminowych aktywów, był na niskim

<sup>9</sup> Dalej: PKPCT.

<sup>10</sup> Wskaźnik obliczony jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.

<sup>11</sup> Relacja aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych.

poziomie, tj. poniżej 1 i wyniósł: 0,5 na koniec 2021 r., 0,4 na koniec 2022 r. i 2023 r. i 0,3 na koniec I półrocza 2024 r. i wskazywał na wzrastające zagrożenie bezpieczeństwa finansowego Spółki. Wskaźnik zadłużenia<sup>12</sup>, obrazujący strukturę finansowania aktywów, w okresie objętym kontrolą osiągał wysokie wartości (powyżej 50%, tj. 58% na koniec 2021 r., 57% - 2022 r., 61% - 2023 r., 65% - I półrocza 2024 r.), co oznaczało wzrastającą zależność Spółki od finansowania zewnętrznego. Z 0,9 do 0,7 obniżył się ponadto wskaźnik pokrycia aktywów trwałych kapitałem stałym<sup>13</sup>, co wskazywało na niespełnianie w coraz większym stopniu tzw. „srebrnej reguły bilansowej”. Systematycznie obniżał się kapitał obrotowy netto, z (-)356 mln zł na koniec 2020 r. do (-)1414 mln zł na koniec 2023 r., kiedy zobowiązania bieżące wynosiły 2214 mln zł, a aktywa obrotowe 800 mln zł. Świadczyło to o dynamicznie pogarszającej się zdolności Spółki do pokrywania bieżących zobowiązań, jak również o finansowaniu majątku trwałego w coraz większym stopniu zobowiązaniami krótkoterminowymi.

(akta kontroli tom I str. 155)

**1.1.5.** Spółka w okresie objętym kontrolą nie posiadała zaległości w opłacaniu składek na ubezpieczenia społeczne, zdrowotne, Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy, Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych oraz Fundusz Emerytur Pomostowych.

PKPC posiadała zaległości w podatku dochodowym od osób prawnych, które wraz z naliczonymi odsetkami wyniosły 9,4 mln zł za 2022 r., 3,7 tys. zł za 2023 r., 10,8 tys. zł za 2024 r. oraz w podatku dochodowym od osób fizycznych za 2024 r. (69,2 tys. zł). Zobowiązania te zostały uregulowane.

Według stanu na 10 marca 2025 r. Spółka posiadała zaległości w podatku od towarów i usług (VAT) w wysokości 192 mln zł (w tym 5,5 mln zł to odsetki liczone na 24 lipca 2024 r.), z tego m.in. 5,4 mln zł za okresy rozliczeniowe z 2019 r. i 2020 r., 4 mln zł za 2021 r. (luty-maj), 0,5 mln zł za 2023 r. (styczeń-marzec, maj-lipiec, wrzesień-listopad), 182 mln zł za 2024 r. (styczeń-wrzesień). Prezes Zarządu wyjaśniła, że zaległości wynikają z dokonanych pod koniec 2024 r. korekt deklaracji VAT historycznych w celu wyeliminowania pierwotnego odliczenia VAT naliczonego, w związku z prowadzonymi w Spółce działaniami restrukturyzacyjnymi. Spółka w okresie objętym kontrolą posiadała zaświadczenia z organu podatkowego o niezaleganiu z tytułu zobowiązań podatkowych, nie miała ograniczeń w składaniu propozycji handlowych, zawieraniu umów i pozyskiwaniu nowych klientów.

(akta kontroli tom III str. 115-118, 129-130, 202-240)

Dokonano korekt deklaracji podatkowych za okresy historyczne i dobrowolnie zrezygnowano z prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego z nieuregulowanych faktur, w związku z uchwałą Zarządu nr 354/2024 z 15 października 2024 r. Korekta dotyczyła wiarygodności powstałych włącznie do dnia poprzedzającego dzień otwarcia postępowania sanacyjnego Spółki. Według stanu na 31 grudnia 2024 r. w związku z nieuregulowaniem 4673 faktur, otrzymanych w okresie objętym kontrolą Spółka zrezygnowała z podatku naliczonego VAT w łącznej kwocie 136,9 mln zł.

Prezes Zarządu wyjaśniła, że na dzień otwarcia postępowania sanacyjnego Spółka posiadała nieuregulowane należności, dla których upłynął okres 90 dni od terminu płatności. Spółka, dokonując księgowania faktur stanowiących

<sup>12</sup> Relacja kapitałów obcych do aktywów ogółem, pomnożony przez 100%.

<sup>13</sup> Obliczany jako iloraz sumy kapitału własnego i zobowiązań długoterminowych przez aktywa trwałe.

podstawę podatku naliczonego, skorzystała z prawa do odliczenia VAT. W odniesieniu do ww. faktur, Spółka - mimo pozostawania w postępowaniu sanacyjnym - była zobowiązana do dokonania korekty bieżących rozliczeń. Dokonanie korekt doprowadziło do powstania zaległości podatkowych w VAT za okresy rozliczeniowe, których dotyczyła historyczna korekta deklaracji, a także do naliczenia odsetek od zaległości podatkowych. Działanie to miało na celu odroczenie w czasie spłaty zaległości podatkowych (w tym odsetek) do momentu zakończenia postępowania sanacyjnego, ponieważ zobowiązanie to powstało przed otwarciem postępowania restrukturyzacyjnego i wraz z odsetkami zostanie objęte układem. Możliwe propozycje układowe to: częściowe umorzenie, odroczenie terminu płatności lub rozłożenie na raty. Wskazała, że Spółka nie była zobowiązana do dokonywania korekt bieżących, dzięki czemu poprawiła się jej płynność finansowa.

(akta kontroli tom III str. 202-260, tom IV str. 48-94 – plik 1256-1258)

Z wyjaśnień byłego p.o. Prezesa Zarządu Marcina Wojewódki wynika, że w związku z brakiem możliwości uregulowania zobowiązań istniejących na dzień poprzedzający dzień otwarcia postępowania sanacyjnego, zastosowanie znalazł przepis art. 89b ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2024 r. o podatku od towarów i usług<sup>14</sup>. Zrezygnowano z prawa do odliczenia w pierwotnych deklaracjach odliczonej kwoty VAT naliczonego, z faktur nieuregulowanych na dzień poprzedzający dzień otwarcia postępowania sanacyjnego. Wyeliminowanie odliczenia spowodowało powstanie zaległości podatkowej w VAT za okres, którego dotyczyła korekta deklaracji. Odnośnie do przyczyn dobrowolnego zrezygnowania z odliczenia VAT Marcin Wojewódka złożył wyjaśnienia tożsame z wyjaśnieniami Prezes Zarządu.

(akta kontroli tom III str. 218-235)

**1.1.6.** Nakłady inwestycyjne (CAPEX) obejmowały m.in. nieruchomości, inwestycje taborowe, zakupy samochodów, maszyn, urządzeń oraz wyposażenia warsztatowego, teleinformatyzację, prawa do użytkowania aktywów (w tym m.in. nieruchomości i lokomotywy). Wyniosły one 796,4 mln zł w 2021 r., 662,1 mln zł w 2022 r., 1581,5 mln zł w 2023 r. oraz 389,9 mln zł w I półroczu 2024 r. Inwestycje w 2023 r. wzrosły o 99% w porównaniu do 2021 r. Kluczowy udział miały inwestycje taborowe dotyczące zakupu lokomotyw i wagonów towarowych, modernizacji pojazdów trakcyjnych i wagonów towarowych, napraw okresowych<sup>15</sup> lokomotyw wagonów na poziomie 4<sup>16</sup>, poziomie 5<sup>17</sup> oraz czynności na poziomie 3<sup>18</sup>.

Inwestycje taborowe wyniosły 724 mln zł w 2021 r., 607 mln zł w 2022 r., 1219,1 mln zł w 2023 r., 277,1 mln zł w I półroczu 2024 r. i stanowiły odpowiednio: 91%, 92%, 77%, 71% CAPEX. Wzrost nakładów w 2023 r. wynikał ze zwiększenia NO (P4, P5) lokomotyw i wagonów (925,5 mln zł) oraz wartości praw do użytkowania aktywów – lokomotyw (270,7 mln zł). W okresie objętym kontrolą realizowano projekty ze środków z UE na zakup lokomotyw

<sup>14</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 361, ze zm.

<sup>15</sup> Dalej: NO. Tabor kolejowy poddawany był czynnościom utrzymaniowym na pięciu poziomach. NO były prowadzone na poziomach 4 i 5 czynności.

<sup>16</sup> Poziom 4 czynności utrzymaniowych - czynności wykonywane z zakresu utrzymania naprawczego wykonywane w zakładach posiadających zaplecze techniczne i stanowiska pomiarowe (dalej: P4).

<sup>17</sup> Poziom 5 - czynności mające na celu podniesienie standardu pojazdu kolejowego lub jego odnowienie wykonywane w wyspecjalizowanych zakładach lub u producenta (dalej: P5).

<sup>18</sup> Poziom 3 czynności utrzymaniowych - czynności, które zapobiegają przekroczeniom limitów zużycia wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, z wyłączeniem pojazdu kolejowego z planowanej eksploatacji (dalej: P3).

wielosystemowych i wagonów przeznaczonych do przewozów intermodalnych (238,4 mln zł, w tym dofinansowanie 92,3 mln zł), na zakup wagonów platform do przewozów intermodalnych (375,6 mln zł, w tym dofinansowanie 183,3 mln zł), na modernizację wagonów towarowych poprzez wymianę wstawek hamulcowych (295,8 mln zł, w tym dofinansowanie 69 mln zł).

(akta kontroli tom I str. 67-70, tom IV str. 188-206 - plik: 12-13, tom V str. 7)

Plany inwestycyjne na 2021 r., 2022 r. i 2023 r. Zarząd przyjął odpowiednio 5 stycznia 2021 r., 19 lipca 2022 r. i 1 sierpnia 2023 r. Prezes Zarządu wyjaśniła, że przyczyną ich przyjmowania po sześciu-siedmiu miesiącach od rozpoczęcia roku obrotowego było to, że mogły być przyjęte dopiero po zatwierdzeniu na dany rok PDG przez RN.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 - plik: 1804, 2204-2205, 2208, 2211, str. 188-206 - plik: 16, tom V str. 23-24)

Według założeń Zarządu Spółki przyjmowanych przed sporządzeniem PDG na 2021 r., 2022 r. i 2023 r. maksymalny poziom nakładów inwestycyjnych CAPEX w Spółce miał nie przekroczyć 80% EBITDA, a w 2024 r. 100% EBITDA.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 - plik: 2186, 2217-2218, 2223-2224)

Do zadań Komitetu ds. Inwestycji i Remontów<sup>19</sup> należało m.in. rekomendowanie poziomu całkowitych nakładów do ujęcia w Planie inwestycji wraz z listą zadań inwestycyjnych, wyrażanie zgód na rozpoczęcie realizacji (zaciągnięcie zobowiązania) zadań inwestycyjnych oraz praw do użytkowania aktywów ujętych w Planie Inwestycji lub zadań remontowych ujętych w budżecie Spółki o wartości powyżej 500 tys. zł oraz na uruchomienie zadań inwestycyjnych przed przyjęciem Planu Inwestycji niezależnie od wysokości nakładów. Funkcję przewodniczącego KI do 4 lipca 2023 r. pełnił Członek Zarządu ds. Finansowych, a po tym terminie Prezes Zarządu. Od dnia 16 lutego 2024 r. funkcję przewodniczącego KI pełni Członek Zarządu ds. Finansowych.

(akta kontroli tom I str. 352-357, tom IV str. 48-94 - plik: 2028-2030, str. 133-187 - plik: 29-36, 56-57, 68, 2167, 2181-2183, 2206, 2207, 2209, 2210, str. 188-206 - plik: 16)

Zaplanowane nakłady inwestycyjne<sup>20</sup> w 2021 r. wyniosły [.....]\*, a ich wykonanie 704,1 mln zł (tj. [.....]\* planu). Planowany poziom EBIDTA w PDG na 2021 r. zakładano w wysokości, [.....]\* (tj. [.....]\* planu). Poziom CAPEX do EBIDTA wyniósł [.....]\*<sup>21</sup>.

W 2022 r. w Planie inwestycji zaplanowano inwestycje w wysokości [.....]\*, tj. [.....]\* zakładanego EBIDTA<sup>22</sup>. Wydatkowano 662,1 mln zł, [.....]\*. Wykonanie EBIDTA wyniosło 850,5 mln zł, tj. [.....]\*. Poziom CAPEX do EBIDTA wyniósł [.....]\*<sup>23</sup>. Prezes Zarządu wyjaśniła, że przy przyjęciu w PDG na poziomie [.....]\* CAPEX/EBIDTA nie zostały sporządzone analizy źródeł finansowania nakładów inwestycyjnych oraz ich wpływu na sytuację płynnościową Spółki. Niższe wykonanie nakładów inwestycyjnych wynikało przede wszystkim z braku realizacji zaplanowanych wszystkich zadań inwestycyjnych.

(akta kontroli tom IV str. 188-206 - plik: 13, tom V str. 27)

<sup>19</sup> Dalej: KI.

<sup>20</sup> Kwota planowanych i wykonanych nakładów inwestycyjnych bez dotacji z UE.

<sup>21</sup> CAPEX/EBIDTA po odjęciu dotacji. Poziom CAPEX/EBIDTA po odjęciu dotacji i pomniejszony o prawa do użytkowania aktywów wyniósł 195,5%.

<sup>22</sup> CAPEX po uwzględnieniu dotacji z prawami do użytkowania aktywów.

<sup>23</sup> Po odjęciu dotacji w wysokości 46 mln zł.

W 2023 r. nakłady inwestycyjne zaplanowano [.....]\*<sup>24</sup>, [.....]\*, tj. na etapie opracowania PDG przyjęto CAPEX do EBIDTA na poziomie [.....]\*. Z protokołu posiedzenia KI z 31 stycznia 2023 r. [.....] .....]\* KI sygnalizował potrzebę obniżenia poziomu nakładów inwestycyjnych do poziomu 0,8 EBIDTA z wyłączeniem praw do użytkowania aktywów. KI wskazywał, że utrzymanie zapotrzebowania na nakłady inwestycyjne na dotychczasowym poziomie spowoduje konieczność pozyskania zewnętrznych źródeł finansowania na poziomie ok. 300 mln zł.

Biuro Kontrolingu 16 lutego 2023 r. przedłożyło Zarządowi Spółki informację dot. projektu PDG na 2023 r. wraz z projekcją na lata 2024-2027, w której w zakresie rachunku wyników wskazano dwa warianty zawierające CAPEX:

- 1) na poziomie 0,8 EBIDTA, z uwzględnieniem dotacji i obniżony o prawa do użytkowania aktywów,
- 2) na podstawie zgłoszonych zapotrzebowań przez dysponentów kategorii budżetowych zawierający CAPEX, z uwzględnieniem dotacji.

Zarząd Spółki 21 lutego 2023 r. polecił dysponentom wskazanie zagrożeń [.....] .....]\*. Biuro Taboru i Wsparcia Technicznego<sup>25</sup> poinformowało, [.....] .....]\*.

Pomimo wskazywania przez niektórych członków KI na posiedzeniu 16 marca 2023 r. ryzyk w zakresie znaczącego zwiększenia zobowiązań, długu oraz konieczności pozyskiwania finansowania zewnętrznego, KI zarekomendował poziom nakładów inwestycyjnych w wysokości [.....]\*. Zarząd 28 marca 2023 r. przyjął *Prowizorium PDG na 2023 r. wraz z projekcją na lata 2024-2027*, w którym ustalono poziom, [.....] .....]\*.

(akta kontroli tom I str. 415-418, 561-566; tom IV str. 133-187 - plik: 88, 2137-2138, 2189, str. 188-206 - plik: 13, 130, str. 510-512 - plik: 109)

Były p.o. Prezes Zarządu Maciej Jankiewicz<sup>26</sup> przedłożył stanowisko do ww. Prowizorium, wskazując m.in., że przyjęcie poziomu CAPEX w wysokości wnioskowanej przez dysponentów kategorii inwestycyjnych przy uwzględnieniu zadłużenia, kosztów finansowych i obecnej sytuacji płynnościowej oznaczałoby, że PKPC nie ma możliwości sfinansowania takich nakładów na podstawie zaplanowanych na 2023 r. wyników z działalności operacyjnej. Dodatkowe zaciągnięcie długu na poziomie ok. 500-550 mln zł, przy równoczesnej konieczności przedłużenia spłaty kredytów ok. 498 mln zł, spowodowałoby konieczność pozyskania ponad 1 mld zł. W jego opinii, na sytuację Spółki miały

<sup>24</sup> Kwota z uwzględnieniem planowanej dotacji do taboru w wysokości 127,5 mln zł.

<sup>25</sup> Dalej: BTiWT.

<sup>26</sup> Poprzednio Członek Zarządu ds. Finansowych.

wpływ działania podejmowane w latach ubiegłych. Stan zadłużenia Spółki był na poziomie ok. 1,7 mld zł i generował znaczne odsetki.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 - plik: 95, 2137-2139)

Z wniosku na posiedzenie Zarządu z 21 czerwca 2023 r. wynikało, że Biuro Kontrolingu na prośbę Zarządu przygotowało prognozę wyników na 2023 r., przy założeniu obniżenia masy towarowej do 80 mln ton, bez skorygowania poziomu nakładów inwestycyjnych oraz zatrudnienia. W materiale porównano poziom przychodów, kosztów, EBIT, EBIDTA, wynik netto i wskazano lukę w pokryciu CAPEX środkami z EBIDTA przy założeniu, że poziom CAPEX dla masy 90 mln ton i 80 mln ton jest taki sam. Luka wynosiła 272 mln zł przy założonej w PDG na 2023 r. masie 90 mln ton oraz 557 mln zł przy masie przewiezionej 80 mln ton. Dodatkowo o możliwości niezrealizowania założonych rezultatów w PDG sygnalizował Komitet Audytu Rady Nadzorczej<sup>27</sup>.

Z raportu Biura Kontrolingu za 6 m-cy 2023 r. wynikało, że przewieziona masa przez PKPC była niższa od zaplanowanej o [.....]\*; praca przewozowa była niższa o [.....]\* od ujętej w PDG oraz przychody niższe o [.....]\* od zaplanowanych. Mimo posiadania informacji o nierealizowaniu założonych rezultatów w PDG na 2023 r. oraz wiedzy na temat niewystarczających środków na realizację CAPEX już na etapie sporządzania PDG, Zarząd nie podjął żadnych działań w celu dostosowania nakładów inwestycyjnych do możliwości finansowych Spółki.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 - plik: 79-80, 2142)

W uchwałach Zarządu ustalających plan inwestycyjny na 2021 r. oraz na 2022 r. zamieszczono zapis o upoważnieniu Członka Zarządu ds. Finansowych do zawieszenia zadań inwestycyjnych w zależności od sytuacji ekonomicznej. Zarząd, ustalając plan inwestycyjny na 2023 r., przyjął uchwałę bez ww. zapisu.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 - plik: 2204-2205)

W 2023 r. wykonanie CAPEX wyniosło 1454 mln zł, a po uwzględnieniu dotacji i po pomniejszeniu o prawa do użytkowania aktywów 1115 mln zł ([.....]\* planu), EBIDTA 868,6 mln zł ([.....]\* planu). Poziom CAPEX do EBIDTA wyniósł odpowiednio: 167% i 128%. Przy pierwotnym założeniu Zarządu [.....]\* nakłady inwestycyjne powinny wynieść maksymalnie [.....]\*<sup>28</sup>[.....]\*.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 - plik: 177, str. 510-512 - plik: 109)

W I półroczu 2024 r. nakłady inwestycyjne po uwzględnieniu dotacji zaplanowano na [.....]\*. W PDG na 2024 r. przyjęto, że CAPEX/EBIDTA będzie zgodny ze wcześniejszymi założeniami na poziomie 100%. Dyrektor Biura Kontrolingu wyjaśnił, że w wyniku ustaleń z narady (luty 2024 r.) dotyczącej omówienia sytuacji finansowej p.o. Prezesa Zarządu zobowiązał dyrektorów biur oraz prezesów spółek zależnych do weryfikacji poziomu przychodów, kosztów oraz CAPEX-u. [.....]\*.

<sup>27</sup> Dalej: KARN.

<sup>28</sup> [.....]\*.

W PDG na 2024 r. zaplanowano CAPEX/EBIDTA na poziomie 100%. W I półroczu 2024 r. wykonanie CAPEX wyniosło 389,9 mln zł, a po uwzględnieniu dotacji i po pomniejszeniu o prawa do użytkowania aktywów - 282,5 mln zł [.....]\*, EBIDTA - 161,8 mln [.....]\*. Za sześć miesięcy 2024 r. poziom CAPEX do EBIDTA wyniósł odpowiednio: 241% i 175%. [.....]  
.....]  
.....]\*.

(akta kontroli tom I str. 338-345, tom IV str. 188-206 - plik: 13)

Zarząd 30 kwietnia 2024 r. podjął uchwałę w sprawie konieczności uzyskania zgody dla zadań inwestycyjnych, dla których już zostały zawarte umowy na ich realizację. BTiWT poinformowało Zarząd o dokonaniu weryfikacji planu napraw wagonów i lokomotyw w 2024 r. Biuro wskazało, że istotny spadek prognozowanej masy przewozowej pozwolił na znaczące obniżenie nakładów inwestycyjnych na tabor kolejowy (przeglądy poziomu P3 oraz NO poziomu P4 i P5) w 2024 r.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 - plik: 2117, 2178-2180, 2239)

## **1.2. Plany działalności Spółki i działania naprawcze**

**1.2.1.** RN uchwałą z 26 listopada 2018 r. zatwierdziła *Strategię Grupy PKPC na lata 2019-2023*. Celem Grupy było osiągnięcie do 2023 r. 65% udziału w polskim rynku przewozów towarowych. Jako cele krótkookresowe wskazano m.in. coroczny zysk netto na poziomie 5% przychodów od 2019 r. i minimum 8% przychodów od 2023 r. W 2022 r. Zarząd, w związku z istotnymi rynkowymi zdarzeniami nadzwyczajnymi (pandemia COVID-19, konflikt na Ukrainie), przeprowadził rewizję i aktualizację dokumentu określającego kierunki rozwoju. RN 30 stycznia 2023 r. zatwierdziła dokument *Rewizja strategii Grupy PKPC na lata 2019-2023*.

Udział w rynku PKPC, według danych Urzędu Transportu Kolejowego, wyniósł 36,7% w 2021 r., 35,6% w 2022 r. oraz 31,4% w 2023 r.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 – plik: 2203)

**1.2.2.** Działalność Spółki była prowadzona na podstawie, przyjmowanych przez Zarząd i zatwierdzanych przez RN, rocznych PDG. W PDG wskazywano m.in. zakładane na dany rok wyniki finansowe i nakłady inwestycyjne (wynik EBIT, wynik netto, wynik EBIDTA, CAPEX), wartość masy towarowej i pracy przewozowej, planowane przychody i koszty działalności operacyjnej oraz informacje o zatrudnieniu. Wyznaczone w PDG cele (wartości liczbowe) były określane w sposób umożliwiający bieżący monitoring ich realizacji.

(akta kontroli tom IV str. 48-94 – plik: 1157, str. 95-132 – plik: 1264-1271)

Zarząd Spółki przyjął PDG na 2022 r. 18 maja 2022 r. Były p.o. Prezesa Zarządu Władysław Szczepkowski wyjaśnił, że mając na uwadze tymczasowy oraz niekompletny skład Zarządu przyjęto Prowizorium PDG, tj. dokument umożliwiający funkcjonowanie w okresie przejściowym. Zarząd Spółki 13 września 2022 r. przyjął założenia do PDG na 2023 r., w protokole z 28 marca 2023 r. wprowadzono zapis o zapoznaniu się z informacją Biura Kontrolingu dotyczącą *Prowizorium PDG na 2023 r. wraz projekcją na lata 2024-2027*. PDG na 2023 r. został przyjęty przez Zarząd uchwałą z 24 maja 2023 r.

(akta kontroli tom I str. 361-362, 374-376, tom IV str. 133-187 – plik: 2202, 2212-2231)

**1.2.3.** W okresie objętym kontrolą przeprowadzono 130 kontroli wewnętrznych. Analizą objęto sześć kontroli dotyczących prawidłowości realizacji zakupu wybranych dostaw lub usług, polityki dotyczącej działalności

sponsoringowej i charytatywnej, stosowania procedur, postępowania podczas korzystania z kart płatniczych, akceptacji w systemie SEOD umowy sponsoringowej zawartej z Polskim Komitetem Olimpijskim, wydatków z wykorzystaniem służbowych kart płatniczych. Wyniki kontroli wykazały nieprawidłowości wskazujące głównie na naruszenie procedur wewnętrznych i przepisów prawa, w tym m.in.: zawieranie umów darowizny bez pełnomocnictwa i opinii właściwej komisji oraz z pominięciem ustaleń formalno-prawnych; sporządzanie umów sponsoringowych, które nie zabezpieczały interesu Spółki; odstąpienie od żądania wniesienia przez wykonawcę zabezpieczenia należytego wykonania umowy; wykorzystywanie kart służbowych w sposób niedozwolony; nieusystematyzowane procedowanie w systemie SEOD obiegu dokumentów dotyczących uzgodnień umowy sponsoringowej; niejasności związane z odbyciem podróży służbowej bez uzyskania akceptacji przełożonego. Wskazywano osoby odpowiedzialne i zobowiązano je do wyeliminowania stwierdzonych nieprawidłowości.

(akta kontroli tom IV str. 48-94 – plik: 1314-1400, 95-132 – plik: 1-2, 505-509)

**1.2.4.** Zarząd Spółki nie opracował kompleksowych planów działań naprawczych w aspekcie przychodowym i kosztowym.

Były Prezes Zarządu Czesław Warsewicz wyjaśnił, że w 2021 r. podejmowano działania w celu poprawy sytuacji ekonomicznej w związku z negatywnymi skutkami pandemii COVID-19. Prowadzono aktywną politykę handlową, nastąpił wzrost przewozów o ok. 15%. Podjęto działania w celu optymalizacji kosztów w tym m.in. zmniejszono zatrudnienie, wdrożono program poprawy efektywności przewozowej, dokonano wynajmu lub sprzedaży niewykorzystanych aktywów, zaostrzono kontrolę nad wydatkami.

RN zwróciła uwagę, że wyniki Spółki za I kwartał 2021 r. wykazały stratę netto, wysoki poziom kosztów oraz spadek stanu środków pieniężnych, przepływy z działalności operacyjnej nie pokrywały wydatków na działalność inwestycyjną. Według stanu na 30 czerwca 2021 r. wynik EBIDTA stanowił 52% wartości zaplanowanej, strata na działalności operacyjnej wyniosła 144,3 mln zł. RN 18 października 2021 r. odwołała Członków Zarządu.

Były p.o. Prezes Zarządu Władysław Szczepkowski wyjaśnił, że przyczynami odwołań członków Zarządu w październiku 2021 r. były pogarszające się wyniki ekonomiczne, narastające problemy z płynnością finansową, a także kierowanie się błędnymi założeniami co do priorytetów handlowych, które polegały na dążeniu do zwiększania przewożonej masy (udziału w rynku) z niedostatecznym uwzględnianiem osiągniętych wyników (marż handlowych) oraz brak zdolności do wypracowania koncepcji zmiany polityki handlowej.

Na posiedzeniu RN 22 lutego 2022 r. podniesiono kwestię konieczności opracowania działań restrukturyzacyjnych i redukujących koszty (od kilku lat Spółka wydawała więcej pieniędzy niż wypracowywała). Na posiedzeniu RN 24 października 2022 r. omówiono wyniki za osiem miesięcy, przychody Spółki wzrosły w związku z podwyżkami cen. Zarząd wskazał, że indeksacja cen była skuteczna dla umów już wcześniej zawartych, natomiast obecni klienci nie byli zainteresowani podpisywaniem długoterminowych umów z indeksacją, z uwagi na niepewność ostatecznej ceny przewozu, co byłoby niekorzystne dla Spółki.

(akta kontroli tom I str. 169-192, 365-373, 377-382)

Na posiedzeniu RN z 30 stycznia 2023 r. omówiono wyniki za 11 miesięcy 2022 r. Przyczyną obniżenia przewiezionej masy koksu i węgla brunatnego była konieczność przewozu węgla kamiennego wynikająca z decyzji węglowej. Odnotowano poprawę sytuacji finansowej przy równoczesnym ryzyku utraty

części klientów. RN z 29 maja 2023 r. analizowała wyniki za I kwartał, wskazano wzrost przychodów w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. przy równoczesnym spadku przewiezionej masy węgla i zmniejszeniu przewozów intermodalnych oraz udziału w rynku. Spółka posiadała 272 mln zł zaległości w spłacie zobowiązań. Wskazano na ryzyko, że w przypadku znacznego spadku przychodów wzrośnie zadłużenie. [.....]

.....]\*. Na posiedzeniu RN 27 września 2023 r. Prezes Zarządu poinformował, że Spółka jest przed działaniami restrukturyzacyjnymi, które mają spowodować zwiększenie oszczędności. KARN 20 września 2023 r. zwrócił uwagę m.in. na wysokie i rosnące zobowiązania przeterminowane oraz brak wyraźnych działań restrukturyzacyjnych w niekorzystnej sytuacji rynkowej. Zobowiązania przeterminowane na koniec sierpnia i września kształtowały się na poziomie 521-536 mln zł. Zarząd przekazał informację, że zostały pozyskane zgody korporacyjne na pozyskanie zewnętrznego dofinansowania, które umożliwią zredukowanie ww. zadłużenia, a także poziom zatrudnienia w latach 2022-2023 (do sierpnia) obniżył się o 720 osób (większość pracowników zakończyło zatrudnienie w związku z nabyciem uprawnień emerytalnych).

(akta kontroli tom I str. 193-210)

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że przez cały czas prowadzono ocenę sytuacji i podejmowano działania. Część Zarządu realizowała działania w celu ograniczenia wydatków, tj. nie godziła się na podwyżki wynagrodzeń w 2024 r. (ok. 220 mln zł), a w działaniach operacyjnych i eksploatacji zaoszczędzono ok. 160 mln zł, został zredukowany dług do prawie 100 mln zł. Działania finansowe, poprzez leasing lokomotyw, przyczyniły się do oszczędności (oprocentowanie leasingu 6%, kredytu 16%), pozyskano finansowanie zewnętrzne. Podjęto działania w zakresie racjonalizacji czasu pracy maszynistów oraz skrócono okres ich szkolenia. Spółka w 2023 r. osiągnęła dodatni wynik finansowy, na podwyżki pracowników wydatkowano 200 mln zł. W ocenie byłego Prezesa, Zarząd był zdeterminowany do podejmowania działań naprawczych i ratujących Spółkę, a został zawieszony bez żadnych przyczyn formalno-prawnych.

Były p.o. Prezes Zarządu Maciej Jankiewicz wyjaśnił, że zwracał uwagę na wskaźniki poniżej poziomów referencyjnych oraz bardzo trudną sytuację Spółki, która powstała w szczególności na skutek nieracjonalnie wysokich wydatków inwestycyjnych, utraty części rynku przewozów oraz braku realizacji strategii. W 2023 r. rekomendował utrzymanie poziomu CAPEX do EBIDTA na poziomie 80%, co pozwoliłoby na zmianę struktury zadłużenia.

Były Przewodniczący RN Władysław Szczepkowski wyjaśnił, że nie zna przepisów nakładających na RN obowiązku wnioskowania o sporządzenie planu naprawczego. Inicjatywa przygotowania planu należy do organu zarządzającego. Wskazał, że RN niejednokrotnie wskazywała potrzebę elastycznego podejścia do przyjętych PDG, tj. z uwzględnieniem faktycznych okoliczności i sytuacji występujących zarówno wewnątrz przedsiębiorstwa, jak i w otoczeniu gospodarczym.

(akta kontroli tom I str. 365-373, 385-391, 442-443)

**1.2.5.** W okresie objętym kontrolą Biuro Kontrolingu sporządzało comiesięczne raporty dotyczące osiągniętych przez Spółkę wyników, w tym poniesionych nakładów inwestycyjnych wraz z wykonaniem zadań rzeczowych z obszaru taboru. Na temat sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki Zarząd i RN były systematycznie informowane. Według Dyrektora Biura Kontrolingu, raport dotyczący nakładów inwestycyjnych był jednym z elementów comiesięcznej prezentacji dotyczącej wyników PKPC za dany miesiąc oraz narastająco od początku roku. W 2021 r. i od stycznia do września 2022 r. Biuro Kontrolingu sporządzało dla Członka Zarządu ds. Finansowych miesięczny raport z realizacji zadań inwestycyjnych oraz praw do użytkowania aktywów ujętych w Planie Inwestycji w PKPC. W trakcie prac związanych z tworzeniem PDG na 2023 r. Zarząd został zapoznany z poziomem wskaźnika ogólnego zadłużenia oraz wskaźnika długu netto/EBIDTA. Do materiału skierowanego przez Biuro Kontrolingu na posiedzenie Zarządu został dołączony materiał Członka Zarządu ds. Finansowych, w którym wskazano na trudności z utrzymaniem płynności finansowej Spółki oraz na ryzyko jej pogorszenia w przypadku przyjęcia bardzo wysokiego CAPEX. Dyrektor Biura Kontrolingu wskazał dodatkowo, że w latach 2021-2024 Członkowie Zarządu i RN w ramach comiesięcznych prezentacji otrzymywali informacje dotyczące sytuacji finansowej dotyczące m.in. przepływów pieniężnych z podziałem na obszary działalności, stanu krótkoterminowych aktywów trwałych, a od października 2022 r. płatności oczekujących na realizację (przeterminowane zobowiązania).

(akta kontroli tom IV str. 133-187 - plik: 37-51, 2189, 2192-2195)

Członkowie KARN zwracali uwagę na problemy dotyczące płynności finansowej Spółki oraz na brak planów naprawczych dotyczących jej funkcjonowania. KARN 19 czerwca 2023 r. podjął uchwałę dotyczącą przedstawienia opinii dla RN w sprawie zatwierdzenia PDG na 2023 r., wskazując m.in. na ryzyko niezrealizowania PDG z uwagi na pogorszenie się sytuacji na rynku przewozów oraz prognozowane utrzymanie niekorzystnej sytuacji w nadchodzących miesiącach, przekładające się na niższą od zakładanej masę przewiezionych towarów w pierwszych miesiącach 2023 r. oraz przewidywaną trudność w utrzymaniu bieżących cen, ponieważ są one wyższe od cen oferowanych przez firmy konkurencyjne. KARN zaznaczył, że może to mieć konsekwencje w niższych od zakładanych w PDG przychodach ze sprzedaży w 2023 r., jako że bieżące wyniki nie wskazywały na możliwość realizacji PDG na zakładanym poziomie. Wskazał też na potencjalne trudności płynnościowe na skutek wzrostu planowanych nakładów inwestycyjnych, które znacznie przewyższyły zakładany poziom EBIDTA. W ocenie KARN, istniało duże ryzyko braku źródeł finansowania tych nakładów w sytuacji wysokiego poziomu zadłużenia Spółki oraz problemów ze spłatą zobowiązań handlowych, co mogło narazić Spółkę na istotne ryzyka płynnościowe. KARN zwrócił uwagę na brak w PDG restrukturyzacji kosztowej i optymalizacji majątku Spółki.

KARN 20 września 2023 r. zwrócił się do Zarządu o zajęcie stanowiska w sprawie pogarszających się wyników finansowych oraz prawdopodobnego niezrealizowania PDG na 2023 r. Zarząd 10 października 2023 r. wyjaśnił m.in., że przystępował do wszystkich ogłaszanych przetargów, intensyfikował działania handlowe. Wprowadzono program dodatkowych zadań akwizycyjnych rozpisanych na jednostki handlowe, przewieziono dodatkowy wolumen w ilości ok. 340 tys. ton.

Zarząd wskazał przyczyny wydłużonego obrotu wagonowego, w tym m.in. na kumulacje składów wagonowych do stacji docelowych, ograniczenia w dostępności przyznanej przepustowości przez zarządcę infrastruktury,

zmniejszone zapotrzebowanie na wagony z uwagi na spadek ilości zamówień od klientów, decyzję węglową.

(akta kontroli tom I str. 218-226)

Przewodniczący RN 26 marca 2024 r. wskazał na ograniczone przekazywanie informacji o sytuacji Spółki. [.....]  
.....]\*

Skumulowany CAPEX z ostatnich pięciu lat wynosił 4,9 mld zł, a skumulowany wynik EBIDTA 3,1 mld zł, co oznaczało dwukrotne przekroczenie wyniku EBIT. W ciągu pięciu lat zobowiązania ogółem wzrosły o 2 mld zł. Na koniec 2023 r. zobowiązania przeterminowane wyniosły ponad 300 mln zł, a po trzech miesiącach 2024 r. miały wzrosnąć do 650 mln zł. Bez zaciągniętego leasingu zwrotnego w 2023 r. zobowiązania przekroczyłyby 900 mln zł. Spółka nie posiadała własnych środków pieniężnych, a wydatki w 2023 r. wyniosły o 400 mln zł więcej niż zarobiono. Przewodniczący RN stwierdził, że Zarząd wiedział o spadku masy i udziału w rynku, a mimo to wydawano za dużo.

(akta kontroli tom IV str. 95-132 - plik: 100)

Były Przewodniczący RN Władysław Szczepkowski wyjaśnił, że przepisy ksh nie nakładały na RN obowiązku podejmowania lub inicjowania określonych działań, walne zgromadzenie i RN nie mogły wydawać Zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw Spółki. Wskazał, że RN aktywnie interesowała się bieżącą sytuacją ekonomiczną, m.in. poprzez zwracanie uwagi na niepokojące tendencje, a w toku dyskusji sugerowała podejmowanie działań lub wdrażanie oczekiwanych rozwiązań. Dodał, że RN nie posiadała kompetencji do wiążącego zobowiązania do ograniczenia nakładów inwestycyjnych ponoszonych zgodnie z przyjętym na dany rok PDG i zawartymi na tej podstawie kontraktami/umowami. RN w 2023 r. wielokrotnie wyrażała zaniepokojenie odchyleniem realizowanych wyników ekonomicznych od przyjętego na 2023 r. PDG. Podkreślił, że w 2022 r. i w 2023 r. Spółka uzyskała pozytywny wynik finansowy.

W marcu 2024 r. Biuro Strategii Spółki oraz Pełnomocnik Zarządu ds. Operacyjnych opracowali informację dotyczącą podjętych działań zmierzających do restrukturyzacji kosztowej i optymalizacji procesów, którą skierowano na posiedzenie RN Spółki.

(akta kontroli tom I str. 484-489, tom IV str. 133-187 - plik: 11-12)

Dyrektor Biura Finansów na posiedzeniu Zarządu 4 kwietnia 2024 r. wskazał, m.in., że stan zadłużenia Spółki na 3 kwietnia 2024 r. wyniósł 648 mln zł, noty odsetkowe wystawiono na kwotę 31,5 mln zł. Symulacyjnie wszystkie odsetki od kwoty 648 mln zł wyniosły 34 mln zł, a przy stanie przeterminowania stanowiła ok. 260 tys. zł odsetek dziennie. Zwrócił uwagę, że najbardziej dotkliwa byłaby kara za zatory płatnicze nakładana przez UOKiK. Maksymalny poziom kary to 5% przychodów lub 50 tys. euro. Poinformował również, że w miesiącach maj-czerwiec kończyły się umowy na finansowanie z niektórymi bankami. W związku z tym, że banki analizowały sprawozdania finansowe oraz poziom zobowiązań handlowych (wzrost od 2021 r.), warunki odnowienia umów mogły być trudne, a banki mogły wymagać dodatkowych zabezpieczeń. P.o. Prezes Zarządu Maciej Jankiewicz wskazał na potrzebę podjęcia niezwłocznych działań naprawczych.

(akta kontroli tom IV str. 95-132 - plik: 435, 454; str. 133-187 - plik: 11-12)

**1.2.6.** Zarząd złożył 27 czerwca 2024 r. wniosek o otwarcie postępowania sanacyjnego. Spółka 25 lipca 2024 r. otrzymała od Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy *Obwieszczenie postanowienia o otwarciu postępowania*

*restrukturyzacyjnego*. W ocenie Zarządu otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego miało na celu poprawę sytuacji finansowej oraz płynnościowej Spółki. Zdaniem Zarządu, proces restrukturyzacji pod nadzorem sądu miał umożliwić kontynuowanie przez Spółkę działalności operacyjnej w celu osiągnięcia jak najlepszych efektów dla wierzycieli, pracowników i akcjonariuszy, przywrócenie Spółce zdolności do wykonywania zobowiązań pieniężnych oraz zawarcie układu z wierzycielami. Przewidziano wdrożenie środków restrukturyzacyjnych, w tym m.in. redukcję zatrudnienia w formie zwolnień grupowych (ok. 30% pracowników), zakończenie części umów dzierżawy składników majątku zbędnych dla prowadzonej działalności, sprzedaż części składników majątku, ograniczenie nakładów inwestycyjnych i dostosowanie ich do potrzeb przewozowych, reorganizację struktury organizacyjnej, optymalizację procesów logistycznych, skrócenie poszczególnych ogniw w łańcuchu procesu przewozowego, dążenie do maksymalnego przyspieszenia obrotu wagonów, intensyfikację działań handlowych i marketingowych w celu pozyskania nowych kontraktów przewozowych, wycofanie się z umów generujących zbędne koszty. Działania te miały na celu optymalizację struktury kosztów, zwiększenie efektywności operacyjnej, poprawę jakości usług oraz wzrost konkurencyjności na rynku, które miały pozwolić na pozyskanie nowych zleceń i zwiększenie przychodów ze sprzedaży oraz poprawę sytuacji płynnościowej. Celem postępowania restrukturyzacyjnego było umożliwienie dłużnikowi restrukturyzacji w drodze zawarcia układu z wierzycielami, w przypadku postępowania sanacyjnego – również przez przeprowadzenie działań sanacyjnych (restrukturyzacyjnych), przy zabezpieczeniu słusznych praw wierzycieli.

(akta kontroli tom IV str. 95-132 – plik: 477, 133-187 – plik: 2134-2136)

Rozpoczęcie 27 czerwca 2024 r. działań zmierzających do restrukturyzacji przedsiębiorstwa odbyło się poprzez: podjęcie decyzji w tej sprawie na posiedzeniu Zarządu<sup>29</sup>, złożenie do sądu wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego oraz podjęcie uchwały<sup>30</sup> o opóźnieniu ujawniania informacji poufnych, tj. o opóźnieniu przekazania do informacji publicznej wiadomości o złożeniu do sądu wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego. Wszystkie działania miały miejsce tego samego dnia. Na podstawie art. 153 § 1<sup>1</sup> w zw. z art. 13 § 2 ustawy Kodeks postępowania cywilnego<sup>31</sup>, Spółka wniosła do sądu o zarządzenie odbycia całości posiedzenia w przedmiocie otwarcia postępowania sanacyjnego przy drzwiach zamkniętych oraz o nieudostępnianie osobom trzecim, w tym wierzycielom, do czasu rozpoznania wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego, informacji o fakcie jego złożenia oraz akt postępowania w przedmiocie jego otwarcia (z uwagi na to, że ujawnione we wniosku okoliczności stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa oraz informacje poufne w rozumieniu Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku oraz uchylające dyrektywę 2003/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Komisji 2003/124/WE, 2003/125/WE i 2004/72/WE<sup>32</sup>). Jednocześnie 29 czerwca 2024 r. Spółka zawiadomiła Komisję Nadzoru Finansowego o opóźnieniu ujawnienia informacji publicznej.

Pomimo obowiązku wynikającego z art. 380<sup>1</sup> § 1 Kodeksu spółek handlowych<sup>33</sup>, Zarząd nie poinformował RN o decyzji w sprawie otwarcia postępowania

<sup>29</sup> Uchwała nr 240/2024 Zarządu z 27 czerwca 2024 r.

<sup>30</sup> Uchwała nr 241/2024 Zarządu z 27 czerwca 2024 r.

<sup>31</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 1568. Dalej: kpc.

<sup>32</sup> Dz. U. UE. L z 2014 r. nr 173, str. 1 ze zm.

<sup>33</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 18. Dalej: ksh.



- źródeł finansowania nakładów inwestycyjnych zaplanowanych na tak wysokim poziomie, istotnego ryzyka płynnościowego oraz podwyższonego zapotrzebowania na finansowanie nakładów inwestycyjnych,
- nierealizowania zakładanej masy towarowej, pracy przewozowej i przychodów, wzrostu zobowiązań, w tym przeterminowanych wynikających z comiesięcznych raportów przedkładanych przez Biuro Kontrolingu Zarządowi (ze sprawozdania z wykonania PDG za 2022 r. wynikało, że począwszy od drugiego kwartału 2022 r. PKPC realizował niższy wolumen przewozów od zaplanowanego),
  - stanowiska Członka Zarządu ds. Finansowych z 28 marca 2023 r. wskazującego zastrzeżenia i ryzyka związane z: przyjęciem wartości nakładów inwestycyjnych na 2023 r., której Spółka nie ma możliwości sfinansowania na podstawie zaplanowanych na rok 2023 r. wyników z działalności operacyjnej, bardzo wysokim stanem zadłużenia Spółki (1,7 mld zł), wysoką nadwyżką zobowiązań bieżących nad aktywami obrotowymi (ponad 1 mld zł), bardzo niskim poziomem wskaźnika płynności, bardzo wysokim ówczesnym i przewidywanym poziomem zobowiązań przeterminowanych,
  - ryzyk, o których mowa w opinii KARN z 19 czerwca 2023 r. do PDG na 2023 r. odnoszących się do: wyraźnego pogorszenia się sytuacji na rynku przewozów, napięć płynnościowych na skutek istotnego wzrostu nakładów inwestycyjnych w 2023 r., które znacznie przekraczały zakładany poziom EBITDA, braku źródeł finansowania nakładów inwestycyjnych, braku w PDG istotnej restrukturyzacji kosztowej oraz optymalizacji majątku Spółki,
  - wskazanej 21 czerwca 2023 r. przez Biuro Kontrolingu luki w wysokości 557 mln zł w pokryciu CAPEX środkami z EBITDA przy założeniu zmniejszenia planowanej na 2023 r. masy towarowej z 90 na 80 mln ton,
  - wniosku KARN z września 2023 r., w ramach którego zwrócił się do Zarządu Spółki o udzielenie informacji w związku z realizacją PDG na 2023 r. wyrażając zaniepokojenie wyraźnym spadkiem masy towarowej w ostatnich miesiącach, istotnym pogorszeniem się efektywności wykorzystania majątku (wyraźnie niekorzystny trend obrotu wagonów), niedostosowaniem wysokich nakładów inwestycyjnych do bieżącej i planowanej sytuacji finansowej Spółki, wysokimi i rosnącymi zobowiązaniami przeterminowanymi, koniecznością pozyskania dodatkowego finansowania zewnętrznego oraz brakiem wyraźnych działań restrukturyzacyjnych.
- (akta kontroli tom I str. 146-155, tom IV str. 48-94 – plik 1168, str. 95-132 – plik: 972-973, 976, 982, tom IV, str. 133-187 - plik: 11, 42-46, 50-51, 67-68, 79-82, 88, 95, 99, 177, 1842-1854, 2137-2139, 2142-2143, 2150, 2158, 2164-2165, 2168, 2181-2183, 2186, 2189, 2208, 2211, 2213-2215, 2217-2218, 2222- 2224, 2227, 2229-2232, 2235-2236, str. 188-206 – plik: 13; 17, 19, 130, str. 510-512 – plik: 109, tom V str. 48-88)

W 2023 r. poziom CAPEX (z dotacją i po pomniejszeniu o prawa do użytkowania aktywów) do EBITDA wyniósł 128%, a bez pomniejszenia – 167%. [.....]  
 .....]  
 .....]\*. Za sześć miesięcy 2024 r. poziom CAPEX (z dotacją i po pomniejszeniu o prawa do użytkowania aktywów) do EBITDA wyniósł 175%, a bez pomniejszenia – 241%. [.....]  
 .....]  
 .....]\*.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 - plik: 195, str. 188-206 - plik: 13, str. 510-512 - plik: 109)

Działania i zaniechania Zarządu w zakresie niedostosowania poziomu nakładów inwestycyjnych do sytuacji finansowej Spółki oraz do istniejącej i przewidywanej sytuacji na rynku przewozów, w tym zapotrzebowania na usługi Spółki, skutkowałą doprowadzeniem do:

- postępującego wzrostu zobowiązań przeterminowanych do kwoty 875 mln zł na 30 czerwca 2024 r. oraz realnego ryzyka blokady rachunków bankowych Spółki w przypadku realizacji zajęć komorniczych (co oznaczałoby brak możliwości wypłat wynagrodzeń, zapłaty podatków i innych należności publicznoprawnych, realizacji najważniejszych zobowiązań), ryzyka żądania kluczowych dostawców do wnoszenia przedpłat lub zabezpieczeń finansowych, zagrożenia niedotrzymania kowenantów w umowach kredytowych, co zwiększało ryzyko wypowiedzenia umów kredytowych i postawienia zobowiązań finansowych w stan natychmiastowej wymagalności, ryzyka utraty zdolności kredytowej,
- koniecznością ponoszenia kosztów odsetek za zwłokę od nieterminowych płatności, które wyniosły 14 mln zł w 2023 r. oraz 3,7 mln zł w I półroczu 2024 r.,
- konieczności pozyskania środków finansowych w ramach leasingu zwrotnego lokomotyw na krótkotrwałą poprawę płynności finansowej i częściowe regulowanie bieżących zobowiązań,
- wzrastającej liczby niewykorzystywanych, sprawnych wagonów,
- podjęciem decyzji o wszczęciu postępowania sanacyjnego.  
(akta kontroli tom I str. 142, 146-147, 149-153, 155, 261-330, tom IV str. 48-94 plik – 1284-1313, str. 95-132 plik – 477, str. 133-187 - plik: 11, 37-51, 68, 79-80, 88, 90, 95, 98, 108-138, 1842-1854, 2141, 2154-2155, tom V str. 22, 44-45)

W sprawie przyjmowania poziomu CAPEX w PDG były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że PDG był przyjmowany zgodnie z oczekiwaniami, istniała konieczność utrzymywania „płynności” wagonowej, taborowej. W celu wykonania przewozu założonej masy musiały być podpisane umowy handlowe, a żeby je podpisać, musiał być zapewniony tabor. W sprawie niedokonywania w trakcie roku zmian w PDG wyjaśnił, że wszystko było robione zgodnie z wymogami finansowymi Spółki. W 2023 r. Spółka osiągnęła dodatni wynik finansowy, nastąpił wzrost wynagrodzeń (o ok. 200 mln zł) i zgodnie ze sprawozdaniem finansowym mieliśmy dodatni wynik finansowy.

Były Członek Zarządu Maciej Jankiewicz wyjaśnił, że był przeciwny zwiększaniu wydatków na nakłady inwestycyjne i wielokrotnie zgłaszał sprzeciw wobec zwiększania CAPEX w stosunku do EBIDTA a były Członek Zarządu ds. Operacyjnych naciskał na bardzo duże wydatki w zakresie napraw wagonów. Wskazał, że pozostali członkowie Zarządu nie przychyliłi się do jego wielokrotnie zgłaszanych postulatów mających na celu dostosowanie wskaźnika CAPEX w stosunku do EBIDTA na maksymalnym poziomie 80%, obniżenia poziomu nakładów nie udało się również osiągnąć na posiedzeniach KI. Wskazał, że, proponował zatrzymanie strumienia napraw wagonów przy jednoczesnym zwiększeniu ich rotacji.

Prezes Zarządu wyjaśniła, że dane o realizacji planów przewozowych, obrotach wagonów i sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki były systematycznie przedstawiane Zarządowi w prezentacjach sporządzanych przez Biuro Kontrolingu. Na podstawie dostępnych materiałów stwierdzono, że ówczesny Zarząd po zapoznaniu się z informacją z 21 czerwca 2023 r. na temat luki w pokryciu CAPEX nie podjął decyzji o korekcie PDG.

(akta kontroli tom I str. 383-391, 415-423, 441-470, 558-566, tom V str. 23-34)

Pierwsze decyzje i inicjatywy Zarządu dotyczące obniżenia nakładów w związku z sytuacją finansową Spółki miały miejsce w lutym 2024 r. Zarząd 30 kwietnia 2024 r. podjął uchwałę 171/2024 zgodnie, z którą m.in.: każde zadanie inwestycyjne uruchamiane na podstawie PDG na 2024 r. o wartości powyżej 5 tys. netto wymagało zgody Zarządu oraz kontynuacja zadań inwestycyjnych dla których już zostały zawarte umowy na ich realizację, również wymagała uzyskania zgody Zarządu na ich dalszą realizację. W maju 2024 r. we wniosku na posiedzenie Zarządu BTiWT poinformowało o możliwości znaczącego obniżenia nakładów inwestycyjnych o kwotę 430,6 mln zł w stosunku do założeń przyjętych w PDG na 2024 r. w związku ze spadkiem masy przewozowej i kontynuowaniem tylko niezbędnych napraw.

(akta kontroli tom IV str. 95-132 plik – 436, 462 str. 133-187 – plik: 2117, tom V str. 46-47)

NIK zauważa, że zgodnie z art. 377<sup>1</sup> § 1 ksh, członek zarządu powinien przy wykonywaniu swoich obowiązków dołożyć staranności wynikającej z zawodowego charakteru swojej działalności oraz dochować lojalności wobec spółki. Członek zarządu (...) nie narusza obowiązku dołożenia staranności wynikającej z zawodowego charakteru swojej działalności, jeżeli postępując w sposób lojalny wobec spółki działa w granicach uzasadnionego ryzyka gospodarczego, w tym na podstawie informacji, analiz i opinii, które powinny być w danych okolicznościach uwzględnione przy dokonywaniu starannej oceny (art. 483 § 3 ksh).

2. Zarząd Spółki przyjął PDG na 2023 r. 24 maja 2023 r.<sup>36</sup>, tj. z opóźnieniem 85 dni. Według § 7 ust. 2 pkt 10 Regulaminu Zarządu PKP S.A.<sup>37</sup>, do zakresu działań Zarządu należy sporządzanie najpóźniej w ciągu dwóch miesięcy po upływie roku obrotowego planu działalności Spółki na kolejny rok obrotowy, a na podstawie § 10 ust. 1 pkt 9 ww. Regulaminu, przyjmowanie rocznych programów działania wymaga uchwały Zarządu. RN przyjęła PDG na 2023 r. dopiero 19 czerwca 2023 r. tj. po zaciągnięciu kluczowych zobowiązań finansowych w zakresie nakładów inwestycyjnych.

Prezes Zarządu wyjaśniła, że opóźnienie wynikało z konieczności korekty danych, w tym m.in. wartości zawyżonej masy towarowej, zwiększenia kosztów wynagrodzeń, co wymagało zmiany w zakresie przychodów, kosztów oraz nakładów inwestycyjnych. W marcu 2023 r. zostały ponownie skorygowane koszty, przedłożono projekt PDG, ale ówczesny Zarząd podjął decyzję o przyjęciu *Prowizorium PDG na 2023 r.*

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że opóźnienia mogły wynikać z konieczności dopracowania szczegółów dokumentu, a PDG był zgodny z potrzebami Spółki i oddawał bieżącą sytuację i sytuację przewozową. Były Członek Zarządu Maciej Jankiewicz wyjaśnił, że przyczyną opóźnienia były próby zwiększenia CAPEX.

NIK zauważa, że w Spółce nie podjęto w pełni skutecznych działań w celu terminowego przyjęcia PDG, który wyznaczał m.in. wartość przychodów, masy towarowej, kosztów, a także nakładów inwestycyjnych. Zarząd Spółki 28 marca 2023 r. zapoznał się z informacją Biura Kontrolingu dotyczącą *Prowizorium PDG na 2023 r.*, jednakże nie przyjął tego dokumentu w formie uchwały, do czego zobowiązywał § 10 ust. 1 pkt 9 ww. Regulaminu.

(akta kontroli tom I str. 361-362, 385-391, 443, tom V str. 23-34)

<sup>36</sup> Uchwała Zarządu Spółki nr 179/2023.

<sup>37</sup> Załącznik nr 2 do uchwały nr 1722/VI/2018 RN z 26 lutego 2018 r. (przyjęcie tekstu jednolitego).

**3.** Zarząd nie poinformował niezwłocznie RN o decyzji w sprawie otwarcia postępowania sanacyjnego, w tym o złożeniu wniosku w tej sprawie do sądu, co było niezgodne z art. 380<sup>1</sup> § 3 pkt 2 w zw. z art. 380<sup>1</sup> § 1 pkt 4 i 5 ksh.

W dniu 27 czerwca 2024 r. Zarząd podjął uchwałę nr 240/2024 o niezwłocznym złożeniu do sądu wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego, który to został złożony tego samego dnia do Sądu Rejonowego dla miasta stołecznego Warszawy. Informacja w ww. sprawie została przekazana RN 10 lipca 2024 r. Upřednio, tj. 29 czerwca 2024 r., została podana do publicznej wiadomości poprzez opublikowanie raportu bieżącego nr 37/2024 na stronie Spółki.

Zgodnie z art. 380<sup>1</sup> § 1 pkt 4 i 5 ksh Zarząd jest obowiązany, bez dodatkowego wezwania, do udzielenia radzie nadzorczej informacji o transakcjach oraz innych zdarzeniach lub okolicznościach, które istotnie wpływają lub mogą wpływać na sytuację majątkową spółki, w tym na jej rentowność lub płynność; zmianach upřednio udzielonych RN informacji, jeżeli zmiany te istotnie wpływają lub mogą wpływać na sytuację spółki. Zgodnie z art. 380<sup>1</sup> § 3 pkt 2 ksh, ww. informacje powinny być przekazywane niezwłocznie po wystąpieniu określonych zdarzeń lub okoliczności.

Dyrektor Biura Zarządu, Promocji i Relacji Inwestorskich Spółki wyjaśniła m.in., że w związku ze złożeniem do sądu wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego, RN nie zostały przekazane informacje i materiały dotyczące przedmiotowego wniosku, tłumacząc to m.in. potrzebą maksymalnego ograniczenia kręgu osób mogących mieć dostęp do informacji o tym fakcie. Jednocześnie mając na względzie opinię prawną Biura Obsługi Prawnej i Nadzoru Właścicielskiego Centrali PKPC z 15 lipca 2024 r. w sprawie udostępniania Członkom RN dokumentów dotyczących postępowania sanacyjnego, z uwagi na brak podjęcia przez RN stosownej uchwały (wyrażającej wolę całej RN), bądź zapisu do protokołu, dokumentów nie udostępniono.

Były p.o. Prezesa Zarządu Marcin Wojewódka w swoich wyjaśnieniach potwierdził m.in., że RN nie zostały natychmiast przekazane informacje i materiały dotyczące wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego, co wynikało z najwyższej dbałości o dobro Spółki oraz związane było z dyrektywą skutecznego i jak najszybszego otwarcia postępowania sanacyjnego. Dodał, że Zarząd po przeprowadzeniu wewnętrznych analiz podjął jednogłośnie decyzję o wystąpieniu z wnioskiem o otwarcie ww. postępowania, a także decyzję o opóźnieniu przekazania powyższej informacji do wiadomości publicznej. Informacja o złożeniu wniosku miała charakter poufny. W ocenie całego Zarządu niezwłoczne podanie do publicznej wiadomości przedmiotowej informacji poufnej, w tym przekazanie jej niektórym członkom RN, którzy do dnia dzisiejszego pozostają w sporach sądowych ze Spółką, mogło mieć niezwykle negatywny wpływ na zaplanowany proces wszczęcia procedury sądowej zmierzającej do otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego. Z uwagi na powyższe, kierując się dobrem Spółki, Zarząd zdecydował o maksymalnym ograniczeniu kręgu osób mogących mieć dostęp do informacji o planowanym złożeniu wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego. W przypadku RN w jej ówczesnym składzie, gdy zasiadały w niej również osoby „torpedujące” restrukturyzacyjne działania ówczesnego Zarządu, przekazanie Członkom RN dokumentów przed podjęciem przed sąd stosownego postanowienia, mogłoby w znaczący i negatywny sposób wpłynąć na Spółkę. Niezwłocznie po upublicznieniu informacji dotyczącej złożenia przez Spółkę wniosku do sądu o otwarcie postępowania sanacyjnego, Zarząd poinformował o tym fakcie RN

i kwestia ta wraz z planowanymi działaniami restrukturyzacyjnymi była przedmiotem dyskusji na posiedzeniu RN. Zaznaczył, że po udzieleniu RN podczas posiedzenia ustnych wyjaśnień przez Członków Zarządu, RN nie wniosowała już o dokumenty w tej sprawie.

NIK zauważa, że RN nie znajduje się w kręgu podmiotów, którym taki dostęp powinien zostać ograniczony, a zgodnie z art. 380<sup>1</sup> §3 pkt 2 w zw. z art. 380<sup>1</sup> § 1 pkt 4 i 5 ksh Zarząd był zobowiązany, bez dodatkowego wezwania, do udzielenia RN ww. informacji. Nie znajduje uzasadnienia niezastosowanie się do wskazanego przepisu ze względu na odmienne zdanie Członków RN w sprawie restrukturyzacji Spółki. Zgodnie z art. 300<sup>71</sup> § 1 ksh, w celu wykonania swoich obowiązków RN może badać wszystkie dokumenty spółki, dokonywać rewizji stanu majątku spółki oraz żądać od m.in. zarządu, sporządzenia lub przekazania wszelkich informacji, dokumentów, sprawozdań lub wyjaśnień dotyczących spółki, w szczególności jej działalności lub majątku. Jednocześnie zgodnie z § 7 ust. 2 pkt 7 Regulaminu Zarządu<sup>38</sup> do zakresu działania Zarządu należy udostępnianie materiałów RN w ramach wykonywanych przez nią uprawnień statutowych. Wskazane przepisy ksh nie przewidują takich wyłączeń. Dodatkowo w rozdzielniku do uchwały nr 240/2024 Zarządu, dotyczącej złożenia do sądu wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego, znaleźli się poza Członkami Zarządu, również Dyrektorzy CCZ, CCL, CCR. Krąg osób posiadających wiedzę o planowanych działaniach nie zamykał się więc jedynie na Członkach Zarządu.

(akta kontroli tom IV str. 2-47 – plik: 317-318, 1450-1456, 48-94 – plik: 1228-1236, 95-132 - plik: 477, 133-187 – plik: 2134-2136, 236-237, 252-258)

#### **OCENA CZĄSTKOWA**

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że w sytuacji pogarszających się wyników finansowych oraz efektów działalności Spółki w latach 2021-2023 nie przyjęto sformalizowanego i kompleksowego planu naprawczego oraz nie podejmowano adekwatnych i skutecznych działań naprawczych, co w konsekwencji spowodowało pogłębienie się trudnej sytuacji Spółki w I półroczu 2024 r. Nie dostosowano również poziomu nakładów inwestycyjnych w 2023 r. do bieżącej i planowanej sytuacji finansowej Spółki oraz do istniejącej i przewidywanej sytuacji na rynku przewozów, w tym zapotrzebowania na usługi Spółki, a także w kolejnych miesiącach 2023 r. zaniechano korekty PDG w części dotyczącej nakładów inwestycyjnych oraz nie doprowadzono do zmniejszenia zakresu zamówień w zawartych umowach, pomimo że zarówno na etapie przyjmowania PDG, jak i jego realizacji, Zarząd dysponował danymi i informacjami wskazującymi, że nakłady inwestycyjne w przyjętej skali nie były dostosowane do ówczesnej sytuacji na rynku przewozów, przekraczały możliwości finansowe Spółki oraz narażały ją na utratę płynności finansowej i mogły doprowadzić do zaprzestania działalności przez Spółkę.

W PKPC rozpoczęto działania zmierzające do prawnego uregulowania procesu restrukturyzacji, co doprowadziło do otwarcia 25 lipca 2024 r. postępowania sanacyjnego. Zarząd poinformował RN o decyzji w sprawie otwarcia postępowania sanacyjnego, w tym o złożeniu w tej sprawie wniosku do sądu, w dniu 10 lipca 2024 r. a nie niezwłocznie.

<sup>38</sup> Załącznik do uchwały RN nr 1722/VI/2018 z 26 lutego 2018 r.

## 2. Zawieranie i realizacja umów w aspekcie uzyskiwanych efektów i ponoszonych kosztów

Opis stanu faktycznego

### 2.1. Działalność przewozowa

Przychody Spółki z działalności podstawowej<sup>39</sup> w latach 2020-2024 (I półrocze) wzrastały i wyniosły odpowiednio: 2936,6 mln zł, 3085,3 mln zł; 4003,6 mln zł; 4225,5 mln zł; 1762,5 mln zł. Za III kw. 2024 r. przychody wyniosły 2577,9 mln zł.

Jak wyjaśniła Prezes Zarządu, na wzrost przychodów z działalności podstawowej w poszczególnych latach (z tytułu realizacji umów z klientami), przy jednoczesnym zmniejszeniu przewozu towarów w poszczególnych segmentach towarowych, m.in. węgla kamiennego, koksu, węgla brunatnego, drewna i wyrobów, czy przewozów intermodalnych, wpływ miało m.in. duże zapotrzebowanie na przewozy, co przełożyło się na wzrost cen i skutkowało większymi przychodami. Wpływ na zmiany miały również działania konkurencji (zmiany cen na podstawie rozstrzygniętych postępowań przetargowych). Przychody na początku 2022 r. zaczęły rosnąć również w wyniku waloryzacji kontraktów, zmieniła się również struktura przewozów, tj. zwiększyła się średnia odległość w wyniku większej ilości przewozów z portów. Podobnie kształtowała się sytuacja w przypadku kamienia i artykułów budowlanych, natomiast na metale wpływ miała głównie mniejsza ilość transportu, ale na większe odległości, co spowodowało wzrost średniej ceny i uzyskanych przychodów. W przypadku ropy, artykułów chemicznych i nawozów sztucznych renegotjowano warunki zawartych umów w związku ze zmianą kierunków dostaw i struktury przewozów, natomiast w przypadku drewna i wyrobów nastąpił wzrost średniej ceny za tonę w wyniku ograniczenia przewozów na przejściach białorusko-polskich, co przełożyło się na wzrost średniej odległości przewozu i cenę. W ramach przewozów intermodalnych wzrosły ceny w 2022 r. w związku z inflacją po wybuchu wojny na Ukrainie i wprowadzonymi podwyżkami stawek w umowach, natomiast w 2024 r. nastąpił wzrost przewozów na długich relacjach, co przełożyło się na wzrost średniej ceny.

W latach 2021-2024 (I półrocze) wielkości dotyczące działalności przewozowej Spółki kształtowały się następująco:

- przewieziona masa towarowa (mln ton) wyniosła odpowiednio: 89,3; 88,4; 72,6; 30,5, co stanowiło odpowiednio [.....]\* wartości planowanych;
- praca przewozowa ogółem (mld tkm) wyniosła odpowiednio: 23,9; 25,5; 21,2; 8,6, co stanowiło odpowiednio [.....]\* wartości planowanych;
- przychody przewozowe (mln zł) wyniosły odpowiednio: 2926,6; 3771,9; 4033,8; 1664,5, co stanowiło odpowiednio [.....]\* wartości planowanych.

[.....]  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....]\*. Zmniejszyły się przewozy drewna w związku ze spadkiem produkcji w segmencie producentów papieru oraz płyt drewnopochodnych. Wzrosły koszty utrzymania taboru (OPEX) spowodowane wzrostem cen materiałów związanych z procesem naprawczym oraz koszty

<sup>39</sup> W tym: kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych; przychody bocznicowe i trakcyjne; przychody z tytułu sprzedaży materiałów; pozostałe przychody.

usług remontowych (napraw) wykonywanych przez podwykonawców. Wprowadzono embargo na towary z Rosji.

(akta kontroli tom IV str. 95-132 – plik: 1264-1271, 242-244, 264-267, 484-485, 513-516)

Regulacje dotyczące sprzedaży usług, pozyskania klientów oraz trybu zatwierdzania i podpisywania umów zostały zawarte m.in. w *Szczegółowych zasadach kształtowania i uzgadniania warunków handlowych oraz rozliczania wykonania umów handlowych, Taryfie towarowej PKPC, Regulaminie przewozu przesyłek towarowych (RPT) PKPC, Instrukcji postępowania przy zawieraniu umów handlowych na świadczenie usług przewozów towarowych przez PKPC, Szczegółowych zasadach kształtowania i uzgadniania cen oraz rozliczania wykonania umów handlowych dla przewozów przesyłek wojskowych.*

(akta kontroli tom IV str. 2-47 – plik: 1739-1750, 268-279)

W ramach zawartych w latach 2021-2024 (do 25 lipca) umów dotyczących przewozu, tj. odpowiednio: 856, 1034, 923 i 639, przychody<sup>40</sup> wyniosły odpowiednio: 2,7 mld zł; 3,4 mld zł; 3,7 mld zł; 1,7 mld zł.

Dodatkowo przychody uzyskano od kontrahentów, z którymi umów nie zawarto, tj. w 2021 r. bez umowy przychody z przewoźnego wykazano w 89 pozycjach, w 2022 r. w 76, w 2023 r. w 40 i w 2024 r. w 20. Przychody z tego tytułu wyniosły odpowiednio: 10,3 mln zł; 4,4 mln zł; 3,2 mln zł; 1,8 mln zł.

Kontraktowanie usług bez zawarcia umowy odbywało się na podstawie §3 *Szczegółowych zasad kształtowania i uzgadniania warunków handlowych oraz rozliczania wykonania umów handlowych*, w których wskazano, że mają one na celu umożliwienie Spółce szybkiego zareagowania na okazjonalną potrzebę klienta w zakresie zrealizowania przewozu przesyłki transportem kolejowym. Specjalne zasady kontraktowania pozwolić również miały na optymalizację wykorzystania zasobów Spółki przy realizacji usług przewozowych towarów.

(akta kontroli tom IV str. 95-132 – plik: 858-879, 268-279)

W ramach analizy 25 ofert (propozycji handlowych) Spółki, stwierdzono, że przyczyną braku podpisania umowy o realizację dostaw była w szczególności [.....]\*.

Były p.o. Prezes Zarządu Marcin Wojewódka przekazał 21 maja 2024 r. RN informację dotyczącą postępowania na wykonanie przewozu dla [.....

.....  
.....  
.....  
.....

.....]\* Koszty obliczono na zweryfikowanych parametrach operacyjnych pod kątem optymalnych warunków realizacji przewozu dla danej relacji. [.....

.....]\* Przekazał również wyniki po przetargu oraz po aukcji. Prezes Zarządu wyjaśniła, że [.....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

<sup>40</sup> Przychody z przewoźnego z uwzględnieniem reklamacji.

.....]\* Prezes Zarządu wyjaśniła, że Spółka prowadzi analizy przetargów na transport kolejowy i bieżący monitoring w celu ustalenia aktualnych trendów rynkowych w obszarze oferowanych cen. Stanowiło to podstawę do działań Spółki w zakresie strategii cenowej w kolejnych przetargach.

[.....]  
.....  
.....]\*.

(akta kontroli tom IV str. 95-132 – plik: 856-857, 188-206 – plik: 11, 280-295)

## **2.2. Koszty prowadzonej działalności**

**2.2.1.** Koszty działalności operacyjnej wyniosły 3293,8 mln zł w 2023 r. i były wyższe o 5% od kosztów z 2022 r. (3146,4 mln zł) oraz o 19% z 2021 r. (2759,9 mln zł). W I półroczu 2024 r. koszty działalności operacyjnej Spółki wyniosły 1547,2 mln zł.

Największą grupę kosztów stanowiły świadczenia pracownicze (41-45% w latach 2021-2023 oraz 50% w I półroczu 2024 r.). Koszty te wyniosły odpowiednio: 1209,6 mln zł, 1286,3 mln zł, 1475,9 mln zł (wzrost o 22% do 2021 r. oraz o 15% do 2022 r.) i 769,7 mln zł. Zatrudnienie w Spółce kształtowało się na poziomie 15 tys. etatów w 2021 r., 14 tys. w latach 2022-2023 oraz 11 tys. w I półroczu 2024 r.

Istotną pozycję stanowiły też koszty eksploatacji, które w latach 2021-2024 (I półrocze) wyniosły odpowiednio: 772,1 mln zł; 883 mln zł; 705,6 mln zł; 318,9 mln zł. Największą grupę w obszarze eksploatacyjnym stanowiły koszty dostępu do infrastruktury oraz paliwa trakcyjnego. W 2022 r. koszty dostępu do infrastruktury wzrosły w porównaniu do 2021 r. o 6% z 521 mln zł do 550 mln zł, po czym w 2023 r. obniżyły się o 16% do 462,6 mln zł. W I półroczu 2024 r. koszty te wyniosły 199 mln zł. W 2022 r. koszty paliwa trakcyjnego wyniosły 161,5 mln zł i wzrosły o 48% w odniesieniu do 2021 r. Wzrost kosztów wynikał m.in. ze wzrostu cen energii elektrycznej oraz stawek opłaty mocy. W 2023 r. koszty paliwa trakcyjnego zmniejszyły się o 34% do 106,9 mln zł w odniesieniu do 2022 r. a w I połowie 2024 r. wyniosły 43,3 mln zł. W latach 2021-2023 koszty w obszarze utrzymania systematycznie rosły i wyniosły odpowiednio: 526,9 mln zł, 690,2 mln zł, 838 mln zł, a w I półroczu 2024 r. 322,9 mln zł. Najwyższe koszty Spółka ponosiła z tytułu krajowej energii trakcyjnej, które wyniosły 363 mln zł w 2021 r., 494,8 mln zł w 2022 r., 619,3 mln zł w 2023 r. (wzrosły o 70% w porównaniu do 2021 r.) i 228,9 mln zł w I półroczu 2024 r.

(akta kontroli tom I str. 359; tom IV str. 48-49 - plik: 1072-1082, str. 188-206 - plik: 18)

**2.2.2.** Koszty i nakłady inwestycyjne poniesione przez PKPC w ramach transakcji ze spółkami [.....]\* wyniosły [.....]\* w 2023 r. i [.....]\* [.....]\* oraz [.....]\* w I półroczu 2024 r. Największy udział w transakcjach z PKPC posiadała [.....]\* w 2021 r., [.....]\* w 2022 r., [.....]\* w 2023 r. i [.....]\* w I półroczu 2024 r., w tym poniesione nakłady na przeglądy i naprawy okresowe taboru (P3, P4, P5) wyniosły odpowiednio: [.....]\*.

(akta kontroli tom IV str. 48-49 - plik: 1159)

**2.2.3.** W Spółce wydatki reprezentacyjne, a także wydatki na usługi prawne, marketingowe, w zakresie stosunków międzyludzkich i komunikacji społecznej oraz doradztwa związanego z zarządzaniem wyniosły 5,9 mln zł w 2021 r.<sup>41</sup>, 5,1 mln zł w 2022 r.<sup>42</sup> oraz 12,6 mln w 2023 r.<sup>43</sup>.

W 2021 r. i w 2023 r. na usługi doradztwa w zakresie zarządzania wydatkowano po 2,2 mln zł oraz 1,6 mln zł w 2022 r. Obejmowały one m.in. doradztwo w obszarze podatkowym, wyceny nieruchomości i taboru, przeprowadzenia badań marketingowych.

W 2023 r. na usługi prawne, zlecane kancelariom polskim i zagranicznym, wydatkowano [.....]\*. Świadczone usługi w zakresie m.in. stałej obsługi Zakładów Spółki, procesów prowadzonych w innych krajach, skomplikowanych spraw o dużej wartości przedmiotu sporu, obsługi roszczeń z tytułu wypadków kolejowych, szkód w infrastrukturze. Usługi prawne zlecano głównie w zakresie postępowań i projektów wymagających specjalistycznej wiedzy lub doświadczenia pełnomocników. Udział ww. wydatków w przychodach Spółki wyniósł [.....]\*. Prezes Zarządu wyjaśniła, że liczba zatrudnionych pracowników w Biurze Obsługi Prawnej i Nadzoru Właścicielskiego na koniec 2023 r. wyniosła 25 osób [.....]\*. Liczba prowadzonych spraw sądowych, bieżąca obsługa przedsiębiorstwa będącego spółką giełdową (zatrudniająca ok. 13 tys. pracowników, posiadającą centralę w trzech lokalizacjach, siedem zakładów) oraz posiadającą 20 spółek zależnych, uzasadniała wsparcie Biura przez zewnętrzne kancelarie. Na przykładzie umów z trzema podmiotami Prezes Zarządu wyjaśniła, że kancelarie prowadziły kluczowe sprawy o wysokim stopniu skomplikowania i dużych wartościach przedmiotu sporu.

(akta kontroli tom I str. 406-408, tom IV str. 133-187 – plik: 139-141, tom VI str. 1-90, 133)

W 2023 r. wydatki reprezentacyjne wyniosły [.....]\* W 2021 r., ze względu na ograniczenia pandemii COVID-19, Spółka [.....]\*  
Poniesiono wydatki m.in. na: [.....]\*  
[.....]\* W 2022 r. poniesiono wydatki m.in. na [.....]\*  
[.....]\* Spółka brała udział w konferencjach i kongresach, których poprzednio uczestniczyła regularnie, [.....]\*  
[.....]\*  
[.....]\*

<sup>41</sup> Uchwała nr 109/2022 Zarządu PKPC z 12 kwietnia 2022 r. Sprawozdanie Zarządu o wydatkach reprezentacyjnych, a także wydatkach na usługi prawne, usługi marketingowe, usługi w zakresie stosunków międzyludzkich (public relations) i komunikacji społecznej oraz usługi doradztwa związanego z zarządzaniem w roku 2021.

<sup>42</sup> Uchwała nr 227/2023 Zarządu PKPC z 26 czerwca 2023 r. Sprawozdanie Zarządu o wydatkach reprezentacyjnych, a także wydatkach na usługi prawne, usługi marketingowe, usługi w zakresie stosunków międzyludzkich (public relations) i komunikacji społecznej oraz usługi doradztwa związanego z zarządzaniem w roku 2022.

<sup>43</sup> Uchwała nr 256/2024 Zarządu PKPC z 23 lipca 2024 r. Sprawozdanie Zarządu o wydatkach reprezentacyjnych, a także wydatkach na usługi prawne, usługi marketingowe, usługi w zakresie stosunków międzyludzkich (public relations) i komunikacji społecznej oraz usługi doradztwa związanego z zarządzaniem w roku 2023. Dalej: Sprawozdanie Zarządu o wydatkach w 2023 r.

.....]<sup>\*</sup>

W 2021 r. [.....]<sup>\*</sup> i na usługi marketingowe, w zakresie stosunków międzyludzkich i komunikacji<sup>44</sup> przeznaczono [.....]<sup>\*</sup>. Działania promocyjne były skoncentrowane na tym, aby dotrzeć do największej liczby odbiorców przy wydatkowaniu jak najmniejszych środków finansowych. Prowadzono je w kanałach komunikacyjnych, które zapewniały kojarzenie Spółki z pozytywnymi przedsięwzięciami gospodarczymi i społecznymi oraz rozpoznawalność marki. W 2021 r. m.in. zrealizowano [.....]  
.....]<sup>\*</sup>

W 2022 r. wydatki marketingowe [.....]<sup>\*</sup> w związku z większą aktywnością wizerunkową i reklamową, a celem było umacnianie wizerunku PKPC jako odpowiedzialnego partnera biznesowego. W 2022 r. m.in. [.....]  
.....]<sup>\*</sup>

W 2023 r. wydatki marketingowe wyniosły [.....]<sup>\*</sup>. W 2023 r. nastąpił powrót do pełnych działań sprzed pandemii i większej rozbudowy programów marketingowych, których celem było umacnianie wizerunku Spółki jako odpowiedzialnego partnera biznesowego. Poniesiono m.in. wydatki na: [.....]  
.....]<sup>\*</sup>. Spółka uczestniczyła w [.....]  
.....]<sup>\*</sup>

.....]<sup>\*</sup>. W sprawie efektów (wymiernych korzyści) osiągniętych przez Spółkę Prezes Zarządu wyjaśniła, że [.....]  
.....]<sup>\*</sup>

W przypadku wydarzeń [.....]<sup>\*</sup>, to wydatki były realizowane na polecenie ówczesnego Prezesa Zarządu, wydarzenia miały charakter wizerunkowy [.....]<sup>\*</sup>

(akta kontroli tom I str. 411, 506, tom IV str. 133-187 – plik: 139-141, tom VI str. 1-90, 134)

Badanie faktur dokumentujących wydatki reprezentacyjne i marketingowe wykazało, że zakupiono m.in. [.....]<sup>\*45</sup> [.....]<sup>\*46</sup>  
[.....]  
.....]

<sup>44</sup> Dalej: wydatki marketingowe.

<sup>45</sup> [.....]<sup>\*</sup>

<sup>46</sup> [.....]<sup>\*</sup>.

.....  
.....  
.....]\*<sup>47</sup> [.....  
.....  
.....]\*<sup>48</sup>.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 – plik: 1957-2102, str. 188-206 – plik: 039-043, 043-097, tom VI str. 134-150)

Spółka [.....]\* zawarła umowę z [.....]\* Sp. z o.o., której przedmiotem była organizacja udziału Grupy PKPC w Targach [.....]\* Na potrzeby tego wydarzenia wykonawca zobowiązał się do zaprojektowania i zbudowania stoiska wystawienniczego, [.....]\*  
Szczegółowy kosztorys obejmował: projekt, budowę, aranżację i wyposażenie, montaż, demontaż oraz transport stoiska [.....]\*, catering z obsługą kelnerską [.....]\*, obsługę stoiska, stroje dla hostess, inne koszty [.....]\*, noclegi i wyżywienie obsługi stoiska [.....]\*, fotografa, zapewnienie dostępu do Internetu [.....]\*. Wynagrodzenie wykonawcy za organizację udziału w Targach ustalono na kwotę [.....]\*. Wykonawca 1 czerwca 2023 r. wystawił fakturę dla PKPC na organizację stoiska targowego na ww. kwotę.

(akta kontroli tom I str. 505, 510-530, tom VI str. 111-123)

Spółka zleciła kampanię z zakresu *influencer marketing* w ramach projektu *Lato z Parowozami*. Zakres zlecenia został wskazany we wniosku z 29 czerwca 2023 r. TT AGE Sp. z o.o. 31 sierpnia 2023 r. wystawiła fakturę [.....]\* oraz przedstawiła raport z wykonania zadania, [.....]\*  
.....]\*. W sprawie efektów (wymiernych korzyści) osiągniętych przez Spółkę w związku ze zleceniem ww. kampanii, Prezes Zarządu wyjaśniła, że program był realizowany w ramach holistycznej kampanii wizerunkowej, wykorzystano potencjał portali społecznościowych i uzyskano szeroki odbiór z pozytywnymi treściami związanymi z marką PKPC. W przypadku zleceń udzielonych [.....]\* Sp. z o.o. umowy także podpisano po realizacji usług, tj. na organizację konferencji [.....]\* fakturę wystawiono 13 października 2023 r. [.....]\* i umowę zawarto [.....]\* oraz spotkania dla klientów [.....]\*- faktura z [.....]\*, umowa z [.....]\* Według § 40 ust. 1 i 2 *Instrukcji zakupowej PKPC*, istnieją dwie formy zaciągnięcia zobowiązania – zamówienie z systemu SAP i umowa, przy wartości szacunkowej powyżej [.....]\* była wymagana umowa.

(akta kontroli tom I str. 412-413, 506, 535, tom IV str. 133-187 – plik: 2083-2085, str. 188-206 – plik: 039, 073-075, 095-101, tom VI )

**2.2.4.** W Spółce przyjęto *Regulamin finansowania przedsięwzięć społecznych w formie darowizny i sponsoringu przez PKPC*<sup>49</sup>. Według § 5 ww. Regulaminu, [.....]  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

<sup>47</sup> [.....]\*

<sup>48</sup> [.....]\*

<sup>49</sup> Decyzja nr 37 Prezesa Zarządu PKPC oraz Członka Zarządu ds. Finansowych PKPC z 24 września 2020 r., dalej: Regulamin finansowania przedsięwzięć społecznych.

.....]  
.....]\*.  
(akta kontroli tom IV str. 48-49 - plik: 1456)

Spółka udzieliła [...]]\* darowizn w łącznej kwocie [.....]  
.....  
.....  
.....  
.....]\*.

W 2023 r. darowizny przekazano m.in. [..... ]\*  
na renowację zabytkowego [.....]  
.....]\*, na wsparcie działalności, [.....]  
.....]\*na zakup [.....]  
.....]\* na remont historycznego wagonu, [.....]  
.....]\*; na pokrycie kosztów [.....]  
.....]\*na modernizację pracowni [.....]  
.....]\* na dofinansowanie wydarzenia [.....]  
.....]\*.

Darowizna przekraczająca kwotę [.....]\*<sup>50</sup> posiadała zgodę RN. [.....]  
.....]\*.  
(akta kontroli tom IV str. 48-49 - plik: 5-165, 1458-1459, 1461-1727, 1995; str.  
133-187 - plik: 2103-2109, tom V str. 1-3)

**2.2.5.** Na działalność sponsoringową PKPC wydała łącznie [.....]\*, w tym  
[.....]  
.....]\* z Polskim Komitetem Olimpijskim<sup>51</sup>. Wysokość zaciągniętych  
zobowiązań Spółki w 2023 r. z tytułu zawartych umów sponsoringowych  
obejmujących kolejne lata wyniosła łącznie [.....]\*<sup>52</sup>. W okresie objętym  
kontrolą Spółka zawarła [...]]\* umów sponsorskich, w tym: [.....]  
.....]\*. Wynagrodzenie wypłacone z tytułu umów  
sponsoringowych wynosiło od: [.....]\* do [.....]\*.  
(akta kontroli tom IV str. 48-94 - plik: 166-183, 1417-1457, 1460, str. 188-206 -  
plik: 159-160, tom V str. 3-6, 89)

W wyniku analizy czterech umów sponsoringowych zawartych w 2023 r.  
ustalono, że:

- 1) 31 lipca 2023 r. Spółka, po uzyskaniu zgody RN, podpisała umowę z PKOl na  
okres [.....]\* do [.....]\*, zobowiązując się  
do zapłaty za każdy rok kwoty [.....]\* (łącznie [.....]\*). W ramach umowy  
przewidziano m.in. przyznanie tytułu Sponsora [.....]\*, Sponsora [.....]  
.....]\*, umieszczanie logo lub innego znaku graficznego  
na internetowej stronie [...]]\*, umieszczanie i eksponowanie logotypu Spółki  
w formie paska na wszystkich wydarzeniach organizowanych przez [.....]\*  
związanych z [.....]\*, umieszczanie materiałów

<sup>50</sup> Uchwała nr 111/VIII/2023 RN PKPC z 31 sierpnia 2023 r. w sprawie zawarcia umowy darowizny  
z [.....]\*  
<sup>51</sup> Dalej: PKOl.  
<sup>52</sup> [.....]  
.....]\*.

reklamowych PKPC w trakcie spotkań z mediami oraz wszelkiego rodzaju uroczystości organizowanych przez [.....]\*, umożliwienie PKPC umieszczenia stoiska promocyjnego lub przeprowadzenia akcji promocyjnej podczas wydarzeń, których organizatorem lub współorganizatorem był [.....]\*. Dodatkowo umowa obejmowała również świadczenia reklamowe i promocyjne [.....]\*na rzecz PKPC.

W § 8 ww. umowy wskazano, że [.....]\* może ją rozwiązać w przypadku niewywiązywania się przez Spółkę z obowiązku wnoszenia opłat we właściwej wysokości i terminie oraz rażącego nieprzestrzegania przez sponsora zasad wykorzystania [.....]\*  
.....]\*. PKPC przysługiwało prawo wypowiedzenia umowy w przypadku niewywiązywania się przez [.....]\* z realizacji świadczeń lub rażącego nieprzestrzegania przez [.....]\* zasad wykorzystywania firmy, nazwy marki oraz logotypu PKPC i Grupy Kapitałowej Spółki. W przypadku zaistnienia siły wyższej uniemożliwiającej realizację umowy stronom przysługiwało zawieszenie umowy na czas jej trwania, a w sytuacji wygaśnięcia umowy z powodu siły wyższej rozliczenie umowy wynikające z zaawansowania jej realizacji. Według § 8 ust. 8 ww. umowy w przypadku istotnego pogorszenia się sytuacji finansowej Spółki strony zobowiązały się do rozpoczęcia w dobrej wierze negocjacji mających na celu dostosowanie zakresu zobowiązań sponsora do aktualnej sytuacji finansowej. Spółka zleciła firmie consultingowej przeprowadzenie prognozy efektywności sponsoringu [.....]\*, w której szacowano, że świadczenia deklarowane przez [.....]\* (reklama, prawa wizerunkowe, rzeczowe i hospitality, event) powinny wynieść [.....]\*.

PKPC wypowiedziało ww. umowę [.....]\* 2024 r., a [.....]\*2024 r. zawarto porozumienie, w wyniku którego [.....]\*  
.....]\*. Kancelaria prawna, której zlecono rozwiązanie umowy z [.....]\*, pobrała wynagrodzenie [.....]\*  
.....]\*.

(akta kontroli tom VI str. 48-49 - plik: 292-318, 1266-1276, 1802-1822, 2010-2015; str. 95-132 - plik: 54, 377; str. 188-206 - plik: 131-160)

- 2) 23 lutego 2023 r. Spółka zawarła umowę z Widzewem Łódź S.A. obowiązującą do 1 grudnia 2025 r. RN 30 stycznia 2023 r. wyraziła zgodę na zawarcie ww. umowy o wartości nieprzekraczającej kwoty [.....]\*. W ramach umowy sponsorskiej PKPC zobowiązało się do zapłaty na rzecz [.....]\*kwoty [.....]\*. W ramach umowy [.....]\* S.A. zobowiązał się m.in. do nadania PKPC tytułu oficjalnego sponsora [.....]\*, udzielenia prawa do wykorzystania tytułu sponsorskiego we własnych działaniach komunikacyjnych, prawa do wykorzystania materiałów multimedialnych, umieszczenia logo sponsora na [.....]\*  
.....]\*. [.....]\*  
.....]\*. Rozwiązanie umowy PKPC przysługiwało w przypadku sytuacji rażącego naruszenia umowy przez sponsorowanego. W dniu 12 listopada 2024 r. PKPC zawarł porozumienie z [.....]\* S.A. w wyniku, którego dokonano finalnego rozliczenia umowy oraz korekty [.....]\* faktur na kwotę [.....]\*wystawionych w [.....]\*. Z tytułu umowy sponsorskiej Spółka ostatecznie wypłaciła [.....]\*S.A.

kwotę [.....]\*. Za działania związane z rozwiązaniem umowy kancelaria prawna pobrała wynagrodzenie [.....]\*.

Dodatkowo Spółka [.....]\* zleciła [.....]\* przygotowanie i wyposażenie [.....]\* o wartości [.....]\*.

(akta kontroli tom IV str. 48-94 - plik: 258-278, 1266-1276, 1836-1862, 2007; str. 95-132 - plik: 87, 426; str. 133-187 - plik: 2166, tom V str. 5)

3) 10 lutego 2023 r. Spółka zawarła umowę sponsoringową z Unią Skierniewice Non-Profit Spółka z o.o. na okres od [.....]\* do [.....]\* na łączną kwotę [.....]\*, płatnych w [.....]\*. Zgoda RN nie była wymagana, [.....]\*. W ramach umowy [.....]\* miała świadczyć dla PKPC usługi promocyjne polegające m.in. na: nadaniu sponsorowi tytułu, przyznania [.....]\* wraz z dostępem do strefy VIP, otrzymaniu pakietu gadżetów [.....]\*, umieszczenie logotypu sponsora na [.....]\*. Umowa została wypowiedziana przez Spółkę 30 kwietnia 2024 r. Z tytułu umowy PKPC wypłaciła [.....]\* Spółka z o.o. [.....]\*.

(akta kontroli tom IV str. 48-94 - plik: 184-190, 1266-1276, 1728-1753, 2016-2017; str. 133-187 - plik: 2167, tom V str. 5)

4) 14 września 2023 r. Spółka zawarła umowę [.....]\* na współorganizację [.....]\*. Przedmiotem umowy były świadczenia promocyjne i marketingowe polegające m.in. na: prezentacji logotypu sponsora, nadanie tytułu partnera strategicznego oraz imprez towarzyszących [.....]\*, zapewnienie miejsca na potrzeby organizacji przez sponsora spotkań, podawanie informacji o sponsorze w spotach reklamowych i lokalnej prasie. Dodatkowo poniesiono koszty m.in. z tytułu usług świadczonych przez [.....]\* Sp. z o.o. [.....]\* np. na namiot, aranżację stoiska i Sali „obsługę brandingową”. W odpowiedzi na pytanie dotyczące osiągniętych efektów (wymiernych korzyści) z uczestnictwa Spółki w [.....]\* [.....]\*. Prezes Spółki wyjaśniła, że obydwa wydarzenia były realizowane [.....]\* [.....]\* Wydarzenia miały charakter wizerunkowy [.....]\* [.....]\*.

(akta kontroli tom I str. 497-500, 505-506)

W umowach z [.....]\* zawierano pakiety *Hospitality*. W ramach umowy z [.....]\* uzgodniono zapewnienie sponsorowi prawa do wykorzystania na potrzeby własnej działalności dwóch jednoosobowych pakietów *Hospitality* dla dwóch osób [.....]\*, liczba dni pobytu każdej z osób miała być nie mniejsza niż pięć, a uczestnictwo w pakiecie „Hospitality” miało się odbywać w terminie i na warunkach zaproponowanych przez sponsorowanego. Każdy z pakietów *Hospitality* miał obejmować m.in: przelot [.....]\* [.....]\*; transfer z lotniska do hotelu i z hotelu na lotnisko; zakwaterowanie, ubezpieczenie; nie mniej niż jeden bilet na [.....]\* [.....]\* dziennie; uzgodnione ze sponsorem elementy [.....]\* [.....]\*. W ramach „Hospitality” w umowie z [.....]\* S.A. PKPC przysługiwał: [.....]\* z dostępem do strefy VIP, oferty cateringu oraz alkoholu; [.....]\*

[.....]\*; oficjalne gadżety [.....]\*; dedykowane miejsce parkingowe VIP [.....]\*.

(tom IV str. 48-94 - plik: 1820, 1850-1859)

Prezes Zarządu wyjaśniła, że pakiety „Hospitality” były częścią składową oferty składanej przez [.....]\*, [.....]\*S.A. oraz [.....]\*Sp. z o.o. O ostatecznym zakresie świadczeń decydował Zarząd w rozmowach z poszczególnymi podmiotami. W związku z podpisaniem porozumienia z [.....]\* o rozwiązaniu umowy, nikt nie skorzystał z pakietu „Hospitality”. W przypadku umowy sponsoringowej z [.....]\* S.A. zaproszenie gości było w gestii Członka Zarządu ds. Operacyjnych oraz Prezesa Zarządu. Za koordynację umowy w tym zakresie odpowiadał niepracujący już w Spółce pracownik Biura Promocji. W przypadku umowy z [.....]\* Spółka z o.o. kwestia korzystania z pakietu była w gestii Prezesa Zarządu.

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że wskazane pakiety były elementem umów sponsoringowych. Umowy te opracowywało i weryfikowało biuro prawne i biuro marketingu. Umowy ze wskazanymi podmiotami były pozytywnie zaakceptowane przez RN. Na marginesie warto wskazać, że umowy te zostały przejęte przez [.....]\* S.A. Były Prezes nie udzielił wyjaśnienia na temat kto, w jakim zakresie i z jaką częstotliwością korzystał z ww. pakietów.

(akta kontroli tom I str. 128-131, 558-566, tom V str. 40-41)

**2.2.6.** W okresie objętym kontrolą wynagrodzenie Członków RN wyniosło łącznie [.....]\*, w tym [.....]\* w 2021 r., [.....]\* w 2022 r., [.....]\* w 2023 r., [.....]\* (do czasu podjęcia postępowania sanacyjnego). Wynagrodzenie Członków Zarządu wyniosło łącznie [.....]\*, z czego wysokość premii za realizację celów strategicznych wypłaconych wszystkim Członkom Zarządu w 2021 r. i 2023 r. wyniosła [.....]\* oraz odprawy dla ośmiu Członków Zarządu wypłacone w 2021 r. i 2023 r. [.....]\*. Wynagrodzenie Członków Zarządu w latach 2021-2024 (do czasu wszczęcia postępowania sanacyjnego) wyniosło odpowiednio: [.....]\*.

Wypłata wynagrodzenia zmiennego następowała po podjęciu m.in. uchwał udzielających absolutorium z wykonywania obowiązków przez poszczególnych Członków Zarządu oraz w związku z wykonaniem przez Członków Zarządu celów określonych w uchwałach RN, po podjęciu przez Komitet ds. Nominacji RN uchwał rekomendujących jego przyznanie.

W okresie objętym kontrolą wynagrodzenie z tytułu zakazu konkurencji wypłacone Członkom Zarządu wyniosło łącznie [.....]\*, w tym [.....]\* za rok 2021r., [.....]\* za 2022 r. i [.....]\* za 2024 r. W 2024 r. nie wypłacono wynagrodzenia z tytułu zakazu konkurencji czterem byłym Członkom Zarządu w wysokości [.....]\*. Byli Członkowie Zarządu składali oświadczenia o nieprowadzeniu jakiegokolwiek działalności konkurencyjnej lub informacje o prowadzeniu działalności nie będącej działalnością konkurencyjną.

Dyrektor Biura Zrządzania Zasobami Ludzkimi wyjaśniła, że PKPC w restrukturyzacji nie wypełniła obowiązku wypłaty nierozliczonych na dzień otwarcia postępowania sanacyjnego Spółki to jest od 25 lipca 2024 r. świadczeń należnych byłym Członkom Zarządu z tytułu zakazu konkurencji. Zobowiązania z tego tytułu zostały włączone do masy sanacyjnej i przekazane do uwzględnienia w spisie wierzytelności Spółki. Decyzja w tym zakresie wynikała z objęcia Spółki procesem restrukturyzacyjnym.

Spółka nie występowała na drogę sądową przeciwko Zarządzającym pełniącym swoje funkcje w okresie objętym kontrolą, w związku z naruszeniem obowiązków wynikających z zawartych z nimi umów o świadczenie usług zarządzania oraz o zakazie konkurencji lub w związku z uzasadnionym podejrzeniem o popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia na szkodę Spółki. W dniu 20 czerwca 2024 r. Zarząd Spółki złożył w Prokuraturze Okręgowej w Warszawie zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa wyrządzenia szkody majątkowej wielkich rozmiarów na szkodę Spółki przez członków Zarządu PKPC w latach 2022-2023.

(akta kontroli: tom I str. 137-139, tom IV str. 95-132 - plik: 908-932, str. 133-187  
- plik: 2362-2385, str. 188-206 - plik: 21-34, 44, 124, str. 510-512 - plik: 8, 90,  
tom V str. 42-43)

**2.2.7.** W okresie objętym kontrolą Spółka zawarła 11 umów na naprawy wagonów i lokomotyw z podmiotami zewnętrznymi. Analiza czterech umów zawartych w 2023 r.<sup>53</sup> wykazała, że w umowach zabezpieczono interesy Spółki poprzez m.in: ustalenie zasad odstąpienia od umowy, ustalenie okresu gwarancji po wykonanej naprawie okresowej na 24 miesiące, zobowiązanie wykonawców do wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy, ustalenie kar umownych [.....]  
.....]  
.....]

Podmioty realizujące naprawy taboru wniosły zabezpieczenie należytego wykonania umów w prawidłowej wysokości.

Wagony przekazywano do napraw okresowych na podstawie protokołów kwalifikacji do naprawy sporządzanych przez BTiWT podpisywanych przez przedstawicieli Spółki. Do przedkładanych faktur przez wykonawców umów załączano specyfikacje potwierdzające zakres wykonanych prac przy wagonach razem z ich wyceną oraz protokoły odbioru każdego wagonu odrębnie. Specyfikacje wykonanych napraw oraz protokoły odbiorów były akceptowane przez kontrolera jakości naprawiającego oraz komisarza odbiorczego ze strony PKPC. W protokołach odbioru [.....]  
.....]

.....] nie stwierdzono wad. W wyniku naprawy [.....] przywrócono do eksploatacji bez ograniczeń na okres [.....]. Zarząd Spółki 26 lutego 2024 r. podjął decyzję o ograniczeniu realizacji przedmiotowych umów<sup>54</sup>, [.....]  
.....]

Spółka regulowała należności z wystawionych przez ww. wykonawców faktur za naprawy [.....], [.....] z [.....] faktur za naprawy zostało w części lub w całości włączonych do masy sanacyjnej. Wykonawcom wypłacono [.....], a do masy sanacyjnej włączono zobowiązania w wysokości [.....] oraz odsetki w wysokości [.....]. Prezes Zarządu wyjaśniła, że [.....]  
.....] wynikało z ówczesnej sytuacji

<sup>53</sup> [.....]  
.....]

<sup>54</sup> Uchwała nr 68/2024 Zarządu PKPC z 26 lutego 2024 r. w sprawie wyrażenia zgody na wstrzymanie realizacji niektórych umów na naprawy okresowe wagonów oraz na częściowe odstąpienie od umów na naprawy okresowe.

finansowej Spółki, [.....]  
.....]\*.

(akta kontroli tom IV str. 95-132 - plik: 436, str. 133-187 - plik: 177, 2237-2349,  
str. 188-206 - plik: 125-129, 161-172, str. 510-512 - plik: 110-111, tom V str. 46-  
47)

### **2.3. Realizacja decyzji Prezesa Rady Ministrów**

**2.3.1.** W następstwie agresji Rosji na Ukrainę Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, przyjął ustawę z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego<sup>55</sup>, wprowadzając od 16 kwietnia 2022 r. zakaz sprowadzania na terytorium Polski węgla z Rosji i Białorusi. Embargo na import z Rosji zostało wprowadzone w sytuacji wzmożonego popytu na węgiel, który powodował wzrost jego cen na światowych rynkach przy niewystarczającej podaży i wzroście kosztów wydobywania. Polecenia dokonania zakupu i przetransportowania do Polski pięciu milionów ton węgla o parametrach pozwalających na wykorzystanie go przez gospodarstwa domowe zostały wydane przez Prezesa Rady Ministrów<sup>56</sup> w stosunku do spółek Węglkokoks S.A. oraz PGE Paliwa Sp. z o.o.<sup>57</sup>.

Decyzją BPRM.5020.192.2022(1) z 25 lipca 2022 r.<sup>58</sup> Prezes Rady Ministrów<sup>59</sup>, działając na podstawie ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym<sup>60</sup>, polecił PKPC przetransportowanie węgla zakupionego przez spółki kupujące, do miejsc wskazanych w umowie. Zobowiązał Spółkę do transportu węgla priorytetowo do 31 grudnia 2022 r. oraz wyznaczył ministra właściwego do spraw aktywów państwowych<sup>61</sup> do zawarcia niezbędnej umowy związanej z realizacją ww. polecenia. Finansowanie realizacji polecenia miało nastąpić ze środków przewidzianych w ustawie z dnia 23 czerwca 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach służących ochronie odbiorców niektórych paliw stałych w związku z sytuacją na rynku paliw<sup>62</sup> z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19, na podstawie umowy zawartej przez Skarb Państwa<sup>63</sup> (MAP). Ww. decyzja 6 października 2022 r. została zmieniona decyzją Prezesa RM w ten sposób, że transport węgla miał odbyć się transportem szynowym do Centrów wskazanych przez spółki kupujące; realizacja zadania możliwa była przez spółki zależne Grupy PKP CARGO oraz inne podmioty, którym Spółka zleciła realizację zadania; termin transportu priorytetowo węgla wydłużono do 30 czerwca 2023 r.; finansowanie realizacji polecenia miało nastąpić ze środków budżetu państwa na podstawie umów zawartych przez SP – MAP.

(akta kontroli tom III str. 261-265, 322-328, tom IV str. 2-47 – plik: 1219, 1223,  
1229)

**2.3.2.** W dniu 19 lipca 2022 r. Zarząd Spółki podjął uchwałę<sup>64</sup> dotyczącą koordynacji przewozu węgla z portów morskich. Spółka zrealizowała decyzję

<sup>55</sup> Dz. U. z 2025 r. poz. 514.

<sup>56</sup> Decyzja Prezesa RM z 13 lipca 2022 r. znak BPRM.5020.19.2022(1), zmieniona decyzją Prezesa RM nr BPRM.5020.19.1.2022(9) z 8 sierpnia 2022 r. Prezes RM na podstawie art. 7a ust. 1 pkt 4 i ust. 2 pkt 3 oraz art. 7b ustawy o zarządzaniu kryzysowym polecił spółkom kupującym w terminie do 31 października 2022 r. zakup łącznie przynajmniej 5 mln ton węgla energetycznego i w terminie do 30 kwietnia 2023 r. sprowadzenie go do Polski.

<sup>57</sup> Dalej: spółki kupujące.

<sup>58</sup> Dalej: decyzja węglowa,

<sup>59</sup> Dalej: Prezes RM.

<sup>60</sup> Dz. U. z 2023 r. poz. 122, ze zm. (dalej: ustawa o zarządzaniu kryzysowym).

<sup>61</sup> Dalej: MAP.

<sup>62</sup> Dz. U. poz. 1477.

<sup>63</sup> Dalej: SP.

<sup>64</sup> Uchwała nr 199/2022 Zarządu PKP CARGO S.A. z 19 lipca 2022 r. w sprawie powołania Zespołu ds. koordynacji przewozu węgla z portów morskich, którego zadaniem było przeprowadzenie

węglową na podstawie umów komercyjnych zawartych bezpośrednio ze spółkami kupującymi, z którymi już wcześniej PKPC współpracowała. [...] łącznie przewieziono [...] ton węgla (pierwsze nadanie węgla nastąpiło [...] ostatnie [...]). W przypadku [...] łącznie przewieziono [...] ton węgla (pierwsze nadanie [...], ostatnie [...]).

Łączny uzyskany przychód z tytułu realizacji decyzji węglowej wyniósł<sup>65</sup> [...] w tym [...] na podstawie umowy zawartej z [...] S.A. i [...] z [...]. Przychód z przewoźnego z tytułu realizacji ww. decyzji wyniósł [...] zł/tonę w 2022 r. i [...] zł/tonę w 2023 r. Średnia cena przewoźnego w grupie towarowej węgiel kamienny w 2022 r. wahała się od [...] zł/tonę w III kwartale do [...] zł/tonę w IV kwartale, a w 2023 r. od [...] zł/tonę w I kwartale do [...] zł/tonę w II kwartale.

Koszty związane z realizacją decyzji węglowej wyniosły [...] mln zł, w tym:

- paliwo i energia [...] w 2022 r. i [...] w 2023 r.),
- dostęp do infrastruktury – [...] (odpowiednio: [...]),
- drużyny trakcyjne – [...] (odpowiednio: [...]),
- lokomotywy – [...] (odpowiednio: [...]),
- wagony – [...] (odpowiednio: [...]),
- koszty stacyjne – [...] (odpowiednio: [...]).

W wyniku realizacji umów zawartych ze spółkami kupującymi PKPC osiągnęła zysk w wysokości [...].

(akta kontroli tom III str. 100-102, 115-117, 122-127, 266, 328-329, tom IV str. 48-94 – plik: 444-1071, str. 133-187 – plik: 102, 192-235, 550-1723)

**2.3.3.** W lipcu 2022 r. PKPC skierowała do MAP postulaty dotyczące m.in. zwrotu utraconych przychodów, kosztów (kar umownych, odszkodowań, opóźnień) związanych z zerwaniem kontraktów wynikających z realizacji decyzji węglowej, zapłaty odszkodowań w przypadku poniesienia przez Spółkę szkody, niezwłocznego zapewnienia środków finansowych na realizację zadań wynikających z decyzji węglowej w wysokości nie niższej niż 300 mln zł. Oszacowano<sup>68</sup>, że w okresie sierpień-grudzień 2022 r., w związku z realizacją dodatkowych przewozów węgla, Spółka nie wykona przewozów w łącznej ilości ok. [...] we wszystkich pozostałych grupach towarowych. Szacowane utracone przychody z tego tytułu wyniosły ok. [...]. Remont dodatkowych wagonów [...] oszacowano na kwotę ok. [...]. Łączne koszty finansowania podjętych działań w celu realizacji decyzji węglowej oszacowano na ok. [...], bez kosztów osobowych, związanych z koniecznością zapewnienia dodatkowej obsady drużyn trakcyjnych dla realizacji przewozów węgla.

(akta kontroli tom III str. 266-270, tom IV str. 2-47 – plik: 1221, 1230, 1232)

W sierpniu 2022 r. Spółka poinformowała [...], że szacunkowe koszty realizacji decyzji węglowej wzrosły do [...]

.....  
.....<sup>69</sup> .....]

---

procesu związanego z koordynacją przewozu węgla z portów morskich do miejsc strategicznych na terenie kraju. Nadzór nad realizacją uchwały pełnił Zarząd.

<sup>65</sup> Dane przekazane przez Biuro Kontrolingu.

<sup>66</sup> [...]

<sup>67</sup> [...]

<sup>68</sup> Na podstawie przeprowadzonej analizy przez pion handlowy Spółki (mail z 28 lipca 2022 r.).

<sup>69</sup> Kwota została oszacowana przy założeniu m.in. realizacji decyzji węglowej do 30 czerwca 2023 r., przy wolumenie węgla 5 mln ton.

[.....]  
.....]\*

(akta kontroli tom III str. 271-272, tom IV str. 2-47 – plik: 1235)

W kolejnym piśmie w styczniu 2023 r. poinformowano [....]\*, że koszty realizacji decyzji węglowej pokrywane są przez [.....]  
.....]\*, jednak Spółka również ponosi lub poniesie koszty z tego tytułu oszacowane na kwotę [.....]  
.....]\*.

(akta kontroli tom III str. 273-274, tom IV str. 133-187 – plik: 1754)

Po zakończeniu realizacji decyzji węglowej w lipcu 2023 r. przekazano [.....]\* informację, [.....]  
.....]  
.....]\*. Koszty realizacji ww. decyzji obliczono na [.....]  
.....]\*.

(akta kontroli tom III str. 275-280, tom IV str. 133-187 – plik: 1757)

W sierpniu 2023 r. MAP zwróciło się do Spółki o przedstawienie dodatkowych wyjaśnień i informacji dotyczących przekazanego materiału w zakresie kosztów przetransportowanego węgla, bieżących napraw oraz remontów taboru kolejowego, niezrealizowanych przewozów w okresie od sierpnia 2022 r. do czerwca 2023 r. oraz kar umownych. Ponadto MAP zwróciło się o jednoznaczne wskazanie poszczególnych pozycji kosztowych, związanych z realizacją decyzji węglowej, które nie zostały pokryte środkami finansowymi uzyskanymi z umów zawartych na warunkach rynkowych ze spółkami kupującymi, a które wymagałyby pokrycia na podstawie umowy zawieranej z MAP. W odpowiedzi we wrześniu 2023 r. Spółka poinformowała MAP, że niezwłocznie po opracowaniu danych kosztowych PKPC. za II kwartał 2023 r. udzieli wyjaśnień.

Do dnia zakończenia czynności kontrolnych Spółka nie przedstawiła kontrolerom NIK dokumentów potwierdzających, że PKPC udzieliła szczegółowych wyjaśnień na przedmiotowe pismo MAP.

(akta kontroli tom III str. 281-286, tom IV str. 133-187 – plik: 1805-1806)

Od sierpnia 2022 r. do maja 2023 r. Spółka prowadziła z MAP prace nad projektem umowy dotyczącej finansowania decyzji węglowej. Zgodnie z pierwotnym projektem, MAP zobowiązałyby się w szczególności do zwrotu wszelkich kosztów, wydatków lub opłat poniesionych przez Spółkę (w tym m. in. opłat na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej w związku z postojem taboru kolejowego dedykowanego do przewozu węgla na stacjach pośrednich i oczekiwaniem na wjazd do stacji docelowych, wydatków na naprawy okresowe wagonów i lokomotyw przeznaczonych do przewozu węgla, opłat/kar umownych/odszkodowań naliczonych przez klientów PKPC w związku z brakiem realizacji umów handlowych z winy Spółki), naprawienia szkody powstałej po stronie Spółki, zapłaty na rzecz spółek zależnych wszelkich kosztów powstałych w związku z realizacją ww. decyzji. Wynagrodzenie za przewóz węgla PKPC miała otrzymywać od spółek kupujących, a po podpisaniu umowy od SP środki na naprawy taboru. Nie doszło jednak do jej podpisania.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 – plik: 1812-1825, 1830-1841)

W grudniu 2022 r. przygotowano<sup>70</sup> dla RN prezentację o realizacji decyzji węglowej, w której zawarto informacje dotyczące m.in. rozmów z [.....]\* w zakresie zasad ustalania współpracy przy realizacji ww. decyzji, współpracy ze spółkami kupującymi, przebiegu negocjacji z [.....]\*. Według projektu umowy z [.....]\* z grudnia 2022 r., wypłata środków finansowych na rzecz Spółki miała nastąpić po złożeniu wniosku i potwierdzeniu przez niezależnego doradcę zasadności poniesienia kosztów napraw taboru kolejowego oraz kwoty odszkodowania, a także po weryfikacji związku przyczynowego pomiędzy szkodą a realizacją decyzji węglowej. W ocenie BOPiNW szansa na uzyskanie od [.....]\* środków na naprawy taboru kolejowego, wykorzystywanego do przewozów węgla była znikoma. Przedmiotowy tabor wykorzystywany był także na rzecz innych klientów Spółki. Realizacja ww. decyzji nie była wyłączną przyczyną poniesienia kosztów naprawy wagonów węglarek, a jednym z czynników cenotwórczych wynagrodzenia za przewoźne były koszty eksploatacji i napraw planowych taboru kolejowego. W opinii BOPiNW, zwrot lub dofinansowanie [.....]\* kosztów napraw taboru kolejowego rodził wysokie ryzyko uznania dofinansowania za dotację, a w konsekwencji za niedozwoloną pomoc publiczną.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 – pliki: 1839)

W lipcu 2024 r. Spółka wraz z organizacjami związkowymi zwróciła się do Prezesa RM z wnioskiem o pilne doprowadzenie do wypłaty rekompensaty z tytułu kosztów poniesionych w wyniku wykonania decyzji węglowej<sup>71</sup>. Argumentowano, że prawidłowe i terminowe wykonanie ww. decyzji spowodowało konieczność zaangażowania znacznych środków po stronie Spółki oraz rezygnacji z realizacji części istniejących wówczas umów, co doprowadziło do wyrządzenia szkody majątkowej, utraty istotnych przychodów i spodziewanych korzyści. W piśmie nie określono jednak wielkości strat. Ponadto Zarząd Spółki skierował pismo do [.....]\* z wnioskiem o zawarcie umowy na podstawie [.....]\*. Przedmiotem umowy miała być wypłata rekompensaty, ustalonej według zasady pełnego odszkodowania. Zdaniem Zarządu decyzja węglowa stanowiła radykalną ingerencję w wolność działalności gospodarczej i prowadziła do czasowego wyłączenia Spółki z prawa do dysponowania jej majątkiem oraz przejaw nieuzasadnionej dyskryminacji względem jej licznych konkurentów na rynku kolejowych przewozów towarowych, na których nie zostały nałożone podobne obowiązki. [.....]\* w odpowiedzi na ww. pisma wyjaśnił, że nie ma podstaw do podpisania ze Spółką umowy na podstawie ww. decyzji. Zazaczył, że koszty transportu, o których mowa w decyzji węglowej zostały wobec Spółki w pełni pokryte. W przypadku zawarcia umowy przez [.....]\* ze Spółką finansowanie realizacji polecenia (tj. transportu węgla) powinno nastąpić ze środków budżetu państwa. Jednak w toku prac nad projektem umowy [.....]\* pozyskano potwierdzenie od PKPC oraz spółek kupujących, że koszty transportu przez Spółkę zakupionego węgla na podstawie decyzji węglowej zostały pokryte przez spółki kupujące, w oparciu o postanowienia umów handlowych zawartych z PKPC. [.....]\*. Z uwagi na zastosowany rynkowy mechanizm finansowania, ewentualna umowa, ze względu na ryzyko podwójnego finansowania działań realizowanych przez Spółkę na mocy ww. decyzji, nie może obejmować finansowania transportu węgla. [.....]\*

<sup>70</sup> Biuro Obsługi Prawnej i Nadzoru Właścicielskiego (dalej: BOPiNW) oraz Biuro Handlowe – Rynek Przewozów Konwencjonalnych.

<sup>71</sup> Szef Kancelarii Prezesa RM zwrócił się do MAP o analizę podniesionych postulatów, podjęcie stosownych działań i udzielenie odpowiedzi Spółce.

podniósł, że treść ww. decyzji określiła sfinansowanie wyłącznie kosztów transportu węgla i nie wskazuje możliwości pokrycia żadnych innych kosztów poniesionych przez Spółkę, a związanych z wykonaniem polecenia. Wskazał, że zgodnie z kompetencjami nie jest także właściwym adresatem i nie wykonuje praw z akcji wynikających z nadzoru nad Spółką, a prośba Zarządu Spółki powinna zostać skierowana do Ministerstwa Infrastruktury.

Zarząd Spółki we wrześniu 2024 r. ponownie zwrócił się [...] z prośbą o podjęcie rozmów na temat zakresu należnej Spółce rekompensaty, przekazując opinię prawną sporządzoną 6 sierpnia 2024 r. na zlecenie Spółki przez kancelarię prawną, według której roszczenia Spółki przeciwko SP znajdują podstawę w [.....]

[.....]\*. Biorąc pod uwagę, że wykonanie polecenia już nastąpiło i zaburzyło równowagę interesów majątkowych adresata, jedynym sposobem przywrócenia wymaganego przez Konstytucję poziomu jego ochrony jest zapewnienie pełnej rekompensaty. W przypadku braku jej uregulowania w sposób uzgodniony przez zainteresowane strony w grę wchodzi roszczenia odszkodowawcze, z którymi PKPC ma prawo wystąpić do SP na podstawie art. 471 ustawy z 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny<sup>72</sup>. Roszczenia te obejmują zarówno poniesioną stratę, jak i utracone korzyści. Wysokość rekompensaty za utracone korzyści w zakresie utraty zysków powinna zostać ustalona w oparciu o hipotetyczny przebieg zdarzeń (bardziej prawdopodobny niż alternatywne hipotezy), w którym te korzyści mogły zostać osiągnięte. Granice czasowe roszczenia wyznacza stopień prawdopodobieństwa utraty korzyści w związku z wykonaniem przez Spółkę decyzji węglowej, który maleje wraz z upływem czasu. Poniesione koszty, wydatki i nakłady inwestycyjne związane z decyzją węglową, a także utracone korzyści, po odjęciu zsumowanych przychodów dotyczących przewozów realizowanych w ramach ww. decyzji wyznaczają poziom rekompensaty należnej Spółce.

(akta kontroli tom III str. 287-301, tom IV str. 133-187 – plik: 1826-1829)

MAP przekazał NIK informację<sup>73</sup>, że w piśmie z 21 września 2023 r. Spółka zapewniała, że niezwłocznie po opracowaniu danych kosztowych za II kwartał 2023 r. udzieli wyjaśnień na pytania w zakresie poniesionych kosztów. Korespondencja w tej sprawie od Spółki nie wpłynęła do MAP. Następnie Spółka w piśmie z 23 lipca 2024 r. skierowanym do Prezesa RM poinformowała, że szczegóły dotyczące poniesionych przez nią kosztów i strat Zarząd przekaze w najbliższych dniach w osobnym piśmie. Korespondencja przekazana od Spółki do MAP z 30 i 31 lipca 2024 r. oraz 30 września 2024 r. nie uwzględniała żadnych danych dotyczących kosztów/strat/utraconych korzyści związku z realizacją decyzji węglowej. Ministerstwo Aktywów Państwowych, na obecnym etapie nie było upoważnione do prowadzenia uzgodnień z PKPC w zakresie wypłaty rekompensaty z tytułu realizacji przez Spółkę ww. decyzji. MAP wskazał, że umowa nie została zawarta, a z uwagi na wykonanie polecenia brak było podstaw do jej zawarcia. Podniósł, że SP nie jest akcjonariuszem PKPC i nie wykonuje uprawnień właścicielskich ani osobistych z akcji tej Spółki. Akcjonariuszem, posiadającym 33,01% akcji w kapitale zakładowym PKP CARGO S.A., jest spółka Polskie Koleje Państwowe S.A. Zwrócił uwagę, że uprawnienia do wykonywania praw z akcji Skarbu Państwa w spółce PKP S.A. zostały przekazane ministrowi właściwemu do spraw transportu.

(akta kontroli tom III str. 383-399)

<sup>72</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 1061 ze zm., dalej: KC.

<sup>73</sup> W ramach kontroli P/23/056 Zabezpieczenie importu węgla kamiennego w związku z wprowadzeniem embarga na dostawy z Rosji.

**2.3.4.** W październiku 2024 r. NIK zwróciła się do p.o. Prezesa Zarządu Marcina Wojewódki o przekazanie niezbędnych do kontroli dokumentów o skutkach realizacji decyzji węglowej, uwzględniającej m.in. obliczenie poniesionych strat, wypłaconych odszkodowań. W piśmie z 6 listopada 2024 r. M. Wojewódka wyjaśnił, że w zawiadomieniach do organów ścigania zawarte były informacje o skutkach realizacji ww. decyzji, tj. zawiadomieniu z 20 czerwca 2024 r. o możliwości popełnienia przestępstwa z art. 296 § 3 kk (szkoda majątkowa wielkich rozmiarów) przez osoby będące członkami Zarządu PKP Cargo S.A. w latach 2022-2023 oraz zawiadomieniu z 4 września 2024 r. o podejrzeniu popełnienia przestępstwa z art. 231 § 1 kk (niedopełnienie obowiązku służbowego, działanie na szkodę interesu prywatnego) przez byłego MAP. Załącznikami do ww. zawiadomień była korespondencja prowadzona przez Spółkę z MAP w latach 2022-2023. M. Wojewódka nie wskazał jednak, które z ww. wyliczeń uznaje za zgodne ze stanem faktycznym. [.....]

(akta kontroli tom I str. 6, tom IV str. 2-47 – pliki: 1219-1236)

Były p.o. Prezes Marcin Wojewódka nie poinformował kontrolerów NIK, że 18 czerwca 2024 r. zawarł umowę na „usługi doradcze w procesie ustalenia treści oraz obliczenia wysokości wniosku o odszkodowanie” za realizację decyzji węglowej i od 6 sierpnia 2024 r. dysponował *Raportem z weryfikacji skutków decyzji Prezesa Rady Ministrów z dnia 25.07.2022 r.* (dalej: Raport). Nie przekazał też stosownych dokumentów. Zawiadomienia do organów ścigania także nie zawierały informacji o sporządzonym Raporcie. W toku kontroli NIK zwracała się wielokrotnie do Zarządu Spółki o przekazanie wyjaśnień i dokumentacji związanych z realizacją decyzji węglowej. Dopiero 16 kwietnia 2025 r. (tj. po upływie 169 dni od daty rozpoczęcia kontroli) PKPC udostępniła kontrolerom NIK przedmiotowy Raport<sup>74</sup>.

(akta kontroli tom I str. 32-33, 49-52, 55-60, 76-80, 115-118, 132-136, tom III str. 302-309, tom IV str. 510-512 - plik: 92-93)

Obecna Prezes Zarządu PKPC w sprawie opóźnionego przekazania Raportu wyjaśniła, że Spółka przekazała wszelkie dokumenty, jakie posiadała i które - decyzją Spółki - były udostępniane poza Spółkę, czyli do MAP i do Prokuratury Okręgowej w Warszawie. Raport został przygotowany celem dokonania porównawczej analizy finansowej skutków decyzji węglowej i ewentualnej dyskusji z MAP na temat wysokości odszkodowania. W związku jednak z brakiem gotowości MAP do jakiegokolwiek dyskusji na temat polubownego zbliżenia stanowisk, Raport ten nie stanowił podstawy do jakichkolwiek działań Spółki innych niż rozważanie wytoczenia powództwa sądowego. Przyjęty Raport oraz obserwowane zmiany w zachowaniu rynku przewozów towarowych, zmniejszające się wielkości obrotów, spadek masy przewozowej stanowiły podstawy dalszych rozważań Zarządu co do zasadności występowania przez Spółkę na drogę sądową z roszczeniem

<sup>74</sup> W związku z artykułem w Dzienniku Gazeta Prawna nr 62 z 31 marca 2025 r. zwrócono się o wyjaśnienia do Prezesa Zarządu (pismo z 3 kwietnia 2025 r.) na jakim etapie znajduje się proces precyzyjnego oszacowania skutków finansowych decyzji węglowej oraz jakie podmioty zewnętrzne współpracują z Zarządem w powyższym zakresie. W odpowiedzi uzyskano informację, że podmiot zewnętrzny wykonał dla Spółki wyliczenia szacunkowe szkody wynikającej z realizacji decyzji węglowej. Pomimo prośby o przekazanie umów, Spółka nie przekazała umów z ww. kontrahentem. W związku z powyższym zwrócono się odrębnym pismem (z 11 kwietnia 2025 r.) o przekazanie ww. szacunkowych wyliczeń Spółki oraz podmiotu zewnętrznego, umowy z tym podmiotem oraz faktur dokumentujących wykonanie usługi.

odszkodowawczym. Ówczesny Zarząd składający się z członków RN delegowanych do pełnienia funkcji członków Zarządu, podejmował w listopadzie i w grudniu 2024 r. działania mające rozpoznać możliwości złożenia przedmiotowego powództwa, m.in. poprzez spotykanie się z wybranymi kancelariami prawnymi. Wspomniane kancelarie każdorazowo wskazywały na konieczność dokonania pogłębionej analizy założeń i wyników Raportu celem precyzyjnego wskazania szkody powstałej po stronie Spółki. Ostateczną decyzję co do złożenia powództwa przeciwko SP ówczesny (czasowy) Zarząd pozostawił nowemu Zarządowi, który został wyłoniony w styczniu i lutym 2025 r. Z uwagi na złożony charakter sprawy aktualny Zarząd zdecydował się na kancelarię międzynarodową z bardzo bogatym doświadczeniem procesowym zarówno w krajowej, jak i unijnej jurysdykcji. Również wybrana w kwietniu 2025 r. kancelaria wskazała na konieczność dalszej współpracy z podmiotem, który sporządził Raport i innym podmiotem zewnętrznym (rozważana była także w tym zakresie współpraca z Główną Szkołą Handlową) celem doprecyzowania wysokości szkody, jaką poniosła Spółka, poprzez precyzyjne ustalenie strat bezpośrednich, pośrednich i utraconych korzyści, co z kolei wymaga wykonania przez ekspertów pogłębionych analiz skutków realizacji decyzji węglowej przekładających się na kolejne lata oraz ich skwantyfikowania. Raport z 2024 r. choć operował wielkimi kwotami, to jednak przygotowany został na podstawie pewnych założeń, dodatkowo przygotowany został wariantowo, a tym samym nie był dokumentem precyzyjnie szacującym szkodę Spółki, z tych też względów nie mógł być dokumentem stanowiącym podstawę roszczeń Spółki wobec SP, a w konsekwencji wymagał dalszych prac, które Spółka planowała wykonać przy udziale kancelarii prawnej. Zdaniem Prezes Zarządu, Spółka prawidłowo wypełniła obowiązek niezwłocznego przedkładania na żądanie NIK wszelkich dokumentów i materiałów. Zapewniła, że nie było wolą Spółki jakiegokolwiek utrudnianie przeprowadzenia kontroli. Prezes Zarządu wyjaśniła, że nie przekazała Raportu do MAP, gdyż w sporządzonym kształcie mógł stanowić on wyłącznie podstawę do dyskusji z MAP lub ogólną podstawę do dalszych działań. Ponadto z uwagi na nieprecyzyjność oszacowania wielkości szkody, a także dlatego, że MAP będzie reprezentował SP w potencjalnym sporze o odszkodowanie, uprzednie (przed złożeniem pozwu) przekazanie prywatnych opinii, czy innych dowodów w sprawie mogłoby mieć niekorzystny wpływ na pozycję procesową Spółki. Po złożeniu zawiadomienia do Prokuratury Okręgowej w Warszawie (czerwiec 2024 r.) Spółka złożyła do Prokuratury dokumenty, na których oparła zawiadomienie, ostatecznie skutkujące wszczęciem postępowania. Prokuratura nie wystąpiła z wnioskiem o przedłożenie jej Raportu z 2024 r.

(akta kontroli tom. III str. 310-316, tom IV str. 6 protokół – plik: 11)

Były p.o. Prezes Zarządu Paweł Miłek wyjaśnił, że odpowiedzi na pismo z 14 stycznia 2025 r. udzielał jako p.o. Prezesa Zarządu na podstawie przygotowanych przez merytoryczne biura handlowe zestawień i dokumentów, które zostały sporządzone z zachowaniem najwyższej staranności i posiadana przez te biura wiedzą. Wspomniał, że Raport objęty jest poufnością i handlowe biura merytoryczne nie zostały zaznajomione z jego treścią. W przedmiotowej sprawie odwołał się do wyjaśnień obecnej Prezes Zarządu, zgadzając się z ich treścią w całości, uznając je za wyczerpujące w kontekście zadanych mu pytań.

Były p.o. Prezes Zarządu Marcin Wojewódka nie złożył wyjaśnień w ww. sprawie, pomimo żądania kontrolujących.

(akta kontroli tom III str. 317-321, tom IV str. 510-512 – plik: 13)



[.....]  
.....]  
.....]\*.

(akta kontroli tom III str. 100-114, tom IV str. 133-187 – plik: 236-549)

Obecna Prezes Zarządu wyjaśniła, że wysokość zaraportowanych utraconych przychodów nie uwzględniała okresów późniejszych, w których PKPC nie realizowała części przewozów w kolejnych latach. Było to skutkiem podjęcia przez klientów, którzy zostali postawieni przez Spółkę w trudnej sytuacji, decyzji o dywersyfikacji przewoźników. Takie skutki oddziaływania realizacji decyzji węglowej są średnio i długoterminowe. Z niektórymi klientami nawet po prawie dwóch latach od zakończenia obowiązywania decyzji węglowej nie udało się Spółce powrócić do wolumenów obsługiwanych przed obowiązywaniem decyzji. Wskazała, że suma wszystkich kosztów, [.....]  
.....]\* przekazana do [.....]\* w piśmie z 27 lipca 2023 r. wyniosła [.....]\*.

NIK zauważa, że w łącznej wartości strat poniesionych przez Spółkę w wyniku realizacji ww. decyzji należałoby uwzględnić utracone zyski, tj. hipotetyczny dochód, który mógłby zostać osiągnięty, a nie utracone przychody. Przychód to łączna wartość netto sprzedaży usług w danym okresie, który w zależności od poniesionych kosztów związanych z uzyskaniem tego przychodu generuje zysk lub stratę. Nie każdy utracony przychód oznacza utracony zysk.

(akta kontroli tom III str. 115-118, 122-125)

NIK skierowała pisma do [.....]\* kontrahentów Spółki<sup>76</sup> z wnioskiem o udzielenie m.in. informacji, czy z przyczyn leżących po stronie PKPC w okresie objętym kontrolą doszło do ograniczenia lub zakończenia współpracy i wyboru innej firmy przewozowej. Czterech z nich poinformowało, że nie doszło do ograniczenia ani zakończenia współpracy. W przypadku dwóch kontrahentów doszło do zakończenia współpracy. Jeden z nich korzystał z usług w 2021 r., jednak wybrał współpracę z innym przewoźnikiem, gdyż Spółka spóźniła się z wykonaniem zleconych usług (współpracę wznowiono w 2025 r.). W przypadku drugiego, do zakończenia współpracy doszło na skutek objęcia kontrahenta sankcjami i wprowadzenia embargo na węgiel z Rosji<sup>77</sup>. Zastosowano wobec klienta zamrożenie środków finansowych i zasobów gospodarczych.

Do ograniczenia współpracy doszło z [.....]\* klientami. Jeden z nich wskazał, że nie było ono znaczące, wynikało z utrudnień w realizacji wysyłek na przełomie lat 2022-2023, kierowanych na porty Gdynia i Gdańsk, spowodowane kongestią przewozową w tym kierunku. Z tego powodu w I kwartale 2023 r. klient skorzystał z usług dodatkowego przewoźnika. Pozostali trzej wskazali poniższe okoliczności: niekonkurencyjne warunki cenowe przy jednoczesnym obniżeniu jakości świadczonych usług, przejawiające się przede wszystkim opóźnieniami oraz odwołaniami uzgodnionych przewozów węgla i koks; nałożenie na Rosję sankcji związanych z importem przez Polskę węgla, a co za tym idzie rozpoczęcia przez Polskę

---

<sup>76</sup> [.....]  
.....]  
.....]\*

<sup>77</sup> Decyzją Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 25 kwietnia 2022 r. kontrahent został wpisany na listę osób i podmiotów, o której mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego (Dz. U. poz. 835).

masowego importu węgla drogą morską; spowodowało to rażące braki w zdolności przewozowej w PKPC i niemożność realizacji zamówień na transporty realizowane w wagonach [.....]  
.....]  
.....]\*; w związku z tak dużą destabilizacją łańcucha dostaw klient podjął wówczas decyzję o wszczęciu działań mających na celu dywersyfikację dostawców usług transportu kolejowego; w okresie 2021-2024 (do 24 lipca) doszło znaczącego ograniczenia i częściowego zawieszenia współpracy wskutek relokowania zasobów przewoźnika pod realizację tzw. decyzji węglowej w 2022 r., a tym samym niewywiązywania się Spółki z zobowiązań umownych i innych ustaleń w zakresie współpracy; klient nie widząc dalszej możliwości współpracy podjął decyzję o wyborze i zakontraktowaniu innego przewoźnika kolejowego.

Reasumując, [.....]\* klientów stwierdziło, że doszło do zakończenia lub ograniczenia współpracy z PKP CARGO S.A., [.....]\* jako przyczynę wskazało [.....]  
.....]  
.....]\*

NIK zauważa, że Spółka nie uwzględniła w wartości utraconych w okresie realizacji decyzji węglowej przychodów [.....]\* niezrealizowanych przewozów z trzema ww. klientami.

Ponadto w Raporcie w przypadku klienta, który deklarował nieznaczące ograniczenia we współpracy ze Spółką w I kwartale 2023 r., oszacowano [..]\* przychodów [.....]\* w łącznej wysokości [.....]\*. W Raporcie nie uwzględniono klienta, który wprost wskazał, że od sierpnia 2022 r. do stycznia 2023 r. Spółka odmówiła realizacji przewozów i podjął on decyzję o wszczęciu działań mających na celu dywersyfikację dostawców usług transportu kolejowego.

(akta kontroli tom III str. 354-382)

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że realizację decyzji węglowej rozpoczęto przed uzgodnieniem warunków transportu węgla i podpisaniem umowy z [.....]\* w związku ze zmianą sytuacji geopolitycznej związanej z wybuchem konfliktu zbrojnego na Ukrainie oraz nałożeniem embarga na węgiel ze wschodu. Wystąpiło zagrożenie energetyczne wymagające podjęcia natychmiastowych działań. Spółka posiadała już umowy handlowe z klientami (spółki kupujące), którzy zwrócili się o wykonanie przewozu węgla z portów. Zawarto dodatkowe umowy z nowymi cenami i destynacjami. Realizacja ww. decyzji w oparciu o umowy zawarte ze spółkami kupującymi znacznie przyspieszyła proces podejmowanych działań. Ponadto dla ww. spółek usługi wykonywali inni przewoźnicy z uwagi na bardzo dobre marże. Wyjaśnił, że media wskazywały na występujące zagrożenie pozbawienia ogrzewania gospodarstw domowych. Spółka korzystała ze wszelkich możliwych opcji wykonania należycie zobowiązań umownych i w działania te zaangażowane były wszystkie spółki z Grupy PKP CARGO. Realizacja ww. decyzji nie wpłynęła na konieczność rezygnacji z innych kontraktów, a wszystkie działania były podejmowane z najlepszym interesem Spółki.

Dariusz Seliga nie wyjaśnił, dlaczego Spółka nie korzystała z usług spółek Grupy PKP CARGO lub podmiotów zewnętrznych.

(akta kontroli tom III str. 173-183)

Były Członek Zarządu Marek Olkiewicz, odnośnie do wpływu realizacji decyzji węglowej na działalność przewozową Spółki, wskazał, że Zarząd działań

w bardzo trudnym otoczeniu ekonomicznym i politycznym, co determinowało w znacznym stopniu działalność biznesową Spółki i całej Grupy. Powołał się na wojnę w Ukrainie i powiązany z nią kryzys energetyczny oraz osłabienie tempa rozwoju gospodarczego. Wyjaśnił, że realizacja ww. decyzji miała istotny wpływ na działalność PKPC, która została zobowiązana do priorytetowego zorganizowania transportu dużych ilości importowanego węgla do miejsc wskazanych przez spółki kupujące. Polecenie to podlegało natychmiastowemu wykonaniu i wymagało zaangażowania znacznych zasobów taborowych oraz kadrowych, co mogło ograniczyć możliwości realizacji innych kontraktów przewozowych i wpłynęło na organizację pracy. Dodał, że Spółka realizowała też inne przewozy z bardzo wysokim priorytetem, tj. przewozy wojskowe, które angażowały duże zasoby Spółki. Dla potrzeb armii i kolei ukraińskich realizowane głównie były przewozy paliwa. Nadmienił, że w tym samym czasie trwały remonty linii kolejowych w całej Polsce. Dobowo liczba zamknięć torowych dochodziła do ponad 500. W sprawie finansowania realizacji decyzji węglowej wyjaśnił, że Spółka otrzymała pełne wynagrodzenie za wykonane przewozy. Umowa z MAP miała dotyczyć rekompensaty za ewentualne utracone przychody i koszty zwiększonej amortyzacji taboru oraz ewentualne dodatkowe wynagrodzenia dla pracowników. PKPC była pewna pokrycia wszelkich nadmiarowych kosztów, gdyż toczyły się równocześnie z MAP rozmowy w kwestii zawarcia umowy. W efekcie tego PKPC i spółki kupujące na zasadach czysto biznesowych, w oparciu o istniejące umowy ramowe wykonywały transporty węgla z polskich, holenderskich, niemieckich i litewskich portów. Spółka nie poniosła żadnego ryzyka, gdyż to spółki kupujące ponosiły ryzyko finansowe do czasu późniejszych rozliczeń i refundacji za wykonane przewozy węgla. Podkreślił, że Spółka nie musiała i nie zrezygnowała z innych kontraktów, chociaż realizacja zwiększonych przewozów węgla i wykonania ich w krótkim czasie wymagała zaangażowania znacznych zasobów taborowych, co powodowało ograniczenia zdolności spółki do terminowej realizacji innych przewozów. W żadnym momencie jednak nie istniało zwiększone ryzyko wystąpienia kosztów z tytułu wypowiedzenia umów handlowych i taka rzecz się nie wydarzyła. Przewozy realizowane były zgodnie z przepisami wewnętrznymi, proponowanymi przez biura handlowe i przewozowe relacjami, które były wysoko marżowe. PKPC otrzymywała jedynie skargi z tytułu traktowania przewozów węgla priorytetowo, co wynikało nie tylko z decyzji węglowej. Zyski z przewozu węgla były tak wysokie, że Spółka robiła wszystko, aby obrót węglarek z węglem był jak najszybszy. Odnośnie do problemów związanych z realizacją decyzji węglowej wyjaśnił, że następstwa rosyjskiej agresji były mocno odczuwalne dla branży transportowej. Zawirowania w łańcuchach dostaw oraz kryzys energetyczny w Europie wpływało na silne wyhamowanie światowej gospodarki i drastyczny wzrost cen.

(akta kontroli tom III str. 345-353)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności Spółki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

**1.** W 2023 r. w Spółce poniesiono wydatki marketingowe (bez sponsoringu) w łącznej wysokości [.....]\*, tj. stanowiącej ok. 600% wydatków poniesionych w 2021 r. oraz 2022 r., a także w trakcie roku nie wprowadzono ograniczeń w ich realizacji pomimo problemów z terminowym regulowaniem zobowiązań i pogarszającą się sytuacją ekonomiczno-finansową, co było niegospodarne. Spółka od początku 2023 r. miała problemy z bieżącymi płatnościami, które zwiększyły się w trakcie roku. Zobowiązania handlowe i inwestycyjne wzrosły do 1017,3 mln zł na koniec 2023 r., a zobowiązania przeterminowane 345,7 mln zł, przy czym na koniec września wynosiły

523,6 mln zł. Ich wartość zmniejszyła się w IV kwartale w związku z oddaniem wartościowego taboru Spółki w leasing zwrotny. Analiza próby wydatków marketingowych wykazała, że w znacznej mierze miały one charakter wizerunkowy i były skierowane do osób fizycznych, tj. nie były poprzedzone analizą potencjalnych efektów i nie przekładały się na wzrost przychodów. Według § 6 ust. 4 *Instrukcji zakupowej PKP CARGO S.A.*<sup>78</sup>, zamówień w Spółce udziela się, jeżeli przyniesie to wymierne korzyści w Spółce lub jest uzasadnione to interesem. Niezależnie od realizowanej procedury zakupu, komórki organizacyjne zobowiązane były do zabezpieczenia interesów Spółki, mając na uwadze celowy i oszczędny sposób dokonywania zakupów, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów, optymalnego doboru metod i środków służących uzyskiwaniu najlepszych efektów z danych nakładów, optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów oraz w sposób umożliwiający terminową realizację zadań.

(akta kontroli tom I str. 151-154, 266-307, 507-509, tom IV str. 48-94 plik: 1284, 1304-1313, tom V str. 22, 45, tom VI str. 44-150, 159-164)

Prezes Zarządu wyjaśniła, że wydatki marketingowe były realizowane w ramach przyznanego budżetu, a decyzje o realizacji działań Biura Promocji w 2023 r. związane z zakupem gadżetów z logo i udziałem w wydarzeniach były ustalone i realizowane na polecenie Zarządu Spółki.

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że osiągnięte zyski pozwalały na podejmowanie działań i ponoszenie wydatków. Rolą Spółki było również podejmowanie działań społecznych, a realizowane wydatki na ten cel nie miały podłoża politycznego i były ukierunkowane na rozwój Spółki. Były p.o. Prezes Zarządu Maciej Jankiewicz wyjaśnił, że był przeciwny ponoszeniu znacznych wydatków na działania promocyjne. Były Członek Zarządu Spółki Jacek Rutkowski wyjaśnił, że PKPC w 2022 r. i w 2023 r. osiągnęło wysoki zysk, Spółka mogła wrócić do poziomów wydatków na cele marketingowe i budujące wizerunek społeczny firmy w wymiarze odpowiednim do jej sytuacji ekonomiczno-finansowej i zapotrzebowania, jakie było wymagane od firmy tej wielkości i jej znaczenia oraz pozycji w gospodarce rynkowej. Rynek transportu kolejowego jest w Polsce mocno konkurencyjny, reklama oraz działania utrwalające efektywne funkcjonowanie i pozycję mają olbrzymie znaczenie. Były Członek Zarządu Marek Olkiewicz wskazał, że skoro takie decyzje były podejmowane przez Zarząd, to musiały posiadać uzasadnienie.

Były Przewodniczący RN Władysław Szczepkowski wyjaśnił, że RN nie posiadała kompetencji do wiążącego zobowiązania Zarządu do ograniczania wydatków marketingowych, zwłaszcza na zawarcie których RN nie wyraziła zgody. Spółka uzyskała dodatni wynik finansowy za 2022 r. oraz w 2023 r. i nie utraciła płynności finansowej, która skutkowałaby niewypłacalnością Spółki, a miała trudności w jej utrzymaniu.

(akta kontroli tom I str. 388, 409, 439, 443, 486, 534, 564, tom VI str. 81-87)

NIK zwraca uwagę, że sam dodatni wynik finansowy nie świadczy o tym, że Spółka w dowolny i nieograniczony sposób może realizować wydatki marketingowe według założeń przyjętego wcześniej budżetu, kiedy jednocześnie ma poważne trudności z regulowaniem zobowiązań. Niekorzystna sytuacja finansowo-ekonomiczna Spółki była jedną z przyczyn zawieszenia Prezesa Zarządu z dniem 1 lutego 2024 r. NIK nie podziela argumentów przedstawionych przez byłego Przewodniczącego RN, ponieważ

<sup>78</sup> Załącznik nr 2 do uchwały nr 481/2014 Zarządu PKPC z 30 grudnia 2014 r., ze zm.

na podstawie § 4 pkt 5 Regulaminu RN<sup>79</sup> (w zw. z art. 382 § 1 i 4 ksh), Rada może kontrolować i dokonywać przeglądu każdego obszaru działalności Spółki, badać wszystkie dokumenty Spółki, żądać od Zarządu i pracowników Spółki sprawozdań i wyjaśnień oraz dokonywać rewizji stanu majątku Spółki.

NIK zauważyła także, że podpisano umowy na realizację niektórych usług marketingowych [.....]\* dopiero po wystawieniu faktur potwierdzających ich wykonanie. Prezes Zarządu wyjaśniła, że wiele zadań było zleczanych doraźnie z krótkim terminem wykonania i pozyskanie zgód odbywało się równoległe z realizacją zlecenia, a niekiedy kończyło się wraz z jego zrealizowaniem. Wiele wydarzeń było realizowanych na polecenie ówczesnego Prezesa Zarządu, a w przypadku umowy z [.....]\* Sp. z o.o. w trybie spotykań roboczych omówiono warunki i harmonogram działań. Według zastępcy Dyrektora Biura Zarządu, Promocji i Relacji Inwestorskich, realizacja usług zleconych [.....]\* Sp. z o.o. była wykonywana na prośbę Zarządu Spółki, w trakcie przygotowania wydarzeń prowadzono prace nad zapisami umów.

(akta kontroli tom I str. 412, 506, 535, tom IV str. 133-187 – plik: 2083-2085, str. 188-206 – plik: 039, 073-075, 095-101)

**2.** Spółka nie uzyskała zgody RN na zawarcie umów na usługi marketingowe o wartości przekraczającej 500 tys. zł netto, których przedmiotem był jej udział w targach i kongresach, tj. w wydarzeniach mających na celu promowanie usług lub marki poprzez budowanie relacji z klientami, zwiększanie rozpoznawalności i generowanie sprzedaży. Obowiązek uzyskania zgody wynikał z § 25 ust. 3 pkt 19a lit. a Statutu Spółki<sup>80</sup>. Według art. 17 § 3 ksh, czynność prawna dokonana bez zgody właściwego organu spółki, wymaganej wyłącznie przez umowę spółki albo statut, jest ważna, jednakże nie wyklucza to odpowiedzialności członków zarządu wobec spółki z tytułu naruszenia umowy spółki albo statutu. Dotyczyło to:

- 1) umowy z 27 marca 2023 r. zawartej z [.....]\* Sp. z o.o. na organizację udziału Grupy PKPC w Targach [.....]\*, w wyniku której [.....]\* 2023 r. wystawił dla PKPC fakturę, która została zapłacona przez Spółkę. [.....]\* 2023 r. podpisano porozumienia ze [.....]\* Sp. z o.o. oraz [.....]\*<sup>81</sup> [.....]\* Sp. z o.o. [.....]\* Prezes Zarządu wyjaśniła, że ww. umowa dotyczyła zaprojektowania i zabudowy stoiska wystawienniczego. Spółka organizowała przedsięwzięcie [.....]\*  
Dodatkowo Prezes Zarządu wskazała, że umowa nie dotyczyła działań marketingowych, a obejmowała bardziej techniczne czynności

<sup>79</sup> Uchwała nr 1609/VI/2016 RN PKP CARGO S.A. z 27 października 2016 r., zastąpiona uchwałą RN nr 116/VIII/2023 z 27 września 2023 r.

<sup>80</sup> Uchwała nr 61/VII/2021 RN PKP CARGO S.A. z 12 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia jednolitego tekstu Statutu PKP CARGO S.A.

<sup>81</sup> Umowa podpisana w czerwcu 2023 r. (bez podania dnia).

(tj. zaprojektowanie, budowę i wyposażenie stoiska wystawienniczego). Decyzja o udziale spółek zależnych w Targach i partycytowaniu w kosztach była podjęta na etapie planowania udziału, a decyzje co do wysokości kosztów przypadających na poszczególne spółki zależne były negocjowane w terminie późniejszym. Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że cała procedura zatwierdzania umowy była zgodna z obowiązującymi regulacjami prawnymi i wewnętrznymi, a umowy były zatwierdzane przez biuro prawne;

2) umowy zawartej [.....]\* 2023 r. z [.....]\* S.A. o rozliczanie kosztów udziału PKPC w wydarzeniach promocyjnych [.....]\*. W związku z realizacją ww. umowy Spółka poniosła koszty netto wynikające z faktur [.....]\* (za udział w [.....]\* .....)\* (za udział [.....]\* (za udział w [.....]\*). W umowie ustalono budżet, a PKPC zadeklarowała się do pokrycia kosztów [.....]\* na ww. wydarzenia.

Prezes Zarządu wyjaśniła, że została ona uzgodniona między Zarządami. Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że procedura była zgodna z obowiązującymi regulacjami prawnymi i wewnętrznymi Spółki, a kwota wydatków z umowy zawierająca zasady rozliczeń była znana dopiero po wydatkach na organizację wydarzeń.

(akta kontroli tom I str. 410, 486, 510-530, 564, tom VI str. 91-121, 151-158)

NIK zauważa, że Spółka podpisując umowę z [.....]\* Sp. z o.o., zaciągnęła zobowiązanie na kwotę [.....]\* netto, a rozliczenie ze spółkami zależnymi (podpisanie porozumień) nastąpiło dopiero po realizacji usługi (maj 2023 r.) oraz otrzymaniu faktury. Zakres usług, poza budową stoiska, obejmował również m.in. usługi cateringowe, noclegi, obsługę stoiska. Organizacja udziału w Targach [.....]\* została zakwalifikowana przez Spółkę w *Sprawozdaniu Zarządu o wydatkach w 2023 r.* jako wydatek poniesiony na usługi marketingowe. Ponadto zarówno umowa z [.....]\* Sp. z o.o., jak i z [.....]\* S.A. zawierały kwoty zobowiązań przekraczające 500 tys. zł, a Statut nakładał obowiązek kontroli RN nad zawieraniem takich umów. Pominięcie zasad określonych w Statucie uniemożliwiło RN sprawowanie stałego nadzoru nad działalnością Spółki w zakresie zawierania umów marketingowych. Uniemożliwiło również ocenę, czy środki finansowe będą wykorzystane oszczędnie i wydajnie oraz porównanie relacji pomiędzy nakładami i zakładanymi efektami.

**3.** W 2023 r. PKPC zaciągnęła zobowiązania z tytułu umów sponsoringowych w wysokości [.....]\* razy więcej niż w 2021 r. [.....]\* pomimo systematycznie pogarszającej się sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki oraz pogłębiających się trudności z terminowym regulowaniem zobowiązań, co w ocenie NIK było działaniem niegospodarnym. Dotyczyło to umów zawartych z:

- 1) PKOl na okres od [.....]\* do [.....]\* o łącznej wartości [.....]\*,
- 2) Widzewem Łódź S.A. obowiązującej od [.....]\* do [.....]\* na kwotę [.....]\*),
- 3) Unią Skierniewice Non Profit Sp. z o.o. na okres od [.....]\* do [.....]\* na kwotę [.....]\*,
- 4) pozostałych [.....]\* umów o wartości [.....]\*.

W umowach z [.....]\* i [.....]\* S.A. nie przewidziano możliwości ich rozwiązania z zachowaniem określonego terminu wypowiedzenia, a uzależniono ich rozwiązanie od niewywiązywania się przez sponsorowanego z warunków umowy lub przeprowadzenia negocjacji. W wyniku podjętych przez

Spółkę działań angażujących kancelarie prawne, mających na celu rozwiązanie umów sponsoringowych, ostatecznie umowę z PKOl rozwiązano 24 czerwca 2024 r., a z Widzewem Łódź 24 listopada 2024 r. w wyniku zawartych porozumień. Umowę z Unią Skierniewice wypowiedziano 30 kwietnia 2024 r. Z tytułu zawartych umów [...] \* wypłacono [...] \*, [...] \*S.A. [...] \*zł oraz [...] \*Sp. z o.o. [...] \*. [...] \*.

(akta kontroli tom IV str. 48-94 – plik: 166-358, 1266-1275, 1417-1457, 1460-1467, 1728-1786, 1802-1902, 1989-2020, str. 188-206 – plik: 3, 131-160, tom V str. 3-6, 89)

Prezes Zarządu wyjaśniła, że decyzje o podejmowaniu działań sponsoringowych przekraczających kwotę 10 tys. zł netto były podejmowane w uzgodnieniu z Prezesem Zarządu. W przypadku umowy sponsoringowej z [...] \*Sp. z o.o. decyzja była przyjęta uchwałą Zarządu, a umowy sponsoringowe z [...] \* oraz [...] \*S.A. były przyjęte także po podjęciu uchwały przez RN. Obecnie w Biurze Zarządu, Promocji i Relacji Inwestorskich jak i Biurze Obsługi Prawnej nie pracują osoby zajmujące się uzgadnianiem warunków umów zawartych z [...] \* i [...] \* S.A. niemniej jednak należy podkreślić, że obie umowy zostały zawarte na czas oznaczony i strony tych umów przewidywały ich wypowiedzenie w odpowiednich sytuacjach. Co do zasady zawarcie umów na czas oznaczony obliguje strony stosunku zobowiązaniowego do realizacji wzajemnych zobowiązań przez czas obowiązywania umowy i tylko w wyjątkowych sytuacjach, na ogół tylko wówczas, gdy strona nie realizuje swoich zobowiązań, możliwe jest jej wypowiedzenie przez drugą stronę.

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że Spółka osiągnęła w 2023 r. wysoki zysk w odniesieniu do dużych strat z lat ubiegłych, co skutkowało tym, że mogła wrócić do poziomów wydatków na te cele marketingowe i budujące wizerunek firmy w wymiarze odpowiednim do jej sytuacji ekonomiczno-finansowej i zapotrzebowania, jakie jest wymagane od firmy tej wielkości i jej znaczenia w gospodarce rynkowej. Były Członek Zarządu ds. Finansowych Maciej Jankiewicz wyjaśnił, że nie miał wiedzy o rzeczywistych przyczynach takich działań, sprzeciwiał się zwiększaniu wydatków na sponsoring dokonując próby zablokowania tej decyzji, a finalnie doprowadzając (pełniąc funkcję p.o. Prezesa) do wypowiedzenia najbardziej kosztownych umów sponsoringowych z jednoczesną próbą ograniczenia ryzyka dla Spółki. Zaznaczył, że zawierana treść umów sponsoringowych w większości przypadków nie dawała możliwości ich łatwego rozwiązania, a zawierane były na kilka lat naprzód i o takiej treści, jaka była zaproponowana przez kontrahenta.

NIK zauważa, że według stanu na 31 grudnia 2022 r. w Spółce występował niedobór środków pieniężnych w wysokości ponad 232 mln zł oraz zobowiązania przekraczające 842 mln zł, w tym płatności przeterminowane (272 mln zł). Umowę z [...] \* zawarto 31 lipca 2023 r. w sytuacji, gdy we wrześniu i październiku 2023 r. Zarząd i RN podejmowały uchwały w sprawie sprzedaży 45 sztuk lokomotyw instytucjom finansującym oraz zawarcia umów leasingu zwrotnego w celu poprawy płynności finansowej Spółki wobec braku możliwości spłaty zobowiązań wymagalnych. Na 31 grudnia 2023 r. zobowiązania PKPC wyniosły 1017,3 mln zł, a zobowiązania przeterminowane 345,7 mln zł po sprzedaży ww. lokomotyw, w wyniku której do Spółki wpłynęło 316,1 mln zł. Wzrastały również płatności z tytułu zadłużenia, które na koniec 2023 r. wyniosły 596,6 mln zł i były wyższe o 57% od płatności w 2021 r.

(akta kontroli tom I str. 128-131, 149-153, 261-330, 415-423, 441-470, 561-566, tom IV str. 95-132 – plik: 1107-1109, 1116, 1167-1174, 1188-1192, 1195-1196,

1213-1214, 1219, 1238-1263, str. 133-187 – plik: 11-138, 2141, 2146, 2154, 2155, 2160, 2162, str. 188-206 – plik: 3)

**4.** Pomimo systematycznie pogarszającej się sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki, wydatki na darowizny w 2023 r. wzrosły [.....]\* w porównaniu do 2021 r. [.....]\*. Za niegospodarne należy uznać zwiększenie wydatków na darowizny w 2023 r. w sytuacji wzrostu zobowiązań ogółem w tym przeterminowanych oraz występujących problemów z płynnością w Spółce. W przypadku dziewięciu z [.....]\* darowizn w łącznej wysokości [.....]\* PKPC zawierała umowy z obdarowywanymi oraz dokonywała wypłat darowizn bez zgód Zarządu podjętych w formie uchwał. Dodatkowo w jednym przypadku udzielono darowizny podmiotowi nieuprawnionemu do jej otrzymania. [.....]\*  
.....  
.....  
.....]\*.

Udzielanie darowizn bez zgody Zarządu było niezgodne z § 10 ust. 1 pkt 1a Regulaminu Zarządu PKPC, według którego czynności dokonywane pod tytułem darym, w tym darowizny i użyczenia, których wartość przewyższa 1000 zł wymagały podjęcia uchwały przez Zarząd. Zgodnie z § 6 ust. 1 pkt 2 Regulaminu finansowania przedsięwzięć społecznych decyzję o przyznaniu darowizny ze środków PKPC podejmuje Zarząd, po uzyskaniu opinii Komisji, jeżeli wysokość darowizny przekracza 1000 zł. Według § 5 ust. 3 Regulaminu finansowania przedsięwzięć społecznych, darowizny mogły być przekazane: organizacjom pożytku publicznego, fundacjom, stowarzyszeniom lub innym organizacjom niebędącym organizacjami pożytku publicznego realizującym w ramach swoich celów statutowych zadania publiczne, pozostałym podmiotom nie działającym w celach zarobkowych (np. ambasady, gminy, instytucje bezpieczeństwa publicznego, instytucje kościelne, instytucje kultury, instytucje pomocy społecznej, miasta, organizacje społeczności lokalnych, osoby fizyczne, których interes reprezentowany jest przez fundacje i stowarzyszenia, szkoły, kluby sportowe, zakłady opieki zdrowotnej, itp.), osobom fizycznym: pracownikom, emerytom i rencistom PKPC.

(akta kontroli tom IV str. 48-94 – plik 5-165, 1417-1449, 1456, 1458-1459, 1461-1464, 1468-2023, tom V str. 1-3)

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że zwiększenie wydatków na darowizny wynikało, z niskich nakładów w te wydatki w latach poprzednich z powodu pandemii Covid-19. Osiągane zyski PKPC w okresie, kiedy pełnił funkcję Prezesa pozwalały na podejmowanie działań społecznych ukierunkowanych na rozwój Spółki. Co więcej rolą Spółki było również podejmowanie działań społecznych. W sprawie udzielania darowizn bez podjęcia uchwał Zarządu wyjaśnił, że nie pamięta szczegółów dotyczących przedmiotowych kwestii, ale wszelkie działania podejmowane przez Zarząd były zgodne z obowiązującymi w Spółce regulacjami wewnętrznymi i powinny znaleźć odzwierciedlenie w dokumentacji znajdującej się w PKPC. W razie jakiegokolwiek braków lub nieprawidłowości zapewne biura merytoryczne wstrzymałyby wypłaty i zgłosiły to Zarządowi. [.....]\*  
.....]\*

W sprawie zwiększenia wydatków na darowizny w aspekcie pogarszającej się sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki Prezes wyjaśniła, że decyzje w sprawach udzielania darowizn podejmował ówczesny Zarząd. Wskazała, że Spółka nie posiada dokumentacji potwierdzającej powody udzielania wymienionych darowizn bez przyjęcia uchwał przez Zarząd a osoba

odpowiedzialna za nadzór nad przygotowaniem dokumentacji zgodnie z ładem korporacyjnym nie pracuje już w Spółce.

(akta kontroli tom I str. 119-122, 383-391, tom V str. 37-38)

5. Nie sprecyzowano i nie dochodzono od SP roszczenia majątkowego, powstałego w wyniku wykonania decyzji węglowej, co w ocenie NIK było niegospodarne. Do 30 kwietnia 2025 r. (tj. po upływie 22 miesięcy od zakończenia realizacji decyzji węglowej w czerwcu 2023 r.) w PKPC nie sporządzono kompleksowej, obiektywnej analizy skutków realizacji tej decyzji, pozwalającej na ustalenie czy, a jeżeli tak, to jaki wpływ na działalność operacyjną Spółki miało jej wykonanie. Wszystkie Zarządy Spółki, poczynając od lipca 2022 r. do stycznia 2025 r., wskazywały na potrzebę wypłaty przez SP rekompensaty za straty poniesione w wyniku wykonania decyzji węglowej i prowadziły w tej sprawie korespondencję z MAP.

W czerwcu 2024 r. Zarząd skierował nawet do Prokuratury Okręgowej w Warszawie zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa z art. 296 § 3 kk przez osoby będące Członkami Zarządu PKP Cargo S.A. w latach 2022-2023, a we wrześniu 2024 r. o podejrzeniu popełnienia przestępstwa z art. 231 § 1 kk przez byłego MAP. Nie podjęto jednak skutecznych i efektywnych działań dających podstawę do wystąpienia do MAP z wnioskiem o zawarcie ugody w sprawie wypłaty rekompensaty lub wystąpienie o zaspokojenie przez SP roszczenia majątkowego na drodze postępowania sądowego. Nie doprowadzono również do zawarcia umowy z MAP, w której zawarte byłyby postanowienia dotyczące zrekompensowania Spółce utraconych korzyści i poniesionych strat wskutek realizacji decyzji węglowej, pomimo że w sierpniu 2023 r. MAP zwracał się precyzyjne dane w tej sprawie, których Spółka nie przekazała.

(akta kontroli tom III str. 310-316, tom IV str. 510-512 – plik: 11)

Prezes Zarządu wyjaśniła, że PKPC podejmowała wszelkie możliwe działania, w tym dokonała wewnętrznych analiz, zleciła dokonanie oszacowania szkody, zwracała się do MAP z wnioskiem o podjęcie rozmów na temat możliwości wypłaty odszkodowania, prowadziła rozmowy z kilkoma kancelariami prawnymi, zawarła umowę z kancelarią na obsługę w zakresie prowadzenia procesu sądowego. Rozpoczynają się prace, które mają skutkować przygotowaniem strategii procesowej i pozwu. Spółka dotychczas nie uchybiła żadnym terminom w zakresie dochodzenia roszczeń o odszkodowanie z tytułu szkody poniesionej w związku z realizacją decyzji węglowej.

(akta kontroli tom III str. 310-316, tom IV str. 510-512 – plik: 11)

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga, odnośnie do braku sporządzenia ostatecznych, udokumentowanych obliczeń wielkości szkody majątkowej poniesionej przez Spółkę w wyniku realizacji decyzji węglowej, wyjaśnił, że negocjacje z [.....] trwały przez cały czas. W tym przypadku nie powstała szkoda dla Spółki, ewentualnie utracone zyski w przyszłości i amortyzacja taboru.

Były p.o. Prezes Zarządu Maciej Jankiewicz wyjaśnił, że zlecił dokonanie ponownej wyceny oraz przygotowanie dokumentacji celem podjęcia rozmów z MAP. Zamierzał wystąpić z ofertą poddania sporu pod mediacje prowadzone przed Prokuratorią Generalną. Dawało to możliwość postawić w stan wymagalności konkretnej kwoty, pozwalałoby na przerwanie biegu terminu przedawnienia oraz ograniczałoby konieczność poniesienia kosztów prowadzenia postępowania sądowego, którego wynik byłby niepewny i oddalony w czasie. Alternatywnym rozwiązaniem było wniesienie wniosku o wezwanie do próby ugodowej, a w ostateczności wytoczenie procesu przed

upływem przedawnienia roszczeń. Z uwagi na krótki okres pełnienia funkcji oraz mnogość wyzwań nie zdążył tej sprawy doprowadzić do końca.

(akta kontroli tom I str. 419-423, 441-470, tom III str. 173-183)

NIK zauważa, że niesprecyzowanie oraz niedochodzenie od SP roszczenia majątkowego, powstałego w wyniku wykonania ww. decyzji, szczególnie w kontekście złożenia do organów ścigania zawiadomień o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez byłych członków Zarządu oraz MAP, świadczy o niedochowaniu staranności wynikającej z zawodowego charakteru działalności prowadzonej przez członków zarządu Spółki, o której mowa w art. 377<sup>1</sup> § 1 ksh. W zawiadomieniach wskazano, że doszło do narażenia Spółki na wielomilionowe straty, a mimo tego PKPC do tej pory nie była w stanie wykazać konkretnej kwoty poniesionej szkody.

Członkowie Zarządu posiadali informacje (dokumenty, analizy), które wskazywały na wysokie prawdopodobieństwo utraty przez Spółkę przychodów z tytułu umów z innymi klientami w wyniku wykonania decyzji węglowej. Ponadto PKPC posiadała sporządzoną 6 sierpnia 2024 r. przez kancelarię prawną „Opinię w sprawie odpowiedzialności Skarbu Państwa wobec PKP CARGO S.A. wynikającej z wykonania decyzji Prezesa RM z dnia 25 lipca 2022 r.”. Według tej opinii SP powinien na mocy umowy lub bezpośrednio na podstawie art. 7b ust. 3 z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, zrekompensować Spółce różnicę między stanem majątkowym, który powstał na skutek decyzji węglowej, a stanem jej majątku jaki by istniał, gdyby do wydania decyzji i jej wykonania przez Spółkę nie doszło. Brak realizacji zobowiązań wynikających wprost z ustawy o zarządzaniu kryzysowym prowadzi do możliwości żądania pełnego odszkodowania na podstawie art. 471 kc. Obejmuje ono zarówno poniesioną stratę, jak i utracone korzyści.

Spółka wprawdzie zleciła w czerwcu 2024 r. podmiotowi zewnętrznemu opracowanie analizy skutków decyzji węglowej i otrzymała Raport w tej sprawie w sierpniu 2024 r., jednak jak wyjaśniła Obecna Prezes Zarządu „Raport (...) choć operuje wielkimi kwotami, to jednak przygotowany został na podstawie pewnych założeń, dodatkowo przygotowany został wariantowo, a tym samym nie jest dokumentem precyzyjnie szacującym szkodę Spółki, z tych względów nie może być dokumentem stanowiącym podstawę roszczeń Spółki wobec SP, a w konsekwencji wymaga dalszych prac, które Spółka planuje wykonać przy udziale (...) kancelarii prawnej”. [.....]  
.....]<sup>\*</sup>

NIK zwraca również uwagę, że zwłoka w ustaleniu utraconych korzyści i poniesionych strat wskutek wykonania decyzji węglowej oraz wystąpienia do SP o wypłatę rekompensaty może doprowadzić do przedawnienia roszczenia. Zgodnie bowiem z art. 117 § 1 i 2 kc roszczenia majątkowe ulegają przedawnieniu<sup>82</sup>, a po upływie terminu przedawnienia SP może uchylić się od jego zaspokojenia.

#### **OCENA CZĄSTKOWA**

W okresie objętym kontrolą Spółka nie w pełni w sposób prawidłowy i zgodny z zasadami gospodarności ponosiła koszty prowadzonej działalności oraz realizowała umowy na usługi marketingowe oraz sponsoring. W najtrudniejszym z punktu widzenia sytuacji płynnościowej 2023 r. dopuszczono do znacznego wzrostu wydatków na usługi marketingowe, sponsoring oraz darowizny.

<sup>82</sup> Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w ustawie.

Spółka, realizując transport węgla na podstawie decyzji Prezesa Rady Ministrów pomimo braku zawarcia umowy z MAP w zakresie finansowania przewozów węgla doraźnie zabezpieczyła swoje interesy poprzez zawarcie umów komercyjnych ze spółkami wskazanymi do importu węgla, co pozwoliło na pokrycie bezpośrednich kosztów ponoszonych przez Spółkę na realizację decyzji węglowej i wypracowanie na tych przewozach zysku w wysokości [.....]\*. NIK negatywnie ocenia natomiast brak konsekwentnych działań kolejnych Zarządów Spółki zmierzających do zawarcia umowy z Ministrem Aktywów Państwowych w sprawie pokrycia przez Skarb Państwa ewentualnych utraconych przez Spółkę korzyści i poniesionych strat oraz brak konsekwentnych działań służących zwymiarowaniu i dochodzeniu roszczeń od Skarbu Państwa w przypadku braku możliwości zawarcia przedmiotowej umowy.

### **3. Gospodarowanie majątkiem Spółki**

Opis stanu  
faktycznego

#### **3.1. Wykorzystanie taboru do realizacji przewozów kolejowych**

**3.1.1.** Wartość księgowa taboru kolejowego, którego dysponentem była Spółka, na koniec: 2020 r. wyniosła [.....]\*, 2021 r. [.....]\*, 2022 r. [.....]\*, 2023 r. [.....]\* oraz na 30 czerwca 2024 r. [.....]\*.

Spółka posiadała, według stanu na dzień 31 grudnia:

- 2020 r. 1865 lokomotyw o wartości księgowej [.....]\*  
wagonów o wartości księgowej [.....]\*,
- 2021 r. 1615 lokomotyw o wartości księgowej [.....]\* oraz [.....]\*  
wagonów o wartości księgowej [.....]\*,
- 2022 r. 1356 lokomotyw o wartości księgowej [.....]\* oraz [.....]\*  
wagonów o wartości księgowej 2360,5 mln zł,
- 2023 r. 1365 lokomotyw o wartości księgowej [.....]\* oraz [.....]\*  
[.....]\*.

Na 30 czerwca 2024 r. posiadała 1363 lokomotywy (głównie spalinowe i elektryczne) o wartości księgowej [.....]\* i [.....]\* wagony o wartości księgowej [.....]\*.

Na koniec 2020 r. Spółka posiadała 906 lokomotyw spalinowych oraz 949 elektrycznych. W kolejnych latach liczba lokomotyw spalinowych malała i wg stanu na 30 czerwca 2024 r. wyniosła 528 (zmniejszenie o 378). W przypadku lokomotyw elektrycznych stan posiadania na 30 czerwca 2024 r. zmniejszył się do 825 (o 124 mniej), przy czym najmniej wynosił na koniec 2022 r., tj. 796 szt.

W strukturze wagonów największy udział miały wagony węglarki, których liczba na koniec: 2020 r. wyniosła 41 429 szt. (78% liczby wagonów ogółem), 2021 r. – 38 966 szt. (77%), 2022 r. - 37 144 szt. (76%), 2023 r. oraz na 30 czerwca 2024 r. - 36 458 szt. (75%). Stan posiadania wagonów węglarek na koniec I półrocza 2024 r. w porównaniu do końca 2020 r. zmniejszył się o 4971 szt. W analogicznym okresie zwiększyła się natomiast jedynie liczba wagonów – platformy typu specjalnego o 653 szt. (z 5835 do 6488). Poza tym Spółka w okresie objętym kontrolą dysponowała wagonami krytymi typu normalnego i specjalnego, platformami typu normalnego, wagonami specjalnymi i innymi.

Dyrektor BTiWT wyjaśnił, że wartość księgowa taboru zawiera otrzymane dotacje (w ujęciu kumulatywnym), które korygują wartość księgową taboru na dzień bilansowy<sup>83</sup>. Ponadto w liczbie taboru ujęto aktywa przeznaczone do sprzedaży<sup>84</sup>, inne aktywa klasyfikowane i raportowane jako tabor (wagony

<sup>83</sup> Wartość otrzymanych dotacji wyniosła: w 2020 r. 143,7 mln zł, w 2021 r. 219,8 mln zł, w 2022 r. 290,8 mln zł, w 2023 r. 375,7 mln zł i w I półroczu 2024 r. 374,8 mln zł.

<sup>84</sup> Wartość taboru przeznaczonego do sprzedaży wyniosła w 2020 r. 12,7 mln zł, w 2021 r. 14,9 mln zł, w 2022 r. 0,1 mln zł, w I półroczu 2024 r. 2,5 mln zł.

służbowe, techniczno-gospodarcze, żurawie kolejowe)<sup>85</sup> oraz prawa do użytkowania aktywów<sup>86</sup> (tabor kolejowy). Ponadto w 2024 r. dokonano odpisu aktualizującego wartość wagonów węglarek, utworzonego na 30 czerwca 2024 r. w związku z przeprowadzonym testem na trwałą utratę wartości aktywów (108,6 mln zł).

(akta kontroli tom III str. 16-22, 38-46)

Według sprawozdań finansowych Spółki wartość netto taboru kolejowego (nieuwzględniająca składników wskazanych przez Dyrektora BTiWT ) wyniosła na 31 grudnia: 2020 r. - 3809,2 mln zł, 2021 r. -3827,5 mln zł, 2022 r. - 3778,1 mln zł, 2023 r. - 4078,1 mln zł oraz na 30 czerwca 2024 r. - 3835,7 mln zł.

(akta kontroli tom III str. 54-58)

Spółka w okresie objętym kontrolą dysponowała taborom zaklasyfikowanym jako prawa do użytkowania aktywów (będącym w leasingu lub dzierżawie). Na koniec: 2020 r. jego wartość wynosiła [...] lokomotywy i [...] wagony, w tym [...] 2021 r. [...] lokomotyw), 2022 r. [...] lokomotyw), 2023 r. [...] lokomotywy) i na 30 czerwca 2024 r. [...] lokomotyw).

Spółka była także w posiadaniu taboru na podstawie krótkoterminowych umów najmu lub dzierżawy, który nie został ujęty w bilansie jako składniki praw do użytkowania aktywów. Na podstawie takich umów wynajmowano po [...] wagonów [...] w 2020 r., w 2021 r. i w 2022 r. Ponadto dzierżawiono [...] lokomotyw wielosystemowych w 2021 r., [...] wagony – [...] i [...] wagonów – [...] w 2022 r., [...] wagonów – [...] w 2023 r.

(akta kontroli tom III str. 67-77, tom IV str. 133-187 – plik: 181, 186)

[...] przewidywały przewiezienie masy towarowej o wadze: [...] w 2021 r., [...] w 2022 r., [...] w 2023 r. i [...] w 2024 r. Największy udział miał [...] (odpowiednio w kolejnych latach: [...] oraz [...] (odpowiednio: [...] Zaplanowano pracę przewozową w 2021 r. na poziomie [...] w 2022 r. [...] w 2023 r. [...] i w 2024 r. [...]

(akta kontroli tom IV str. 95-132 – plik: 1264-1271)

**3.1.2.** Spółka do prowadzenia działalności przewozowej nie wykorzystywała całego posiadanego taboru kolejowego, gdyż tylko część taboru posiadała ważne zezwolenie do eksploatacji. Tabor kolejowy poddawany był czynnościom utrzymaniowym na pięciu poziomach<sup>87</sup>, których zakres został określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych<sup>88</sup>. Szczegółowe wymagania dla tych czynności zawarte zostały w Dokumentacjach Systemu Utrzymania (dalej: DSU) obowiązujących dla każdego z eksploatowanych pojazdów kolejowych. Tabor poddawany był

<sup>85</sup> [...] w 2020 r. [...] w 2021 r. [...] w 2022 r. [...] w 2023 r. [...] w I półroczu 2024 r. [...]

<sup>86</sup> [...] w 2020 r. [...] w 2021 r. [...] w 2022 r. [...] w 2023 r. [...] w I półroczu 2024 r. [...]

<sup>87</sup> Poziom 1 – czynności sprawdzające lub monitoring dokonywane przed wyjazdem pojazdu kolejowego na linię, w czasie jazdy lub po zjeździe pojazdu. Poziom 2 - czynności, które zapobiegają przekroczeniu limitów zużycia, wykonywane na specjalistycznych stanowiskach, w przerwach między kolejną planowaną eksploatacją pojazdu kolejowego. Poziom 3, poziom 4, poziom 5 został opisany w pkt. 1.1.6 wystąpienia pokontrolnego.

<sup>88</sup> Dz.U. z 2016 r. poz. 226, ze zm.

planowym czynnościom utrzymaniowym zgodnie z określonymi w DSU cyklami naprawczymi uwarunkowanymi dopuszczalnym czasem i/lub przebiegiem eksploatacji pojazdu. W przypadku niewykonania napraw/przebiegów na poziomach P3, P4 i P5, składnik taboru tracił zdolność eksploatacyjną i nie mógł być używany w przewozach kolejowych. Naprawy i przeglądy okresowe na poziomie P3, P4 i P5 były niezbędne do ciągłego wykorzystywania składników taboru kolejowego.

(akta kontroli tom IV str. 133-187 – plik: 1843)

Według stanu na 30 czerwca 2024 r., liczba zdolnych do eksploatacji (sprawnych) lokomotyw wyniosła [.....]\*, w tym [...] spalinowe [.....]\* i [...] elektrycznych [.....]\*. Na koniec 2020 r. sprawnych było [.....]\* lokomotyw [.....]\*, w tym [.....] spalinowych [.....] elektrycznych [.....]\*. Liczba sprawnych lokomotyw zmniejszyła się o 93 sztuki, w tym 77 lokomotyw spalinowych i [...] elektrycznych. Zmniejszył się także stan lokomotyw bez ważnej naprawy okresowej z [.....]\*.

Według stanu na 30 czerwca 2024 r. liczba zdolnych do eksploatacji wagonów wyniosła [.....]\*, w tym [.....]  
.....  
.....]\* Według stanu na 31 grudnia 2020 r. sprawnych było [.....]\*, w tym najwięcej [.....]  
.....  
.....]\*

(akta kontroli tom III str. 47-50, tom IV str. 133-187 – plik: 179-180)

W okresie objętym kontrolą Spółka nie wykorzystywała do działalności przewozowej wszystkich posiadanych, zdolnych do eksploatacji wagonów. Liczba niepracujących sprawnych wagonów w kolejnych latach zwiększała się. [.....]  
.....  
.....]\*

[.....]

[.....]\*<sup>89</sup>. [.....]

.....<sup>90</sup>

.....]\*

(akta kontroli tom III str. 78-98, tom IV str. 133-187 – plik: 1842-1854)

Prezes Zarządu wyjaśniła, że przyczyną nieużytkowania wszystkich posiadanych przez Spółkę zasobów taborowych był brak zapotrzebowania wynikający z poziomu realizowanych przewozów. Tabor kolejowy, który Spółka

<sup>89</sup> W 2021 r. najwięcej wagonów nie pracowało w styczniu [.....]\*, najmniej we wrześniu [.....]\*, w 2022 r. najwięcej w grudniu [.....]\*, najmniej w maju [.....]\*, w 2023 r. najwięcej w czerwcu [.....]\*, najmniej w październiku [.....]\* oraz w I półroczu 2024 r. najwięcej w kwietniu [.....]\*, najmniej w czerwcu [.....].

<sup>90</sup> Obrót wagonu towarowego - czas, który upływa między dwoma kolejnymi naładowaniami tego samego wagonu.

wykorzystuje w eksploatacji musi posiadać ważną naprawę okresową poziomu utrzymania P4 i P5. Po naprawie okresowej pojazdy mogą być eksploatowane przez okres między-naprawczy określony dla poszczególnych typów/serii pojazdów w ich DSU. Pojazdy nieużytkowane to takie, które utraciły możliwość eksploatacji z powodu niewykonania planowej naprawy okresowej. Spółka nie kieruje do napraw okresowych (P4 i P5) wszystkich pojazdów kolejowych, ponieważ nie posiada tak wysokich potrzeb taborowych. Potrzeby taborowe na poszczególne lata wynikają z planów przewozowych, a do napraw okresowych planowane były wagony i lokomotywy w ilościach pozwalających na zabezpieczenia zapotrzebowania. Pozostałe pojazdy w stanie niesprawnym bez ważnego zezwolenia do eksploatacji nie były użytkowane.

W celu zagospodarowania nieużytkowanych sprawnych wagonów w okresie od 2021 r. do czerwca 2024 r. Spółka podejmowała działania w celu wynajmowania wolnych zasobów taborowych innym podmiotom. W okresie objętym kontrolą Spółka oddała w najem średniomiesięcznie w 2021 r. na podstawie [...] umów ok. [...] wagonów, w 2022 r. odpowiednio na [...] umów [...] wagonów, w 2023 r. na [...] umowy ok. [...] wagonów i w I półroczu 2024 r. na [...] umów ok. [...] wagonów. W przypadku lokomotyw w 2021 r. obowiązywało [...] umów na najem/udostępnienie/usługę trakcyjną, w 2022 r. [...], w 2023 r. [...] i w I półroczu 2024 r. [...]. [.....]\*  
.....]\*

(akta kontroli tom III str. 16-19, 59-60, 115-121)

Dyrektor Biura Nadzoru Operacyjnego wyjaśnił, że łączna wartość umów na wynajem wagonów wyniosła [.....]\* w 2021 r., [.....]\* w 2022 r., [.....]\* w 2023 r. i [.....]\* w I półroczu 2024 r. Wartość umów na najem/udostępnienie/usługę trakcyjną lokomotyw wyniosła [.....]\* w 2021 r., [.....]\* w 2022 r., [.....]\* w 2023 r. i [.....]\* w I półroczu 2024 r. Ponadto w celu efektywnego gospodarowania taborem i zapewnienia maszynistów do obsługi lokomotyw podejmowano szereg działań o charakterze organizacyjnym, np. zatrudnianie maszynistów z lokalizacji, gdzie nie występują niedobory pracowników na nowych trasach, których zasadniczo nie obsługują; zawieranie porozumień pomiędzy dyrektorami poszczególnych zakładów Spółki. Dla zapewnienia płynności ruchu zawarte były umowy z innymi przewoźnikami na udostępnienie maszynistów.

(akta kontroli tom III str. 16-19, 23-34)

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że działania w zakresie efektywnego gospodarowania taborem były stałym elementem zarządzania. Jednym z nich był wynajem wagonów i lokomotyw do innych podmiotów. [.....]

[.....]\* wyjaśnił, że przedstawione dane były wskaźnikami statystycznymi, które nie odzwierciedlają specyfiki przewozów towarowych, charakteryzujących się dużą zmiennością ładunku i natężenia ruchu, w miesiącach lub nawet tygodniach. PKPC musiało wykonać zobowiązania w stosunku do klientów na poziomie umożliwiającym podstawienie wagonów w terminach przez nich oczekiwanych. Utrzymanie zasobów wagonowych było planowane na zabezpieczenie szczytów przewozowych, i z tego powodu w pewnych okresach część zasobów nie pracuje. Wówczas podejmowane były działania polegające na wynajmowaniu innym podmiotom lokomotyw i wagonów wraz z obsługą lub bez. Wszelkie działania podejmowane przez zarząd podlegały wymogom korporacyjnym, w szczególności były kontrolowane, opiniowane i zatwierdzane przez RN.

(akta kontroli tom III str. 173-183)

### 3.2. Zlecenie napraw taboru kolejowego

**3.2.1.** Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw i wagonów (komponenty w remontach) stanowiły główną część wydatków inwestycyjnych. W 2021 r. wyniosły 447,7 mln zł z 796,4 mln zł (56%), w 2022 r. 494,9 mln zł z 662,1 mln zł (75%) i w 2023 r. 1026,7 mln zł z 1581,5 mln zł (65%)<sup>91</sup>.

W okresie objętym kontrolą wielkość zakończonych i rozliczonych nakładów komponentowych na naprawy i przeglądy okresowe<sup>92</sup> taboru wyniosła 2236,1 mln zł<sup>93</sup>, w tym na wagony 1771,4 mln zł oraz lokomotywy 464,7 mln zł. W poszczególnych latach nakłady inwestycyjne na lokomotywy kształtowały się następująco:

- w 2021 r. [...] – przeprowadzono [...] napraw/przeglądów ([...]),
- w 2022 r. [...]
- w 2023 r. [...]
- w I półroczu 2024 r. [...].

W przypadku wagonów ilość i wartość wykonanych przeglądów oraz napraw okresowych wyniosła:

- w 2021 r. [...] – przeprowadzono [...] napraw/przeglądów, [...]
- w 2022 r. [...] napraw/przeglądów, w tym [...]
- w 2023 r. [...] napraw/przeglądów, [...]
- w I półroczu 2024 r. [...] napraw/przeglądów, w tym [...]

Największe nakłady dotyczyły wagonów typu [...], łącznie [...], [...].  
[...] Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw [...]

.....] Nakłady objęły także remont trzech zabytkowych lokomotyw i pięciu wagonów [...] na potrzeby Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce, który znajdował się w strukturach organizacyjnych PKP CARGO S.A. . Prezes Zarządu wyjaśniła, że jednym z filarów działalności Skansenu była ochrona zabytków taboru kolejowego, popularyzacja wiedzy o historii kolei oraz realizacja przewozów taborem zabytkowym.

(akta kontroli tom III str. 54-58, 131-133, 135-138, 144-145tom IV str. 2-47 – plik: 1-2, str. 133-187 – plik: 1847, 1853-1854)

**3.2.2.** Spółka dokonywała napraw i przeglądów okresowych taboru we własnym zakresie (tzw. systemem gospodarczym) oraz korzystając z usług podmiotów zewnętrznych (system zlecony), tj. [...] S.A., [...] Sp. z o.o. Sp.k., [...] Sp. z o.o., [...] Sp. z o.o., [...]

<sup>91</sup> Według danych zaraportowanych w sprawozdaniu Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKPC za rok obrotowy 2023.

<sup>92</sup> Nakłady zakończone i rozliczone w danym okresie czasu (roku kalendarzowym), z uwzględnieniem wszystkich poniesionych nakładów, w tym nakładów poniesionych w latach wcześniejszych i wykazanych w jednostkowych sprawozdaniach finansowych w tych latach.

<sup>93</sup> Wartość nakładów inwestycyjnych poniesionych na przeglądy i naprawy okresowe lokomotyw i wagonów zaraportowana w sprawozdaniach finansowych Zarządu PKPC wyniosła 2246,1 mln zł, gdyż zawierała dodatkowo wydatki na naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw i wagonów poniesione w raportowanym okresie, ale jeszcze niezakończone (środki trwałe w budowie).

W przypadku lokomotyw poniesione nakłady inwestycyjne w systemie gospodarczym i zleconym wyniosły odpowiednio: [.....]\* w 2021 r., [.....]\* w 2022 r., [.....]\* w 2023 r. oraz [.....]\* w I półroczu 2024 r. Nakłady inwestycyjne na wagony wynosiły: w systemie gospodarczym [.....]\*, w zleconym [.....]\* zł w 2021 r. oraz odpowiednio: [.....]\* w 2022 r., [.....]\* i [.....]\* w 2023 r. oraz [.....]\* w I półroczu 2024 r.

(akta kontroli tom III str. tom IV str. 133-187 – plik: 187)

Łączna wartość netto zrealizowanych w latach 2021-2024 (I półrocze) umów dotyczących napraw i przeglądów okresowych taboru wyniosła [.....]\*, w tym zawartych z [.....]\*, z czego [.....]\* w zakresie [.....]\* [.....]\*<sup>94</sup>, [.....]\*<sup>95</sup>, [.....]\*<sup>96</sup>, [.....]\*<sup>97</sup> oraz na naprawy okresowe i awaryjne lokomotyw: [.....]\*<sup>98</sup>.

(akta kontroli str. tom III str. 35-37, 158, tom IV str. 95-132 – plik: 947-993, 1030-1106, str. 133-187 – plik: 177)

Analiza ośmiu umów z PKPCT wykazała, że Spółka zlecała przeglądy i naprawy okresowe wagonów towarowych przed podpisaniem umów, a w siedmiu przypadkach także przed podjęciem uchwały przez Zarząd Spółki o zaciągnięciu zobowiązania oraz przed uzyskaniem zgody RN na zawarcie umowy. Łączna wartość zleconych napraw/przeglądów, [.....]\* [.....]\*  
..... Dotyczyło to:

- 1) umowy z [.....]\* Spółka zleciła i odebrała [.....]\* napraw wagonów na łączną kwotę [.....]\* [.....]\* [.....]\*
- 2) umowy z [.....]\* Spółka zleciła i odebrała [.....]\* przeglądów wagonów na łączną kwotę [.....]\* [.....]\*<sup>99</sup> [.....]\*
- 3) umowy z [.....]\* Spółka zleciła i odebrała [.....]\* napraw wagonów na łączną kwotę [.....]\* [.....]\* [.....]\*

<sup>94</sup> Umowa [.....]\*oraz umowa [.....]\* [.....]\*.

<sup>95</sup> Umowa [.....]\*oraz umowa [.....]\* [.....]\*.

<sup>96</sup> Umowa z 11 lipca 2023 r.

<sup>97</sup> Umowa z 12 lipca 2023 r.

<sup>98</sup> [.....]\* [.....]\*

<sup>99</sup> W przypadku umów z 26 stycznia 2021 r. Zarząd w uchwale nr 11/2021 z 15 stycznia 2021 r. wskazał, że umowy te zostaną zawarte po uprzednim uzyskaniu zgody RN. RN wyraziła zgodę 25 stycznia 2021 r. (uchwała nr 5/VSI/2021).

- 4) umowy z [.....]\* Spółka zleciła i odebrała [.....]\* przeglądów wagonów na łączną kwotę [.....]\*<sup>100</sup>;
- 5) umowy z [.....]\*. Spółka zleciła i odebrała [.....]\* przeglądów wagonów na łączną kwotę [.....]\* zł, [.....] .....] <sup>101</sup>;
- 6) umowy z [.....]\* Spółka zleciła i odebrała [.....]\* napraw wagonów na łączną kwotę [.....]\* [.....] .....] <sup>102</sup>;
- 7) umowy z [.....]\* Spółka zleciła i odebrała [.....]\* napraw wagonów na łączną kwotę [.....] .....] <sup>103</sup> .....]\*
- 8) umowy z [.....]\* Spółka zleciła i odebrała [.....]\* przeglądów wagonów na łączną kwotę [.....]\* [.....] .....] <sup>104</sup> .....]\*
- (akta kontroli tom III str. 184-201, tom IV str. 2-47 – plik: 1465-1466, str. 95-132 – plik: 992-993, str. 133-187 plik: 143-176)

**3.2.3.** Największe nakłady inwestycyjne poniesiono w 2023 r., pomimo że w sprawozdaniu finansowym za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2022 r. zawarto informację, że Spółka narażona była na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych. W 2023 r., w porównaniu do 2021 r. i 2022 r. nakłady inwestycyjne na wagony wzrosły odpowiednio o 141% i 102%, a na lokomotywy o 116% i 145%. Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego na 31 grudnia 2023 r. wyniosły [.....] .....]\* zobowiązań na 31 grudnia 2022 r. [.....]\* Zobowiązania inwestycyjne krótkoterminowe na koniec roku 2023 r. wyniosły [.....]\* [.....]\*

(akta kontroli tom III str. 159-161)

<sup>100</sup> W przypadku umów z 4 stycznia 2022 r. Zarząd w uchwale nr 415/2021 z 21 grudnia 2021 r. wskazał, że umowy te zostaną zawarte po uprzednim uzyskaniu zgody RN. RN wyraziła zgodę 27 grudnia 2021 r. (uchwała nr 94/VII/2021).

<sup>101</sup> Zarząd 28 września 2022 r. w uchwale nr 274/2022 wskazał, że umowa zostanie zawarta po uprzednim uzyskaniu zgody RN. RN wyraziła zgodę 24 października 2022 r. (uchwała nr 22/VIII/2022).

<sup>102</sup> Zarząd Spółki 21 lutego 2021 r. w uchwale nr 67/2023 wskazał, że umowa zostanie zawarta po uprzednim uzyskaniu zgody RN. RN wyraziła zgodę 9 marca 2023 r. (uchwała nr 47/VIII/2023).

<sup>103</sup> Zarząd Spółki 14 grudnia 2023 r. w uchwale nr 460/2023 wskazał, że umowa zostanie zawarta po uprzednim uzyskaniu zgody RN. RN wyraziła zgodę 1 lutego 2024 r. (uchwała nr 135/VII/2024).

<sup>104</sup> Zarząd Spółki 17 stycznia 2024 r. w uchwale nr 18/2024 wskazał, że umowy te zostaną zawarte po uprzednim uzyskaniu zgody RN. RN wyraziła zgodę 29 stycznia 2024 r. (uchwała nr 130/VIII/2024).

BTiWT zwróciło się do KI z wnioskami [.....]  
.....]\*:

– wniosek z [.....]<sup>105</sup> – [.....]

– .....

.....]\* wniosek został zarekomendowany przez

KI [.....]\*;

– wniosek z [.....]\*  
[.....]

.....

.....

.....

.....]\* wniosek

został zaakceptowany przez KI [.....]\*

– wniosek nr [.....]\*  
[.....]

.....

.....]\*

wniosek został zaakceptowany przez KI [.....]\*

– wniosek nr [.....]

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....]\*

Wniosek nr [.....]

.....

.....

.....

.....

.....]\*

---

<sup>105</sup> [.....]\*.

Ostatecznie w 2023 r. [.....]<sup>106</sup> zawarto umowy na wykonanie napraw okresowych [...] wagonów [.....]  
(akta kontroli tom III str. 162-172, tom IV str. 48-94 – plik 1195-1196, 1199, 1204, str. 133-187-plik: 1855-1857)

Prezes Zarządu wyjaśniła, że wartość napraw i przeglądów wagonów systemem zleconym w 2023 r. wyniosła łącznie [.....]<sup>\*</sup>, w tym w ramach umów zawartych z podmiotami zewnętrznymi [.....]<sup>\*</sup>  
(akta kontroli tom III str. 135-139, 144-145)

W 2023 r. Spółka realizowała projekt *Modernizacja wagonów towarowych poprzez wymianę wstawek hamulcowych na zgodne z TSI Hałas* (dalej: Projekt), którego celem było zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem powodowanym przez wagony towarowe, poprzez zastąpienie żeliwnych wstawek hamulcowych wstawkami kompozytowymi i dostosowaniem pozostałych elementów 2200 sztuk wagonów towarowych do tego zastąpienia. Dzięki realizacji projektu wagony towarowe miały spełniać wymagania określone w TSI Hałas i będą mogły być eksploatowane na cichszych trasach zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1304/2014. Montaż miał odbywać się w zakładach spółki zależnej [.....]<sup>\*</sup>. Planowany całkowity koszt realizacji Projektu POIS wynosił [.....]<sup>\*</sup>, w tym wysokość dofinansowania 81,6 mln zł<sup>107</sup>. Rzeczywista kwota wydatków poniesionych na realizację Projektu wyniosła 283,6 mln zł, otrzymane dofinansowanie 69 mln zł.

(akta kontroli tom III str. 135-139, 144-145, tom IV str. str. 133-187-plik: 1858-1935)

Prezes Zarządu, wyjaśniła, że wysoki plan remontów uzasadniano wysokim zapotrzebowaniem na tabor pod planowane w 2023 r. przewozy masy na poziomie 90 mln ton. Ponadto na wartość nakładów w 2023 r. duży wpływ miała realizacja w ramach Projektu POIS, wymiany zestawów kołowych obręczowanych na monoblokowe i wstawek hamulcowych na kompozytowe przy 2200 wagonach. W 2023 r. wartość zamontowanych nowych zestawów kołowych wyniosła [.....]<sup>\*</sup>, a wstawek hamulcowych typu LL [.....]<sup>\*</sup>. Analizy związku pomiędzy przychodami i kosztami, w tym kosztami utrzymania taboru odzwierciedlono w analizach wyników ekonomicznych Spółki, przedkładanych okresowo Zarządowi i RN. Odnosnie do wysokości poniesionych opłat postojowych Prezes Zarządu wyjaśniła, że Spółka nie prowadzi statystyk pozwalających na wyspecyfikowanie opłat z tytułu postoju taboru sprawnego oraz np. oczekującego na naprawy. Uwarunkowane jest to m.in.: specyfiką procesu przewozowego, w tym również należy mieć na uwadze czas postoju taboru wynikający z uwarunkowań realizacji danej usługi (np. postój w oczekiwaniu na załadunek lub rozładunek, postój z przyczyn ruchowych), często niezależny od przewoźnika; postoje taboru realizowane są niekoniecznie na liniach zarządcy infrastruktury, ale

<sup>106</sup> Do wyboru wykonawców usług doszło w drodze przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia nr WNZ-018185. Informacja o postępowaniu została opublikowana na elektronicznej platformie zakupowej Spółki od 23 marca 2023 r. We wniosku zakupowym wskazano, że naprawy były niezbędne do wykonania w celu zabezpieczenia ilości sprawnych wagonów na poziomie wymaganym zgodnie z zapotrzebowaniem pod plan masy na poziomie 90 mln ton. Naprawy okresowe wagonów nie mogły zostać zrealizowane w ramach zakładów Grupy PKP CARGO z powodu ograniczonych możliwości wykonawczych.

<sup>107</sup> [.....]  
.....  
.....  
.....  
.....]<sup>\*</sup>

również na bocznicach i torach własnych; konstrukcją systemu opłat cennika zarządcy linii kolejowych, tj. PKP PLK S.A. (gdzie głównie jest realizowany proces przewozowy) – rozliczany jest zajęty tor, a nie poszczególne pojazdy kolejowe (bez względu czy są sprawne czy nie). Nie zidentyfikowano także dla wagonów i lokomotyw, które okresowo nie są wykorzystywane w przewozach dodatkowych kosztów związanych z ich pozostawaniem w gotowości.

(akta kontroli tom III str. 115-121)

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga w sprawie znacznego wzrostu nakładów inwestycyjnych na naprawy i przeglądy okresowe wagonów w 2023 r. wyjaśnił, że według jego wiedzy mogło to być związane m.in. z przesunięciem terminów przeglądów, których okres wykonania przypadał na czas pandemii COVID-19. Sytuacja ta wymuszała podejmowanie decyzji o remontach w celu zabezpieczenia potencjału Spółki m.in. w zakresie niezbędnym do realizacji planu PGD w zakresie przewiezienia masy ok 90 mln ton w 2023 r. W tym czasie przypadał wysoki poziom wyłączeń wagonowych. W celu zapewnienia odpowiedniej ilości wagonów należało wykonać rocznie remont [.....] \* Wzrost napraw okresowych wagonów rok do roku był czynnikiem wzrostu nakładów inwestycyjnych w 2023 r. Dodatkowo w 2023 r. realizowany był projekt POIS dotyczący 2200 wagonów. [.....] \* Dlatego Spółka musiała kupować monobloki, co umożliwiło realizację przewozów poza granicami kraju, np. w Niemczech, gdzie jest nakaz jazdy na zestawach cichych.

(akta kontroli str. III str. 173-183)

### 3.3. Najem składników majątkowych

**3.3.1.** W latach 2021-2023 [.....] \*.

W latach 2021-2024 (do lipca) Spółka nie zawierała umów na zakup wagonów. W 2019 r.<sup>108</sup> zakupiono [.....] \* w 2019 r. (50), w 2020 r. [.....] \*, w 2021 r. [.....] \* i w 2022 r. [.....] \*. Wydatki z tego tytułu wyniosły [.....] \* w 2021 r. i [.....] \* w 2022 r. Spółka dokonała również zakupu [.....] \* w 2019 r., które dostarczone zostały w 2019 r. [..] \*, w 2023 r. [..] \* i w 2024 r. [..] \*. Wydatki z tego tytułu wyniosły [.....] \* w 2023 r. oraz [.....] \* w 2024 r. Zakupiła również w 2019 r [.....] \*, w tym [.....] \* w 2021 r. [.....] \* i [..] \* w 2022 r. [.....] \*, a także [.....] \* w 2022 r.<sup>109</sup>, które zostały dostarczone w 2023 r. [.....] \*

W odniesieniu do wzrostu opłat za najem Prezes Zarządu wyjaśniła, że przed zawarciem umowy na bieżąco dokonywane było porównanie do kosztów stawek w PKPC, stawek konkurencji oraz inflacji. Prowadzono również rozmowy telefoniczne lub mailowe negocjacje zaproponowanych stawek.

[.....]<sup>110</sup> .....,  
.....  
.....

<sup>108</sup> Dofinansowanie UE z projektu „Zakup wagonów platform do przewozów intermodalnych przez PKPC” w 18 grudnia 2018 r.

<sup>109</sup> Dofinansowanie UE z projektu „Lokomotywy wielosystemowe i wagony przeznaczone do przewozów intermodalnych” 17 maja 2021 r.

<sup>110</sup> Pojazdy nieużytkowane - to takie, które utraciły możliwość eksploatacji z powodu niewykonania planowej naprawy okresowej.



racjonalnej pewności o ekonomicznym uzasadnieniu zawierania umów najmu tych wagonów w 2023 r. oraz efektywność, adekwatność i skuteczność kontynuowania procesu najmu w 2023 r., pomimo spadku przewozów towarowych i nadwyżek wagonowych PKPC. Całościowo proces zasadności najmu oceniono dostatecznie. Na ocenę złożyły się obszary: biznesowego uzasadnienia najmu, w tym założenia do PDG, co oceniono zadawalająco oraz zaciąganie zobowiązań w okresie lat 2022-2023, ilościan operacyjny wagonów węglarek w tym okresie, a także ich wykorzystanie, co zostało ocenione dostatecznie. Audytorzy stwierdzili m.in., że w celu zminimalizowania ponoszenia nieuzasadnionych wydatków, należało podjąć działania w kierunku wcześniejszego zakończenia umowy najmu [.....]  
.....  
.....  
.....]\*. Jednocześnie jednak audytorzy zaznaczyli, że charakter i specyfika rynku najmu wagonów węglarek mogła stanowić o znacznym stopniu trudności podejmowanych działań.

Prezes Zarządu wyjaśniła, że PKPC dokonywała analiz zaoferowanych przez podmioty zewnętrzne stawek czynszu najmu wagonów. W celu zabezpieczenia wymaganej puli wagonów cyklicznie przeprowadzała rozeznanie rynku w zakresie wymaganej serii/typu wagonów, przesyłając do właścicieli zapytania z prośbą o złożenie oferty najmu. Następnie przeprowadzane były spotkania z oferentami w celu negocjacji stawek czynszu najmu oraz ustalenie warunków umowy, ilości wagonów, harmonogramu dostaw i miejsca przekazania wagonów oraz warunków utrzymania. Na potwierdzenie Spółka przedstawiła rozeznanie możliwości najmu węglarek Eaos przekazane do siedmiu firm. Jednocześnie odnosząc się do różnic w opłatach za wynajem wagonów pomiędzy poszczególnymi wynajmującymi w tym samym okresie, Prezes Zarządu wyjaśniła, że stawki proponowane były w składanych przez firmy ofertach. Oferujący brali pod uwagę czas trwania najmu, odpowiedzialność za koszty utrzymania, koszty transportu wagonów. Jednocześnie Spółka nie otrzymała od innych firm ofert wymaganej puli wagonów węglarek danej serii i typu. Potwierdzają to przekazane przez Spółkę dokumenty.

(akta kontroli tom IV str. 48-94 – plik: 1223-1227, 95-132 – plik: 16, 106-108, 133-187 – plik: 1758-1803, 210-226, 231-235, 245-246, 296-306, 486-497)

**3.3.2.** W okresie objętym kontrolą Spółka wynajmowała powierzchnię biurową w Katowicach na podstawie dwóch umów najmu obowiązujących:

- 1) do 30 września 2022 r., w ramach której wynajmowano [.....]\* powierzchni. W latach 2021-2022 (do września) koszty najmu wyniosły łącznie [.....]\*, tj. średni miesięczny koszt wyniósł [.....]\*;
- 2) od 1 października 2022 r. do 30 września 2029 r., po przeprowadzeniu analizy potrzeb i wyborze najkorzystniejszej oferty wynajęto [.....]\* powierzchni. Czynsz najmu wynoszący miesięcznie ok. 110 tys. zł był [.....]\*. Od października 2022 r. do czerwca 2024 r. koszty najmu wyniosły łącznie [.....]\*, tj. średni miesięczny koszt wyniósł [.....]\*. W październiku 2024 r. złożono do Sądu Rejonowego wnioski o wyrażenie zgody na odstąpienie, ze skutkiem od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego, od ww. umowy najmu.

(akta kontroli tom II str. 466-474)

#### **3.4. Korzystanie z majątku na podstawie umów leasingu**

**3.4.1** PKPC w latach 2021-2023 zakupiła [.....]\*, które były finansowane [.....]\*, z czego [.....]\* o wartości netto

[.....]  
.....]\*. Spośród  
ww. lokomotyw, [.....]  
.....]\*. Pozostałe [..]\* lokomotyw stanowiły [.....]\*, na który  
od 2017 r. do 2021 r. poniesiono wydatki [.....]\*.  
Z tytułu [.....]\*Spółka uzyskała łącznie [.....]\*, w tym  
[.....]\* w 2021 r., [.....]\*w 2022 r. i [.....]\*w 2023 r.  
[.....]  
.....]\*<sup>112</sup>, [.....]  
.....]  
.....]\*. Wydatki  
poniesione przez Spółkę na rzecz [.....]\* w latach 2021-2024<sup>113</sup>  
[.....]\* wyniosły [.....]\*.

(akta kontroli tom IV str. 48-94 – plik: 1284-1313, str. 133-187 – plik: 111-138,  
tom V str. 22, 44)

Na podstawie umowy ramowej leasingu z 18 czerwca 2021 r. z [.....]\*S.A.  
[.....]  
.....]\*  
i przyjęła je do używania i pobierania pożytków w ramach leasingu zwrotnego.  
Na zawarcie ramowej umowy leasingu oraz zawarcie transakcji leasingu  
zwrotnego zgodę wyraziła RN. Z uzasadnienia wniosku sporządzonego na  
posiedzenie Zarządu Spółki wynikało m.in., że Biuro Finansów na bieżąco  
analizowało sytuację płynnościową Spółki oraz podejmowało działania w celu  
zapewnienia odpowiedniego poziomu finansowania w przypadku ryzyka  
wystąpienia niedoborów gotówki. Transakcja leasingu zwrotnego miała  
pozwolić na pozyskanie dodatkowych środków pieniężnych. Na każdym etapie  
obowiązania umowy leasingu Spółka miała posiadać kontrolę nad  
przedmiotem leasingu, a na koniec obowiązywania umowy, po dokonaniu spłat  
rat leasingowych miało nastąpić przeniesienie prawa własności z powrotem na  
PKPC. Łączna skalkulowana kwota brutto zobowiązań z tytułu leasingu  
zwrotnego na dzień składania wniosku wyniosła łącznie [.....]\*.

akta kontroli tom IV str. 48-94 – plik: 1284-1294, str. 95-132 plik: 1206-1212,  
1215-1217, 1220-1226, str. 133-187 - 2351)

Na podstawie ww. umowy ramowej z [.....]\* S.A. 27 września 2022 r.  
zawarto umowę sprzedaży [.....]\* Według  
uzasadnienia wniosku sporządzonego na posiedzenie Zarządu, analiza  
i prognozy wpływów i wydatków oraz poziom kredytów w rachunku bieżącym  
wskazywał na potrzebę uruchomienia dodatkowego finansowania w celu  
zapewnienia bieżącej płynności finansowej. Kwota brutto zobowiązań  
dotyczących leasingu zwrotnego na dzień składania wniosku wyniosła  
[.....]  
.....]\*

(akta kontroli tom IV str. 95-132 – plik: 110-113, 1193-1194, 1197-1205, 1218,  
1227-1237, str. 133-187 – plik: 2141, 2146)

W 2023 r. RN<sup>114</sup> wyraziła zgodę na zawarcie ramowych umów leasingu z PKO  
Leasing S.A. do kwoty 200 000 tys. zł oraz ING Lease (Polska) do kwoty  
200 000 tys. zł. Według wniosków na posiedzenie Zarządu, pozyskanie kapitału  
obrotowego było możliwe w formie leasingu zwrotnego, Spółka nie posiada  
wieloletnich prognoz finansowych niezbędnych do udzielenia wieloletniego

<sup>112</sup> Na dzień 30 listopada 2024 r.

<sup>113</sup> Do 30 listopada 2024 r.

<sup>114</sup> Uchwała z 15 września 2023 r. oraz uchwała z 29 czerwca 2023 r.

finansowania inwestycyjnego. W wyniku negocjacji [.....]\* S.A. wyraził zgodę na objęcie leasingiem zwrotnym [.....]\*.

(akta kontroli tom IV str. 95-132 – plik: 1107-1109, 1116, 1167-1174, 1188-1192, 1195-1196, 1213-1214, 1219, 1238-1263, str. 133-187 – plik: 100, 2141, 2146, 2154-2155, 2160, 2162)

Dyrektor Biura Finansów wyjaśnił, że podstawowym dokumentem wymaganym przez banki do przygotowania przez nie oferty na finansowanie działalności PKPC było przedłożenie prognoz finansowych obejmujących okres co najmniej wnioskowanego finansowania (kredytu). Nadmienił, że była to standardowa praktyka stosowana przez wszystkie instytucje finansowe niezbędna do oceny działalności kredytobiorcy w okresie udzielania mu finansowania. Kluczowe znaczenie miały wieloletnie analizy/projekcje finansowe. W [.....]\*, projekcji, prognoz było Biuro Kontrolingu, które pomimo wielokrotnych próśb ze strony Biura Finansów, nie przekazało przedmiotowego materiału, co uniemożliwiło prowadzenie dalszych rozmów z bankami w sprawie przedstawienia przez nie oferty kredytu.

W czerwcu 2023 r. Spółka posiadała już [.....]\* zadłużenie wobec swoich kontrahentów [.....]\* i dalsze utrzymywanie braku kapitału obrotowego wiązało się głównie z ryzykiem zaburzenia działalności operacyjnej Spółki w przypadku odmowy świadczenia podstawowych usług przez kontrahentów (podyktowanej nieregulowaniem przez PKPC swoich zobowiązań), ryzykiem braku środków obrotowych na realizację wypłat dla pracowników/wydatków publiczno-prawnych oraz ryzykiem poniesienia dodatkowych kosztów/wydatków związanych z wyższym oprocentowaniem odsetek za opóźnienia w transakcjach handlowych w stosunku do warunków wynegocjowanego przez Biuro Finansów finansowania zewnętrznego. Było to korzystniejsze niż dalsze utrzymywanie stanu zadłużenia wobec kontrahentów oraz było jedynym działaniem, jakie było dostępne w ówczesnych realiach braku danych z organizacji do pozyskania wieloletniego finansowania inwestycyjnego. Należy również zauważyć, że finansowanie działalności poprzez leasing/leasing zwrotny stanowiło jedno z podstawowych źródeł finansowania przedsiębiorstw i zawieranie tego typu umów uważane jest za standardowe działanie, nie obciążające nadmiernie spółkę kosztami.

(akta kontroli tom IV str. 48-49 – plik 1284)

Spółka, po uzyskaniu akceptacji RN<sup>115</sup>, w 2023 r. sprzedała [.....]\* o łącznej wartości [.....]\*, w [.....]\*sp. z o.o. oraz [.....]\* S.A. [.....]\*  
[.....]\*. Wysokość szacowanych kosztów [.....]\* dotycząca obu umów wyliczonych na dzień sporządzenia wniosku na posiedzenie Zarządu Spółki wyniosła [.....]\* PKPC uzyskała [.....]\*.

Prezes Zarządu i Dyrektor Biura Finansów wyjaśnili, że transakcja leasingu zwrotnego z punktu widzenia działalności Biura Finansów miała na celu zaspokojenie potrzeb płynnościowych Spółki. Środki ze sprzedaży lokomotyw

---

<sup>115</sup> Uchwała nr 120/VII/2023 RN z 18 października 2023 r. w sprawie zawarcia umowy sprzedaży [.....]\* lokomotyw oraz leasingu zwrotnego z [.....]\* S.A. oraz 113/VIII/2023 RN z 15 września 2023 r. w sprawie zawarcia transakcji leasingu zwrotnego z [.....]\* Sp. z o.o.



wdrażaniem strategii oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki i Grupy Kapitałowej PKPC. Do zadań Komitetu należy m.in. opiniowanie kluczowych transakcji i kontraktów przedkładanych Radzie (§ 23 ust. 3 pkt 4).

[.....]\*<sup>117</sup> [.....]  
.....  
.....]<sup>\*</sup>

(akta kontroli tom II str. 277-282)

Zarząd 4 czerwca 2021 r. podjął uchwałę w sprawie [.....]

.....]<sup>\*</sup> Na posiedzeniu RN 7 czerwca 2021 r. Prezes Zarządu przedstawił wniosek o wyrażenie zgody na [.....]  
.....]<sup>\*</sup> Według biznesplanu, inwestycja miała poprawić efektywność operacyjną, która pozwoliłaby Spółce na zwiększenie ilości przewozu i obniżenie jego kosztów, [.....]  
.....]<sup>\*118</sup>.

Projekt umowy [.....]<sup>\*</sup> był gotowy i umowa miała zostać podpisana niezwłocznie po [.....]<sup>\*</sup>. RN podjęła uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania w łącznej kwocie [.....]

.....]<sup>\*</sup> Członkowie RN zwrócili również uwagę na to, że [.....]  
.....]<sup>\*</sup>

(akta kontroli tom II str. 250-261)

Były p.o. Prezes Zarządu Władysław Szczepkowski wyjaśnił, że nie doszło do zawarcia umowy [.....]

.....]<sup>\*</sup>

Były Prezes Zarządu Czesław Warsewicz poinformował, że [.....]

.....]<sup>\*</sup>

(akta kontroli tom I str. 365-373, 377-388)

<sup>117</sup> Uchwała RN nr 1792/VI/2018 z 26 listopada 2018 r.

<sup>118</sup> Dalej: CTU.



.....  
.....  
.....  
.....]\*  
[.....]\*  
(akta kontroli tom II str. 283-287)

[.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....]\*.  
(akta kontroli tom II str. 314-324, 379-387)

[.....  
.....  
.....]\*<sup>123</sup>.

Pismem z 8 maja 2023 r. MON potwierdziło zainteresowanie pozyskaniem nieruchomości. W czerwcu 2023 r. odbyły się negocjacje, w trakcie których potwierdzono sprzedaż za cenę [.....]\*, która wynikała z wykonanego na zlecenie MON operatu szacunkowego, powiększoną o należny VAT. Taką cenę przyjęto z uwagi na konieczność poniesienia kosztów remediacji gruntów. Kwestią wymagającą porozumienia było naliczenie 23% VAT do planowanej transakcji sprzedaży nieruchomości. Przy nabyciu (aporcje) CTU zapłaciło, a następnie odliczyło VAT wskazany na fakturze [.....]\*, a sprzedaż nieruchomości w ramach czynności zwolnionej przedmiotowo z VAT po stronie CTU spowoduje konieczność skorygowania podatku naliczonego. Zarząd 30 czerwca 2023 r. zatwierdził instrukcję głosowania na Nadzwyczajnym Zgromadzeniu Wspólników CTU w przedmiocie wyrażenia zgody na odpłatne zbycie za łączną cenę nie niższą niż kwota [.....]\* nieruchomości [.....]\* na rzecz Skarbu Państwa na potrzeby obronności i bezpieczeństwa Państwa. Do ceny sprzedaży czterech działek gruntu o wartości [.....]\* nie zostanie naliczony VAT (dostawa działek podlega zwolnieniu), do pozostałych działek gruntu (31 364,7 tys. zł) zostanie doliczony należny VAT według stawki 23%.

---

<sup>123</sup> [.....  
.....  
.....  
.....  
.....]\*

Biuro Kontrolingu w czerwcu 2023 r. przygotowało *Analizę opłacalności* [.....]\*, według której:

- przeprowadzono analizę opłacalności według [.....] scenariuszy, tj. [.....]\*,
- wartość przepływów dla Grupy PKPC [.....]\* będzie wynosić [.....]\*,
- rekomendowano [.....]\*,
- roczne koszty utrzymania [.....]\*.

W czerwcu 2023 r. CTU uzyskało opinię dotyczącą skutków podatkowych w VAT. RZI podtrzymało swoje stanowisko w zakresie zastosowania zwolnienia w VAT, a 28 sierpnia 2023 r. Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej potwierdził, że RZI nie będzie przysługiwała prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego od działek, które nie będą służyły wykonywaniu czynności opodatkowanych. MON pismem z 31 sierpnia 2023 r. wskazało, że nieruchomości zostaną nabyte na potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa i zostaną zagospodarowane na potrzeby celu publicznego, tj. budowy, utrzymania obiektów oraz urządzeń na rzecz obronności państwa oraz wynika to z obecnej sytuacji geopolitycznej. Zdaniem Zarządu CTU, było zasadne podjęcie decyzji w przedmiocie sprzedaży nieruchomości Skarbowi Państwa – RZI, tj. jednostki podległej MON nawet w przypadku, gdy transakcja będzie w całości podlegać zwolnieniu z VAT i będzie konieczna korekta podatku naliczonego. CTU to spółka celowa, do której wniesiono aportem nieruchomości FWG w związku z prowadzonymi negocjacjami z ARP i PTS dotyczącymi zbycia 100% udziałów, a negocjacje zostały zawieszono.

Zarząd uchwałą nr 329/2023 z 8 września 2023 r. podjął decyzję, że do ceny sprzedaży nieruchomości nie zostanie naliczony VAT, jako że ich dostawa podlega zwolnieniu na podstawie art. 43 ust.1 pkt 9 i 10 ustawy z 11 marca 2011 r. o podatku od towarów i usług<sup>124</sup>. Prezes Zarządu wskazał, że obecna sytuacja Grupy PKPC [.....]\* Na posiedzeniu Zarządu zwrócono uwagę, że [.....]\*

CTU 26 września 2023 r. sprzedało nieruchomości<sup>125</sup> Skarbowi Państwa - Rejonowemu Zarządowi Infrastruktury w Lublinie (dalej: RZI) za kwotę [.....]\*. RZI skorzystał ze zwolnienia z VAT, a w konsekwencji CTU nie wystawiło faktury VAT oraz dokonało korekty podatku naliczonego VAT na kwotę [.....]\* Oznacza to, że CTU uzyskało wpływ z tytułu sprzedaży w kwocie [.....]\*, tj. stanowiący [.....] wartości otrzymanych nieruchomości.

Z protokołu z posiedzenia RN z 27 września 2023 r. wynika, że Spółka nie odnotowała straty na przeprowadzeniu tej transakcji. Ponadto poinformowano członków RN, że nie ma konieczności publikowania raportu bieżącego w tej sprawie, a wystarczy odnotowanie tego zdarzenia w raporcie w III kwartale.

<sup>124</sup> Dz.U. z 2024 r. poz. 361, ze zm.

<sup>125</sup> Warunkowa umowa sprzedaży prawa użytkowania wieczystego, umowa przeniesienia prawa użytkowania wieczystego oraz umowa sprzedaży z (Rep. A nr 85/2023).

CTU złożyło deklarację VAT-7, w której skorygowało podatek odliczony od nabytej w formie aportu wartości nieruchomości. W dniu 25 października 2023 r. na rachunek US wpłacono [.....]\*  
CTU od marca 2023 r. do lutego 2024 uzyskało przychody w łącznej kwocie [.....]  
[.....]  
[.....]  
[.....]\*  
(akta kontroli tom II str. 86-116, 127-261, 316-317)

Stwierdzone  
nieprawidłowości

W działalności Spółki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

**1.** Spółka w przypadku dwóch umów zawartych z PKPCT zaciągnęła zobowiązania (tj. zlecała i odbierała naprawę i przeglądy okresowe wagonów) o łącznej wartości [.....]\* bez uprzedniego uzyskania wymaganej przez Statut Spółki zgody RN na zawarcie umowy. Zgody zostały udzielone przez RN na etapie realizacji umów, a łączna wartość zleconych napraw/przeglądów, wykonanych przed podjęciem uchwał przez Radę Nadzorczą wyniosła [.....]\*. Umowa nr 5700033524 została zawarta 22 marca 2023 r. i dotyczyła okresowych napraw wagonów na kwotę [.....]\*. W okresie od 1 stycznia do 9 marca 2023 r. (tj. do dnia wyrażenia zgody na zawarcie umowy przez RN) Spółka zleciła i odebrała [.....]\* łącznej kwocie [.....]\*. Umowa nr 5700035883 została zawarta 29 lutego 2024 r. na wykonanie napraw [.....]\*. W okresie od 20 listopada 2023 r. do 1 lutego 2024 r. (tj. do dnia wyrażenia zgody na zawarcie umowy przez RN) Spółka zleciła i odebrała [.....]\* [.....]\*.

Statut Spółki<sup>126</sup> w § 25 ust. 3 pkt 13 lit. d stanowił, że oprócz spraw zastrzeżonych przepisami ksh lub innych ustaw do kompetencji Rady Nadzorczej należy wyrażanie zgody na zaciąganie przez Spółkę zobowiązań i rozporządzanie prawami o wartości rynkowej równej lub przewyższającej kwotę 20 mln zł<sup>127</sup> z określonymi wyjątkami, które nie dotyczyły umów w zakresie okresowych napraw i przeglądów taboru. Zlecenie i odbiór napraw i przeglądów okresowych wagonów przed wyrażeniem zgody RN na zawarcie umowy pozbawiło RN stałego nadzoru nad zaciąganiem przez Spółkę zobowiązań, ze skutkiem konieczności wyrażenia zgody po dokonaniu czynności. Zgodnie z art. 380<sup>1</sup> § 1 pkt 4 ksh Zarząd jest obowiązany, bez dodatkowego wezwania, do udzielenia radzie nadzorczej informacji o transakcjach oraz innych zdarzeniach lub okolicznościach, które istotnie wpływają lub mogą wpływać na sytuację majątkową spółki, w tym na jej rentowność lub płynność. Informacje te powinny być przekazywane niezwłocznie po wystąpieniu określonych zdarzeń lub okoliczności (art. 380<sup>1</sup> § 3 pkt 2 ksh).

(akta kontroli tom III str. 184-201, tom IV str. 2-47 – plik: 1283-1288, 1465-1466, str. 95-132 – plik: 992-993, str. 133-187 plik: 143-176)

<sup>126</sup> Załącznik do uchwały nr 62/VII/2020 RN PKP CARGO S.A. z 24 sierpnia 2020 r., ze zm.

<sup>127</sup> W przypadku zawierania umów na czas nieokreślony przyjmuje się uzgodnioną w umowie lub przewidywaną wartość świadczenia Spółki w okresie pięciu lat, za wyjątkiem zawierania umów z zakresu przedmiotu działalności Spółki, wymienionego w § 5 ust. 1 pkt 1, w tym umów przewozowych, umów spedycji, a także umów obejmujących kompleksową obsługę trakcyjną oraz manewrową, z zastrzeżeniem innych postanowień Statutu w tym: § 25 ust. 3 pkt 13a), 13b), 13c), 13d), § 12 ust. 4 i 5 oraz art. 90i ust. 3 ustawy o ofercie publicznej.

Prezes Zarządu wyjaśniła, że umowy na naprawy i przeglądy okresowe wagonów towarowych mają na celu zapewnienie płynnej realizacji planowych czynności utrzymaniowych przewidzianych w DSU dla poszczególnych typów taboru kolejowego. Umowy zawierane są odrębnie dla każdego roku i obowiązują do momentu wyczerpania wartości kontraktu lub zakończenia wskazanego w umowie okresu obowiązywania umowy w zależności od tego, który z warunków wystąpi pierwszy. W okresach przejściowych (po wygaśnięciu poprzednio obowiązującej umowy) naprawy i przeglądy okresowe wagonów były zlecane i wykonywane na podstawie ustalonych w toku negocjacji z PKPCT warunków do nowej umowy, aby nie dopuścić do przestoju produkcyjnych po stronie wykonawcy oraz zapewnić zabezpieczenie wagonów do realizacji zadań przewozowych. Po uzyskaniu zgód formalnych, w formie uchwał organów korporacyjnych, umowy były podpisywane przez strony, a Zarząd i RN akceptowała wcześniejsze rozpoczęcie ich realizacji, co znajdowało odzwierciedlenie w okresie obowiązywania zdefiniowanym w istotnych postanowieniach umów stanowiących załącznik do każdej z uchwał.

(akta kontroli tom III str. 78-83)

Były Prezes Zarządu Dariusz Seliga wyjaśnił, że zlecenia były realizowane corocznie i odbywało się to w ramach uzgodnionych warunków postępowania zakupowego. Spółka CARGOTABOR była w 100% własnością PKP CARGO S.A. i nigdy organy korporacyjne nie kwestionowały tego typu działania.

(akta kontroli tom III str. 173-183)

NIK zauważa, że ze Statutu Spółki nie wynika, by od obowiązku uzyskiwania zgody na zaciąganie zobowiązań przewidziany był wyjątek w przypadku zawierania umów ze spółkami zależnymi.

**2.** Spółka w lipcu 2023 r. zleciła, [.....]\*, czterem podmiotom zewnętrznym [.....]\* naprawy okresowe [.....]\* wagonów, zaciągając zobowiązanie w wysokości [.....]\*. W uzasadnieniu wniosku zakupowego z 10 lutego 2023 r. wskazano, że naprawy te były niezbędne do wykonania w celu zabezpieczania ilości sprawnych wagonów na poziomie wymaganym zgodnie z zapotrzebowaniem pod plan masy na poziomie 90 mln ton. Na zawarcie ww. umów na naprawy okresowe w czerwcu 2023 r. zgody wyraziły Zarząd i RN Spółki. Z raportu Biura Kontrolingu wynikało jednak, że za okres styczeń – maj 2023 r. przewieziona masa towarowa (przewozy krajowe) wyniosła [.....]\*. Ostatecznie Spółka w 2023 r. przewiozła [.....]\*.

Zawarcie ww. umów było niegospodarne, nie tylko z uwagi na fakt, że Spółka miała narastające problemy z płynnością finansową, ale również systematycznie (od kwietnia 2023 r.) [.....]\*. Ostatecznie dopiero 26 lutego 2024 r. kolejny Zarząd podjął decyzję o ograniczeniu liczby naprawianych wagonów w ramach umów zawartych z firmami zewnętrznymi z [.....]\* zmniejszając poziom zobowiązań z [.....]\*. Nakłady inwestycyjne dotyczące napraw okresowych wagonów w 2023 r. nie były dostosowane do rzeczywistych potrzeb przewozowych Spółki, co doprowadziło do wzrostu liczby [.....]\*, co w ocenie NIK było niegospodarne. [.....]\* [.....]\*.

.....]<sup>\*</sup>.

(akta kontroli tom III str. 78-98, tom IV str. 95-132 – plik: 1264-1271, str. 133-187 - plik: 79-80, 1842-1854, 2142, 2237-2349)

Prezes Zarządu, przywołując uzasadnienie wniosku nr 12/PI/2023 z 9 lutego 2023 r. wyjaśniła, że w 2023 r. planowano wykonanie [.....]<sup>\*</sup>.

Wysoki plan remontów uzasadniano również wysokim zapotrzebowaniem na tabor pod planowane w 2023 r. przewozy masy na poziomie 90 mln ton. Planowano zabezpieczenie sprawnych wagonów na miesiące charakteryzujące się najwyższym zapotrzebowaniem taborowym. Wskazała, że wyremontowany w latach 2021-2024 tabor jest obecnie wykorzystywany w przewozach. Dla większości wagonów towarowych obowiązuje 6-letni cykl pomiędzy naprawami okresowymi, a dla większości lokomotyw 8-letni. [.....]

.....]<sup>\*</sup> Spółka w szybkim tempie zniweluje zasób wagonów sprawnych i nieużytkowanych. W kolejnych okresach naprawy okresowe taboru również będą planowane w oparciu o rzetelne prognozy masy przewozowej, nie dopuszczając do nadmiernych wzrostów taboru sprawnego, bez perspektywy wykorzystania w działalności operacyjnej. W zakresie opracowania koncepcji wykorzystania taboru, który był remontowany i nieużytkowany, Prezes Zarządu wyjaśniła, że co do zasady taka sytuacja nie powinna być celem biznesowy Spółki. Wynajem wolnych zasobów taborowych w sytuacjach okresowych nadwyżek był i jest realizowany w Spółce jako jedno z działań operacyjnych w stopniu zależnym od zapotrzebowania rynkowego.

(akta kontroli tom III str. 115-121)

W sprawie zlecenia podmiotom zewnętrznym wykonania napraw okresowych wagonów w 2023 r. i analizowania ich zasadności w aspekcie kształtowania się sytuacji przewozowej oraz posiadania przez Spółkę sprawnych, ale niepracujących wagonów, były Prezes Dariusz Seliga wyjaśnił, że zlecenie wynikało z braku możliwości zlecenia tych napraw w Grupie PKP CARGO. W pierwszej kolejności zwracano się o możliwości napraw w Spółce. W 2023 r. plan zakładał zlecenie [.....]<sup>\*</sup> napraw wagonów, a na rok 2024 – [.....]<sup>\*</sup> wagonów, aby zapewnić ciągłość technologiczną pracy dla zapewnienia przewozów. Podjęte działania spowodowały, że w latach następnych Spółka może realizować umowy handlowe.

(akta kontroli str. III str. 173-183)

**3. Dokonanie przez Spółkę w 2021 r. zakupu [.....]<sup>\*</sup> [.....]<sup>\*128</sup>) było działaniem niegospodarnym. W momencie zakupu, Spółka nie była w pełni przygotowana do rozpoczęcia [.....]<sup>\*</sup>, w tym nie posiadała umowy o współpracy z [.....]<sup>\*</sup>, kompletnych danych dotyczących wpływu planowanej inwestycji na sytuację finansową Spółki oraz Grupy PKPC, a także nie przeprowadziła analizy finansowej uwzględniającej nakłady na [.....]<sup>\*</sup>. Zakupu [.....]<sup>\*</sup> dokonano w trudnej sytuacji finansowej przy wzrastającym poziomie zobowiązań przeterminowanych, które na koniec 2021 r. wyniosły [.....]<sup>\*</sup>. Po zakupie [.....]<sup>\*</sup> Spółka oraz [.....]<sup>\*</sup> poniosły koszty i nakłady [.....]<sup>\*</sup> w kwocie [.....]<sup>\*</sup>. Pomimo podejmowanych**

<sup>128</sup> [.....]<sup>\*</sup>



Według byłego Prezesa Zarządu Dariusza Seligi, poprzedni Zarząd zakupił obiekt, który nie był w pełni przystosowany do [.....]\*. Prowadzono rozmowy z ARP, zmieniono plany biznesowe wynikające z braku zapotrzebowania na wagony typu [.....]\*. W sprawie zastosowania zwolnienia z VAT przy sprzedaży nieruchomości wyjaśnił, że prowadzono korespondencję z MF oraz zachowano pełną ścieżkę uzyskania zgód korporacyjnych.

(akta kontroli tom I str. 385-391)

#### OCENA CZĄSTKOWA

Najwyższa Izba Kontroli ocenia, że Spółka nie podejmowała w pełni prawidłowych i gospodarnych działań w zakresie nabywania, zbywania, modernizacji i remontów posiadanych składników majątku. Spółka zaciągnęła również zobowiązania (tj. zlecała i odbierała naprawy i przeglądy okresowe wagonów) o wartości powyżej 20 mln zł przed uzyskaniem zgody RN na zawarcie umowy. Łączna wartość tych umów wynosiła [.....]\*, a łączna wartość zleconych napraw/przeglądów, wykonanych przed podjęciem uchwały przez RN wyniosła [.....]\*, a tym samym były to wielkości mające istotny wpływ na płynność finansową Spółki. Nakłady inwestycyjne dotyczące napraw okresowych wagonów w 2023 r. nie były dostosowane do rzeczywistych potrzeb przewozowych Spółki, co doprowadziło do wzrostu liczby sprawnych niepracujących wagonów węglarek. Działaniem niegospodarnym był zakup od podmiotu prywatnego majątku dawnej FWG na potrzeby produkcji wagonów bez należytego merytorycznego i finansowego przygotowania przedsięwzięcia, jak również bez przeprowadzenia wewnętrznych uzgodnień z RN uwzględniających jego strategiczny charakter. Ostatecznie produkcja wagonów nie została uruchomiona, a Spółka zbyła nieruchomości SP.

#### IV. Wnioski

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

#### Wnioski

1. Dostosowywanie poziomu nakładów inwestycyjnych do sytuacji finansowej i potrzeb Spółki oraz na rynku przewozów.
2. Terminowe przyjmowanie rocznych planów działalności.
3. Niezwłoczne przekazywanie RN informacji o zdarzeniach lub okolicznościach, które istotnie wpływają lub mogą wpływać na sytuację majątkową Spółki.
4. Realizowanie wydatków marketingowych i darowizn oraz zawieranie umów sponsoringowych, dostosowanych do sytuacji finansowej Spółki.
5. Ustalenie wysokości szkody w wyniku realizacji decyzji węglowej oraz wystąpienie z roszczeniem do Skarbu Państwa.
6. Zaciąganie zobowiązań na naprawę wagonów po uzyskaniu wymaganych zgód korporacyjnych.
7. Zlecanie podmiotom zewnętrznym napraw okresowych taboru kolejowego w uzasadnionych przypadkach.
8. Nabywanie majątku przeznaczonego do prowadzenia działalności po przeprowadzeniu kompleksowych analiz i zgodnie z zatwierdzonymi planami.

#### Uwagi

Najwyższa Izba Kontroli nie formułuje uwag.

## 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 Najwyższej Izby Kontroli w Lublinie. 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  
wykonania  
wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni 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.

Lublin, dnia 23 maja 2025 r.

Kontrolerzy:  
Katarzyna Durakiewicz  
Doradca techniczny  
/-/

Dyrektor  
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli  
w Lublinie  
Edward Szempruch  
/-/

Katarzyna Osiak  
Specjalista kontroli państwowej  
/-/

Magdalena Pocięcha  
Starszy inspektor kontroli  
państwowej  
/-/

Katarzyna Zglińska  
Główny specjalista kontroli  
państwowej  
/-/

Zmian w wystąpieniu dokonał:

Dyrektor  
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli  
w Lublinie  
Edward Szempruch

[.....]\* – Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie wyłączyła z publikacji fragmenty wystąpienia pokontrolnego oznaczone w niniejszy sposób na podstawie art. 5 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902), w związku z objęciem tych fragmentów tajemnicą przedsiębiorstwa przez i na rzecz PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji