



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

LLU – 4101-17-01/2013

P/13/083

# WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Tekst jednolity wystąpienia pokontrolnego po uwzględnieniu zmian wprowadzonych  
uchwałą Komisji Rozstrzygającej z 7 kwietnia 2014 r. nr KPK/KPO-415-088/2014

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Delegatura w Lublinie

ul. Okopowa 7, 20-022 Lublin

T +48 81 461 31 20, F +48 81 461 31 11

llu@nik.gov.pl

Adres korespondencyjny: Skr. poczt. P-112, 20-001 Lublin 1

# I. Dane identyfikacyjne kontroli

Numer i tytuł kontroli	P/13/083 – „Funkcjonowanie grypy kapitałowej PKP”
Jednostka przeprowadzająca kontrolę	Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Lublinie
Kontroler	Mirosław Bortacki, gł. specjalista k.p., upoważnienie do kontroli nr 87532 z dnia 04.10.2013 r.  (dowód: akta kontroli T. I str. 1,2)
Jednostka kontrolowana	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (w dalszej części: LHS, Spółka) ul. Szczepieszka 11, 22-400 Zamość
Kierownik jednostki kontrolowanej	Grażyna Kuś, Prezes Zarządu PKP LHS Sp. z o.o.  (dowód: akta kontroli T. I str. 3)

## II. Ocena kontrolowanej działalności

### Ocena ogólna

#### Uzasadnienie oceny ogólnej

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. w zbadanym zakresie.

Podstawą pozytywnej oceny działalności LHS, w okresie objętym kontrolą<sup>1</sup>, było:

- konsekwentne i rzetelne realizowanie przyjętych założeń w strategiach Spółki<sup>2</sup> i wynikających z nich rocznych planach działalności. Skutkowało to uzyskaniem dodatnich wyników finansowych wynoszących: 26,7 mln zł w 2010 r.; 28,3 mln zł w 2011 r.; 35,0 mln zł w 2012 r.; 31,7 mln zł; a wg danych za I półrocze 2013 r. – 31,8 mln zł. W latach 2009 - 2012 nastąpił wzrost wydajności pracy o około 87%, w tym samym okresie przewozy Spółki zwiększyły się o 85,0%, przy zatrudnieniu zwiększonym o 7,4%;
- podejmowanie starań w celu przekazania przez PKP SA przedmiotu umowy<sup>3</sup> D54-KPN-10L/02 w formie aportu do Spółki.

Stwierdzone przez NIK nieprawidłowości dotyczyły natomiast między innymi:

- braku należytego zabezpieczenia interesu LHS w przypadku prowadzenia inwestycji, dla których uzyskano zgodę na realizację w trybie §7 ust. 2 umowy D54
- zawarcia umowy z PKP SA o świadczenie usług<sup>4</sup> przez PKP SA na rzecz LHS w obszarach wykonywanych przez Spółkę we własnym zakresie<sup>5</sup>, bez możliwości wpływu na zakres działań PKP SA;
- zaciągnięcie zobowiązania przekraczającego kwotę 2.000.000, zł przy realizacji umowy LHS-WH2-01/PT/2012 bez wymaganej uchwały Rady Nadzorczej;
- zobowiązanie się do zapłaty PKP SA kwoty 4.383.374,26 zł brutto z tytułu

<sup>1</sup> Okres objęty kontrolą - lata 2010 – 2013 (do czasu zakończenia kontroli) badaniami zostały objęte również działania mające miejsce przed dniem 1 stycznia 2010 r., w sytuacji, gdy miały bezpośredni wpływ na zagadnienia będące przedmiotem kontroli.

<sup>2</sup> Strategia PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015 r. opracowana w 2011 r. oraz *Strategia PKP LHS Sp. z o.o. na lata 2013-2017 kontynuację polityki dywersyfikacji* opracowana przez Spółkę.

<sup>3</sup> Umowa Nr D54-KPN-10L/02, zawarta w dniu 30.12.2002 r. pomiędzy PKP SA i PKP LHS Sp. z o.o. - oddania do odpłatnego korzystania linii kolejowej oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania linią kolejową tj. mienia niezbędnego do funkcjonowania Spółki – w dalszej części umowa D54

<sup>4</sup> Umowa z dnia 10.12.2012 r.

<sup>5</sup> W świetle obowiązków, zadań i kompetencji wynikających z uregulowań wewnętrznych Spółki

użytkowania środków trwałych określonych w załączniku 2Z<sup>6</sup> do umowy D54 niezgodnie z postanowieniami tej umowy<sup>7</sup>.

### III. Opis ustalonego stanu faktycznego

#### 1. Wypracowanie i realizacja strategii oraz wieloletnich planów działalności spółki

##### 1.1 Strategie działalności spółki

Opis stanu faktycznego

W okresie objętym kontrolą Spółka posiadała trzy strategie działalności, tj.:

- „Strategię PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015 r.”, opracowaną w 2008 r. przez ZDG TOR sp. z o.o.,
- „Strategię PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015 r.” opracowaną w 2011 r. przez PriceWaterhouse Coopers Sp. z o.o. będącą kontynuacją programową ww. strategii z 2008 r.,
- „Strategię PKP LHS Sp. z o.o. na lata 2013-2017 kontynuację polityki dywersyfikacji” opracowaną przez Spółkę.

Jedynie „Strategia PKP LHS Sp. z o.o. na lata 2013-2017 kontynuacja polityki dywersyfikacji” została zatwierdzona przez Zgromadzenie Wspólników uchwałą z dnia 21.05.2013 r.

(dowód: akta kontroli T. I str. 20-190)

Ustalone nieprawidłowości

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

1. LHS do 21.05.2013 r. nie posiadała zatwierdzonej przez Zgromadzenie Wspólników strategii.

Pomimo przedłożenia przez Zarząd Spółki na posiedzeniu w dniu 17.06.2011 r. Radzie Nadzorczej „Strategii PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015” opracowanej przez Pricewaterhouse Coopers Sp. z o.o. Zgodnie z umową spółki Zarząd Spółki przedkłada Zgromadzeniu Wspólników do zatwierdzenia wieloletni plan rozwoju Spółki po jego uprzednim zaopiniowaniu przez Radę Nadzorczą. Rada Nadzorcza nie podjęła uchwały w sprawie opiniowania wniosku Zarządu Spółki do Zgromadzenia Wspólników o zatwierdzenie ww. strategii.

(dowód: akta kontroli str. T. III 16-18, 272-284)

W wyjaśnieniach PKP SA<sup>8</sup> podpisanych między innymi przez Przewodniczącego Rady Nadzorczej Łukasza Górnickiego, odnośnie niezatwierdzenia strategii stwierdzono, że:

„nie było podstaw do podjęcia odpowiedniej uchwały, ponieważ Zarząd PKP LHS Sp. z o.o. nie przedłożył do Zgromadzenia Wspólników wniosku o zatwierdzenie „Strategii PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015 r.””

(dowód: akta kontroli T.III str. 329-336)

##### 1.2. Zmiany strategii spółki

Opis stanu faktycznego

„Strategia PKP LHS Sp. z o.o. na lata 2013-2017 kontynuacja polityki dywersyfikacji” jest kontynuacją programową „Strategii PKP LHS sp. z o.o. w perspektywie do 2015 r.”, opracowanej w 2008 r. przez ZDG TOR sp. z o.o. (a następnie zaktualizowanej w 2011 r. przez Pricewaterhouse Coopers Sp. z o.o.). Główne

<sup>6</sup> na nieruchomości stanowiące zaplecza techniczne, punkty przeladunkowe i inne nieruchomości niewchodzące w skład linii kolejowej - określone porozumieniem z dnia z dnia 08.04.2010 r.

<sup>7</sup> Umowa Nr D54-KPN-10L/02 w § 3, § 5 upoważnia PKP do obciążenia LHS, z tytułu użytkowania środków trwałych kwotą równą amortyzacji tylko w przypadku wyłączenia ich z przedmiotu umowy, a środki trwałe określone w załączniku 2Z nie zostały wyłączone z przedmiotu umowy.

<sup>8</sup> Prawa z udziałów jako Zgromadzenie Wspólników wykonuje PKP SA .

kierunki rozwoju Spółki zawarte w przytoczonym dokumencie nie ulegały zmianie zarówno w kontekście zmian w otoczeniu regulacyjnym jak i biznesowym Spółki. Ww. dokumenty strategiczne Spółki zakładały takie same cele, dotyczące wzrostu przewozu ładunków i ich dywersyfikacji (zmniejszenie udziału transportu rudy i uniezależnienie się od jednego kontrahenta) oraz zwiększenie przepustowości linii kolejowej nr 65.

Przesłankami do opracowania „Strategii PKP LHS Sp. z o.o. na lata 2013-2017 kontynuacji polityki dywersyfikacji” były:

- zwiększone wyniki przewozowe i finansowe w latach 2011-2012,
- osiągnięcie już w 2012 r. wskaźników ekonomicznych prognozowanych na rok 2015,
- spowolnienie gospodarcze w Polsce, spadek koniunktury, potrzeba minimalizowania skutków kryzysu,
- decyzja PKP SA o wydłużeniu horyzontu obowiązywania strategii do 2017 r.

LHS założyła 3 strategiczne cele, w ramach, których zdefiniowała zadania i inicjatywy pozwalające na osiągnięcie przyjętych celów, tj.:

- 1) wzrost przewozów ładunków w latach 2013-2017 o 9 mln ton w stosunku do lat 2008-2012 i osiągnięcie przewozów na poziomie 11,5 mln ton,
- 2) zapewnienie przepustowości infrastruktury linii kolejowej nr 65 umożliwiające zrealizowanie planowanych wielkości przewozów i przeładunków, zwiększenie potencjału stacji kolejowych i infrastruktury logistycznej,
- 3) utrzymanie rentowności działalności na dotychczasowym poziomie oraz wygospodarowanie zysków w latach 2013-2017 w kwocie równej aktualnemu poziomowi kapitałów własnych Spółki.

(dowód: akta kontroli T. I str. 20-190)

„Strategia PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015” opracowana przez Pricewaterhouse Coopers Sp. z o.o. jako słabe strony oraz zagrożenia dla Spółki wskazywała między innymi:

- rozdzielenie funkcji zarządzającego linią nr 65 i operatora wykonującego na niej przewozy ładunków,
- brak polityki transportowej Państwa wspierającej rozwój kolejowych przewozów intermodalnych,
- brak zabezpieczeń zwrotu poniesionych nakładów w przypadku rozwiązania umowy na dzierżawę linii,
- brak pełnego wyposażenia majątkowego Spółki ze strony PKP SA, która nie dokonała wniesienia do Spółki nieruchomości, na których zlokalizowana jest linia kolejowa nr 65,
- ograniczoną przepustowość przewozowa linii kolejowej nr 65, wynikającą z tego, że jest to linia jednotorowa i posiada zbyt mało „mijanek”, których długości są niewystarczające do wydłużenia składów pociągów.

(dowód: akta kontroli T. I str. 171-174)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

### 1.3. Zgodność strategii z aktami normatywnymi

Opis stanu  
faktycznego

Opracowane przez Spółkę strategie były zgodne z aktami normatywnymi i programami rządowymi oraz strategią funkcjonowania Grupy PKP.

(dowód: akta kontroli T. I str. 20-190)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

## 1.4. Opracowanie strategii

Opis stanu faktycznego

Zlecenia wykonania weryfikacji opracowania pn. „Strategia PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015 r.” przedsiębiorstwu Pricewaterhouse Coopers Sp. z o.o. dokonano przy udziale przedstawiciela PKP SA, zgodnie z regulacjami obowiązującym w Spółce. Za wykonanie weryfikacji „Strategii PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015 roku” Spółka zapłaciła 270.000,00 zł netto<sup>9</sup>.

(dowód: akta kontroli T.III str. 19-45)

Zarząd Spółki w wyjaśnieniach z dnia 13.11.2013 r. napisał, że: *zlecając wykonanie weryfikacji dokumentu pn. „Strategia PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015 roku” w 2010 r. Spółka wykonała pisemne zalecenie Przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP LHS, kierując zaproszenia do złożenia ofert do 5 firm wskazanych w piśmie Pana Przewodniczącego tj.:*

- 1) *Roland Berger Strategy Consultants GmbH w Warszawie,*
- 2) *Deloitte Business Consulting SA w Warszawie,*
- 3) *Boston Consulting Group w Warszawie,*
- 4) *Pricewaterhouse Coopers Sp. z o.o. w Warszawie,*
- 5) *Ernst & Young w Warszawie*

*w celu wzięcia udziału w postępowaniu przetargowym w trybie negocjacji bez ogłoszenia na „Wykonanie weryfikacji i aktualizacji opracowania pn. Strategia PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015 roku”. W uzasadnieniu do wniosku Wydziału Techniki i Rozwoju na posiedzenie Zarządu PKP LHS znajduje się zapis: „Z uwagi na to, że przedmiotem zlecenia będzie weryfikacja i ewentualna aktualizacja istniejącego już opracowania celowym będzie wyłączenie dotychczasowego autora opracowania. Wyłączenie dotychczasowego autora pozwoli na uzyskanie zobiektywizowanych danych służących aktualizacji strategii”.*

(dowód: akta kontroli T. III str.19-45)

LHS nie zlecał opracowania „Strategii PKP LHS Sp. z o.o. na lata 2013-2017 kontynuacji polityki dywersyfikacji” podmiotom zewnętrznym. Strategia została opracowana przez pracowników Spółki.

(dowód: akta kontroli T.III str. 46)

Ustalone nieprawidłowości

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

## 1.5. Realizacja strategii

Zadania wynikające z dwóch strategii<sup>10</sup>, niezatwierdzonych przez Zgromadzenie Wspólników, Zarząd Spółki ujmował w rocznych planach rzeczowych i finansowych, które realizowane były rzetelnie. Realizację rocznych planów rzeczowych i finansowych spółki przedstawiono w pkt. 2 niniejszego wystąpienia pokontrolnego.

(dowód: akta kontroli T.I. str.191-571, T.II str. 1-119)

Ustalone nieprawidłowości

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

Ocena cząstkowa

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność kontrolowanej jednostki w zbadanym zakresie.

<sup>9</sup> Faktura 24013114F302WAW372 z dnia 11.04.2011 r.

<sup>10</sup> „Strategii PKP LHS sp. z o.o. w perspektywie do 2015 r.”, opracowanej w 2008 r. oraz „Strategii PKP LHS Sp. z o.o. w perspektywie do 2015 r.” opracowanej w 2011 r.

## 2. Realizacja rocznych planów rzeczowych i finansowych oraz pozyskiwanie i wykorzystanie środków finansowych z Unii Europejskiej.

### 2.1. Zgodność rocznych planów rzeczowych i finansowych Spółki ze strategią oraz wieloletnimi planami działalności.

Opis stanu faktycznego

Roczne plany rzeczowe i finansowe LHS uwzględniały zadania wynikające ze strategii Spółki, tj.:

- 1) Zadania w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową linii nr 65:
  - prowadzenie na infrastrukturze linii kolejowej nr 65 inwestycji odtworzeniowych, modernizacyjnych i rozwojowych, mających na celu unowocześnienie tej linii i zwiększenie jej technicznej zdolności przepustowej,
  - prowadzenie na linii kolejowej nr 65 i na infrastrukturze towarzyszącej tej linii, prac utrzymaniowych, konserwacyjnych i naprawczych, zapewniających utrzymanie linii nr 65 w sprawności eksploatacyjnej, gwarantującej realizację programu przewozowego Spółki,
  - prowadzenie na infrastrukturze towarzyszącej linii nr 65 oraz na terenach przyległych do linii nr 65 inwestycji rozwojowych i modernizacyjnych, mających na celu zwiększenie potencjału przeładunkowego i składowego terminali Spółki, a także rozwój innych komplementarnych funkcji logistycznych,
  - prowadzenie ruchu kolejowego na linii kolejowej nr 65 i na infrastrukturze towarzyszącej tej linii.
- 2) Zadania w zakresie przewozu ładunków po linii kolejowej nr 65:
  - realizowanie w składach całopociągowych, przewozów rud żelaza i innych ładunków masowych takich jak: węgiel, kruszywa, materiały budowlane, gazy, produkty z ropy naftowej i inne,
  - realizowanie przewozów w składach całopociągowych i w pojedynczych wagonach innych towarów niż ładunki masowe, takich jak: maszyny i urządzenia, wyroby tekstylne, produkty żywnościowe, chemiczne i inne,
  - realizowanie przewozów jednostek intermodalnych,
  - świadczenie szeregu usług, czynności i prac dodatkowych wiążących się z przewozami ładunków, tj.: obsługę spedycyjną przesyłek przyjętych do przewozu oraz celną, przeładunki towarów oraz ich czasowe składowanie na terminalach kolejowych i inne usługi logistyczne.

(dowód: akta kontroli T.I str.191-571, T.II str.1-119)

### 2.2 Realizacja rocznych planów rzeczowych i finansowych Spółki.

Opis stanu faktycznego

Roczne plany rzeczowe i finansowe Spółki realizowane były rzetelnie. Realizacja najważniejszych wskaźników rzeczowo-finansowych w latach 2010 - I półrocze 2013 przedstawiała się następująco:

Lp.	Wyszczególnienie	2010		2011		2012		I pół. 2013	
		plan	wykonanie	plan	wykonanie	plan	wykonanie	plan	wykonanie
1.	Wielkość przewozu ładunków (w mln ton)	7,2	8,5	8,6	10,1	10,1	10,2	4,5	4,4
2.	Przychody ze sprzedaży (w mln PLN)	266,7	306,6	316,7	375,9	390,9	404,7	185,5	190,2
3.	Koszty działalności operacyjnej (w mln PLN)	247,5	271,0	282,6	340,3	349,3	349,1	160,6	151,8
4.	Wynik na sprzedaży (w mln PLN)	19,2	35,6	34,1	35,6	41,6	55,6	24,9	38,4
5.	Wynik netto (w mln PLN)	14,4	26,7	28,1	28,3	32,0	35,0	19,4	31,8
6.	Koszty remontów (w mln PLN)	24,8	23,6	19,8	28,5	24,7	22,3	5,8	2,9

Lp.	Wyszczególnienie	2010		2011		2012		I pół. 2013	
		plan	wykonanie	plan	wykonanie	plan	wykonanie	plan	wykonanie
7.	Wielkość nakładów inwestycyjnych (mln PLN)	104,5	77,7	60,0	53,2	63,5	67,1	29,8	26,9
8.	Rentowność netto	5,3%	8,7%	8,8%	7,5%	8,1%	8,6%	10,4%	16,7%

Zarząd LHS wyjaśnił, że niewykonanie planu zakładanych wydatków inwestycyjnych i remontowych wynika z faktu osiągnięcia oszczędności przy organizowaniu przetargów lub przesunięcia inwestycji na następne lata.

(dowód: akta kontroli T.III str.436-438)

LHS prowadzi działania zmierzające do modernizacji linii nr 65 i infrastruktury niezbędnej do zarządzania tą linią w celu zaspokojenia wzrastającego popytu na usługi Spółki.

LHS realizuje strategię rozwoju, opartą na koncepcji dywersyfikacji struktury przewożonych ładunków i świadczenia coraz szerszego pakietu usług logistycznych. Realizacja celów, założonych w strategii i corocznych planach działalności, przyczyniła się do osiągnięcia przez LHS dobrych wyników przewozowych i ekonomicznych. Główne środki przeznaczone były na działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu pociągów, zwiększenia przepustowości linii nr 65 poprzez realizację zadań inwestycyjnych i remontowych infrastruktury linii kolejowej i stacyjnej, co w konsekwencji wpływało na zwiększenie rentowności działalności Spółki. W ramach inwestycji w latach 2010 - I pół. 2013 LHS zrealizowała m.in.:

- odbudowę „mijanki” w Puszczy,
- modernizację i rozbudowę układu torowego i infrastruktury na stacji Sławków,
- rozbudowę układu torowego na stacji Wola Baranowska,
- modernizację infrastruktury na stacji Szczepieszyn,
- przebudowę układu torowego na stacji Zamość Bortatycze,
- modernizację układu torowego na stacji Staszów,
- budowę placu ładunkowego na stacji Biłgoraj,
- przebudowę i modernizację urządzeń srk na mijankach Kępie, Werbkowice, Miączyn,
- budowę stacji paliw na stacji Wola Baranowska i Sławków,
- modernizację obiektów zaplecza technicznego Spółki (schroniska, zaplecza magazynowego do składowania materiałów nawierzchni kolejowej i złomu),
- budowa sieci gazowej i kotłowni na stacji Sławków, Hrubieszów,
- budowa odwodnienia „mijanki” Bukowno,
- modernizację lokomotyw spalinowych serii ST44 i lokomotyw manewrowych SM48,
- zakup spalinowych lokomotyw manewrowych typu 16D,
- zakup pojazdów ratownictwa technicznego,
- zakup maszyn i urządzeń niezbędnych do wyposażenia stanowisk pracy związanych z naprawami i utrzymaniem infrastruktury torowej oraz taboru trakcyjnego.

W ramach remontów w latach 2010 - I półrocze 2013, realizowane były m.in.:

- remonty infrastruktury torowej (torów, rozjazdów, przejazdów, podtorza) i urządzeń srk,
- remonty obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów),
- remonty obiektów kubaturowych eksploatowanych przez Spółkę (budynki administracyjno-warsztatowe, hale, nastawnie kontenerowe i ochroniska),
- remonty taboru,
- remonty maszyn, urządzeń technicznych, środków transportowych i sprzętu drogowego.

(dowód: akta kontroli T.I str. 191-571, T.II str. 1-119)

Wyniki ekonomiczno-finansowe LHS w latach 2009 – I półrocze 2013 r. przedstawiały się następująco (tys. zł):

Wyszczególnienie	Lata				
	2009	2010	2011	2012	I półr. 2013
Przychody netto ze sprzedaży, w tym:	210 229	306 570	375 956	404 690	190 182
<i>Przychody ze sprzedaży produktów i usług</i>	198 004	303 137	366 754	400 324	186 022
<i>Koszty wytworzenia produktów na potrzeby własne</i>	161	609	704	593	456
<i>Przychody ze sprzedaży materiałów i towarów</i>	12 064	2 824	8 498	3 773	3 704
Koszty działalności operacyjnej, w tym:	189 229	270 960	340 316	349 092	151 827
<i>amortyzacja</i>	33 916	33 184	37 924	38 129	20 265
<i>Zużycie materiałów i energii, w tym:</i>	39 664	78 223	99 718	110 062	43 197
<i>paliwo trakcyjne</i>	29 487	51 180	70 844	81 335	34 122
<i>materiały do remontów</i>	3 961	18 394	19 442	18 294	3 739
<i>pozostałe materiały</i>	3 151	5 081	5 699	6 152	2 938
<i>energia</i>	3 065	3 568	3 733	4 281	2 398
<i>Usługi obce, w tym:</i>	41 729	88 268	115 203	111 243	43 029
<i>usługi transportowe</i>	3 868	9 054	15 376	12 482	4 974
<i>czynsz wagonowy</i>	21 540	35 935	50 185	51 071	23 972
<i>usługi remontowe</i>	5 598	23 552	28 514	22 349	2 875
<i>pozostałe usługi</i>	10 723	19 727	21 129	25 341	11 208
<i>Wynagrodzenia</i>	45 955	52 714	58 413	61 341	31 976
<i>Ubezpieczenia społeczne i świadczenia na rzecz pracowników</i>	12 733	12 414	18 760	19 685	8 328
<i>Podatki i opłaty</i>	2 766	2 290	2 595	2 532	1 243
<i>Pozostałe koszty</i>	2 342	2 507	3 426	3 447	2 085
<i>Wartość sprzedanych materiałów i towarów</i>	10 124	1 360	4 277	2 652	1 704
Wynik ze sprzedaży	21 000	35 610	35 640	55 599	38 355
Pozostałe przychody operacyjne	1 658	1 256	3 809	1 548	2 627
Pozostałe koszty operacyjne	1 094	3 640	1 167	1 720	3 153
Wynik z pozostałej działalności operacyjnej	21 564	33 226	38 283	55 427	37 829
Przychody finansowe	1 396	1 954	1 273	1 397	342
Koszty finansowe	2 287	1 408	4 030	12 504	647
Wynik z działalności gospodarczej	20 673	33 772	35 526	44 320	37 524
Wynik finansowy brutto	20 673	33 772	35 526	44 320	37 524
Podatek dochodowy od osób prawnych	3 580	7 115	7 237	9 278	5 850
Wynik finansowy netto	17 093	26 657	28 289	35 041	31 674
<i>Wskaźnik rentowności sprzedaży</i>	10,0%	11,6%	9,5%	13,7%	20,2%
<i>Wskaźnik rentowności netto</i>	8,1%	8,7%	7,5%	8,7%	16,7%

Poziom zatrudnienia w latach 2009 – I półrocze 2013 w stosunku planowanego przedstawiał się następująco:

Okres	2009	2010	2011	2012	I pół 2013
Poziom zatrudnienia planowany	1220	1220	1270	1285	1245
Poziom zatrudnienia wykonany	1219	1263	1270	1283	1233

(dowód: akta kontroli T.I str. 191-571, T.II str. 1-119)

W związku z pogarszającą się sytuacją gospodarczą w Polsce w listopadzie 2008 r. Spółka wprowadziła „Plan działań zmierzających do poprawy sytuacji ekonomiczno-finansowej LHS”, w wyniku, którego, w 2009 r., podjęte zostały działania ograniczające koszty działalności operacyjnej.

W 2009 r. nastąpił spadek wielkości przewozów ładunków do 5,5 mln ton (z 8,3 mln ton w 2008 r.). W latach następnych Spółka zanotowała już wzrosty przewozów do 8,5 mln ton w 2010 r., 10,1 mln ton w 2011 r., osiągając w 2012 r. wzrost przewozów do 10,2 mln ton. W I półroczu 2013 r. Spółka przewiozła 4,4 mln ton ładunków.

W okresie objętym kontrolą Spółka prowadziła dywersyfikację struktury przewożonych ładunków. I tak:

- w 2009 r. udział rudy żelaza w przewozach stanowił 48,6%, pozostałych ładunków 51,4%,
- w 2010 r. udział rudy żelaza w przewozach stanowił 54,8%, pozostałych ładunków 45,2%,
- w 2011 r. udział rudy żelaza w przewozach stanowił 47,0%, pozostałych ładunków 53,0%,
- w 2012 r. udział rudy żelaza w przewozach stanowił 52,3%, pozostałych ładunków 47,7%,
- w I półroczu 2013 r. udział rudy żelaza w przewozach stanowił 52,4%, pozostałych ładunków 47,6%.

W zakresie działalności przewozowej zaobserwować można zdecydowaną przewagę obsługi przewozowej ładunków z importu nad ładunkami eksportowanymi, chociaż obserwuje się poprawę tego wskaźnika. Wolumen przewozów w eksporcie rośnie szybciej od dynamiki ładunków przywożonych z importu. Udział importu i eksportu w przewozach ładunków w poszczególnych latach przedstawia się następująco:

- w 2009 r. udział importu stanowił 95,0%, eksportu 5,0%,
- w 2010 r. udział importu stanowił 94,0%, eksportu 6,0%,
- w 2011 r. udział importu stanowił 91,4%, eksportu 8,6%,
- w 2012 r. udział importu stanowił 90,3%, eksportu 9,7%,
- w I półroczu 2013 r. udział importu stanowił 86,4%, eksportu 13,6%.

Wielkość przewozu ładunków ma podstawowy wpływ na wysokości przychodów osiąganych przez Spółkę. W 2009 r. Spółka osiągnęła przychody na poziomie 210 mln PLN, natomiast w 2010 r. ok. 306 mln PLN. Przychody w latach 2011 i 2012, wyniosły odpowiednio: 376 mln PLN i 405 mln PLN i były najwyższymi w historii Spółki. W I półroczu 2013 r. przychody wyniosły 190,2 mln PLN.

W strukturze przychodów przeważają przychody z działalności przewozowej i stanowią: w 2009 r. – 90,0%, w 2010 r. – 94,2%, w 2011 r. – 91,3%, w 2012 r. – 93,5%, w I półroczu 2013 r. 92,8%, przychodów ze sprzedaży. Pozostałe przychody, to przychody m.in. z dzierżawy majątku, przychody z usług spedycyjnych, z usług Agencji Celnej, wynajmu i napraw urządzeń i sprzętu oraz przychody ze sprzedaży materiałów i towarów, w tym głównie paliwa trakcyjnego dla PKP CARGO oraz złomu.

W strukturze kosztów Spółki przeważają koszty działalności operacyjnej, które w 2009 r. wyniosły 189,2 mln PLN, w r. 2010 wyniosły 271,0 mln PLN, w 2011 r. wyniosły 340,3 mln PLN, w 2012 r. wyniosły 349,1 mln PLN, a w I półroczu 2013 r. wyniosły 151,8 mln PLN.

Kluczowymi pozycjami kosztów działalności operacyjnej LHS są:

- koszty materiałów i energii, które wyniosły 39,7 mln PLN w 2009 r. (21,0% kosztów działalności operacyjnej), 78,2 mln PLN w 2010 r. (28,9% kosztów działalności operacyjnej), 99,7 mln PLN w 2011 r. (29,3% kosztów działalności operacyjnej), 110,1 mln PLN w 2012 r. (31,5% kosztów działalności operacyjnej), 43,2 mln PLN w I półroczu 2013 r. (28,5% kosztów działalności operacyjnej);
- koszty usług obcych, które wyniosły 41,7 mln PLN w 2009 r. (22,1% kosztów działalności operacyjnej), 88,3 mln PLN w 2010 r. (32,6% kosztów działalności operacyjnej), 115,2 mln PLN w 2011 r. (33,9% kosztów działalności operacyjnej), 111,2 mln PLN w 2012 r. (31,9% kosztów działalności operacyjnej), 43,0 mln PLN w I półroczu 2013 r. (28,3% kosztów działalności operacyjnej);

- operacyjnej);
- koszty wynagrodzeń, które wyniosły 46,0 mln PLN w 2009 r. (24,3% kosztów działalności operacyjnej), 52,7 mln PLN w 2010 r. (19,5% kosztów działalności operacyjnej), 58,4 mln PLN w 2011 r. (17,2% kosztów działalności operacyjnej), 61,3 mln PLN w 2012 r. (17,6% kosztów działalności operacyjnej), 32,0 mln PLN w I półroczu 2013 r. (21,1% kosztów działalności operacyjnej);
  - koszty ubezpieczeń społecznych i świadczeń pracowniczych, które wyniosły 12,7 mln PLN w 2009 r. (6,7% kosztów działalności operacyjnej), 12,4 mln PLN w 2010 r. (4,6% kosztów działalności operacyjnej), 18,8 mln PLN w 2011 r. (5,5% kosztów działalności operacyjnej), 19,7 mln PLN w 2012 r. (5,6% kosztów działalności operacyjnej), 8,3 mln PLN w I półroczu 2013 r. (5,5% kosztów działalności operacyjnej);
  - koszty amortyzacji, które wyniosły 33,9 mln PLN w 2009 r. (17,9% kosztów działalności operacyjnej), 33,2 mln PLN w 2010 r. (12,2% kosztów działalności operacyjnej), 37,9 mln PLN w 2011 r. (11,1% kosztów działalności operacyjnej), 38,1 mln PLN w 2012 r. (10,9% kosztów działalności operacyjnej), 20,3 mln PLN w I półroczu 2013 r. (13,3% kosztów działalności operacyjnej);
  - koszty czynszu z tytułu dzierżawy składników majątkowych określonych w załącznikach 1Z oraz 2Z do umowy wyniosły 7,147 mln PLN w 2010 r. (2,6% kosztów działalności operacyjnej), 6,737 mln PLN w 2011 r. (2,0% kosztów działalności operacyjnej), 7,215 mln PLN w 2012 r. (2,1% kosztów działalności operacyjnej), 3,790 mln PLN w I półroczu 2013 r. (2,5% kosztów działalności operacyjnej).

Największą pozycją w kosztach materiałów jest paliwo trakcyjne (74,3% kosztów materiałów i energii w 2009 r.; 65,4% w 2010 r.; 71,0% w 2011 r.; 73,9% w 2012 r.; 79,0% w I półroczu 2013 r.) i materiały do remontów (10,0% kosztów materiałów i energii w 2009 r.; 23,5% w 2010 r.; 19,5% w 2011 r.; 16,6% w 2012 r.; 8,7% w I półroczu 2013 r.). Koszty energii stanowiły 7,7% kosztów materiałów i energii w 2009 r.; 4,6% w 2010 r.; 3,7% w 2011 r.; 3,9% w 2012 r. oraz 5,6% w I półroczu 2013 r.

Główny wpływ na wzrost kosztów materiałów w kolejnych latach miały materiały do remontów infrastruktury torowej, materiały eksploatacyjne oraz wzrost kosztów paliwa trakcyjnego w wyniku przewozu większej ilości ładunków oraz rosnących cen jednostkowych oleju napędowego.

Średni koszt paliwa trakcyjnego na 1 tonę przewiezionego ładunku wynosił:

- w 2009 r. 5,37 PLN
- w 2010 r. 6,01 PLN
- w 2011 r. 7,02 PLN
- w 2012 r. 8,01 PLN
- w I półroczu 2013 r. 7,71 PLN,

przy zmniejszającym się, po zmodernizowaniu lokomotyw pociągowych, zużyciu paliwa na 1 tonę przewiezionego ładunku, które wyniosło:

- w 2009 r. 1,63 PLN
- w 2010 r. 1,61 PLN
- w 2011 r. 1,54 PLN
- w 2012 r. 1,52 PLN
- w I półroczu 2013 r. 1,53 PLN,

Największymi pozycjami kosztów usług obcych są:

- koszty czynszu wagonowego, które stanowiły 51,6% kosztów usług obcych w 2009 r., 40,7% w 2010 r., 43,6% w 2011 r., 45,9% w 2012 r., 55,7% w I półroczu 2013 r.,
- koszty remontów, które stanowiły 13,4% kosztów usług obcych w 2009 r., 26,7%

- w 2010 r., 24,8% w 2011 r., 20,1% w 2012 r., 6,7% w I półroczu 2013 r.,
- koszty usług transportowych, które stanowiły 9,2% kosztów usług obcych w 2009 r., 10,3% w 2010 r., 13,3% w 2011 r., 11,2% w 2012 r. oraz 11,6% w I półroczu 2013 r.,
- pozostałe koszty usług obcych (m.in. usługi teleinformatyczne, bankowe, doradcze i prawne, czynsz dzierżawny, utrzymanie infrastruktury torowej, obiektów inżynierskich, naprawy maszyn i urządzeń, prowadzenie ruchu pociągu), stanowiły 25,7% kosztów usług obcych w 2009 r., 22,3% w 2010 r., 18,3% w 2011 r., 22,8% w 2012 r., 26,0% w I półroczu 2013 r.

Na wzrost kosztów usług obcych wpłynęły koszty czynszu wagonowego w wyniku zwiększenia przewozu ładunków oraz rosnącego kursu CHF (waluty rozliczeniowej czynszu wagonowego) oraz koszty remontów, koszty transportowe związane z usługami spedycyjnymi, co z kolei wynika z dywersyfikacji działalności przewozowej. Średnie kursy CHF, które były podstawą do zapłaty za czynsz wagonowy wzrosły z 2,89 PLN w 2009 r. do 3,41 PLN w I półroczu 2013 r.

Wzrost wynagrodzeń w Spółce w latach 2009-2012 uzależniony była od wdrażania „akcji awansowych” w Spółce. Rok 2009 był rokiem kryzysowym, w którym pracownicy korzystali z urlopów bezpłatnych oraz zawieszona była wypłata premii regulaminowej od marca do czerwca. Rok 2010 był rokiem wyjścia z kryzysu, w kwietniu 2011 r. została wprowadzona „jedna akcja awansowa”, oraz jedna w grudniu 2012 r.

Wyniki finansowe Spółki ulegały sukcesywnej poprawie. W 2010 r. Spółka odnotowała zysk netto na poziomie 26,7 mln PLN, w 2011 r. 28,3 mln PLN, w 2012 r. 35,0 mln PLN, a w I półroczu 2013 r. na poziomie 31,7 mln PLN. Przychody LHS w każdym roku rosły bardziej niż koszty, stąd dodatnie wyniki finansowe i dobra płynność finansową.

Rentowność sprzedaży i rentowność netto Spółki, rosła z wyjątkiem nieznacznego jej spadku w 2011 r. Uzyskanie przez LHS w 2012 r. najwyższych wskaźników rentowności, wskazuje na systematyczną poprawę zarządzania Spółką i zasadność decyzji podejmowanych przez Zarząd Spółki. W I półroczu 2013 r. uzyskany poziom rentowności przewyższył stan osiągnięty w 2012 r.

Rentowność sprzedaży LHS w kolejnych latach analizy kształtowała się na poziomie:

- w 2010 r. – 11,6%;
- w 2011 r. – 9,5%;
- w 2012 r. – 13,7%;
- w I półroczu 2013 r. – 20,2%.

W latach 2010 - 2012 Spółka charakteryzowała się stosunkowo dobrym poziomem płynności finansowej. Na koniec poszczególnych lat wskaźniki płynności finansowej wynosiły:

- 2010 r. – wskaźnik płynności bieżącej 1,0, a wskaźnik płynności finansowej szybkiej 0,85;
- 2011 r. – wskaźnik płynności bieżącej 1,23, a wskaźnik płynności finansowej szybkiej 1,07;
- 2012 r. – wskaźnik płynności bieżącej 1,03, a wskaźnik płynności finansowej szybkiej 0,89;
- I półroczu 2013 r. – wskaźnik płynności bieżącej 0,93, a wskaźnik płynności finansowej szybkiej 0,82.

Poziomy ww. wskaźników płynności, uzyskane przez Spółkę w poszczególnych latach, uznawane są za bezpieczne i pozwoliły Spółce zachować równowagę finansową.

Wielkość zatrudnienia w Spółce na przestrzeni ostatnich lat podlegała niewielkim

wahaniom. Zwraca uwagę fakt obniżania przez Spółkę wielkości zatrudnienia w okresach spadku przewozów.

Na koniec 2010 r. Spółka zatrudniała 1263 pracowników, na koniec 2011 r. – 1270 pracowników, na koniec 2012 r. - 1283 pracowników, natomiast na koniec czerwca 2013 r. – 1233 pracowników. W I półroczu 2013 r. LHS wdrożyła Program dobrowolnych odejść, z którego skorzystało 48 pracowników.

Dynamika zmienności w zakresie liczby stanowisk robotniczych i nierobotniczych w Spółce utrzymuje się na stałym poziomie oraz jest skorelowana z ogólną dynamiką zatrudnienia.

LHS w dotychczasowym okresie działalności zwiększyła zatrudnienie o 143 pracowników (od 2002 do 2012 r.), uzyskując jednocześnie znaczącą poprawę wydajności pracy. Wydajność pracy w poszczególnych latach analizy kształtowała się następująco:

- 2009 r. – 250,3 tys. PLN na jednego zatrudnionego,
- 2010 r. – 356,1 tys. PLN na jednego zatrudnionego,
- 2011 r. – 438,7 tys. PLN na jednego zatrudnionego,
- 2012 r. – 468,7 tys. PLN na jednego zatrudnionego,
- prognozowana na 2013 r. – 466,2 tys. PLN na jednego zatrudnionego.

Pomiędzy latami 2009 i 2012 nastąpił o ponad 87% wzrost wydajności pracy. W tym samym okresie (2009 r. do 2012 r.) przewozy Spółki zwiększyły się o 85,0%, a zatrudnienie zwiększyło się o 7,4%. Należy zaznaczyć, że w tym czasie zmieniła się zasadniczo struktura przewożonych ładunków. Wdrożona dywersyfikacja przewozów skutkuje większą pracochłonnością obsługi procesu przewozowego szczególnie w zakresie czynności logistycznych.

Aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu klientów na usługi transportu linią kolejową nr 65 Spółka sukcesywnie podejmowała działania, jakie zostały przed nią postawione w strategiach, zmierzające do zwiększenia przepustowości linii poprzez remonty i inwestycje w infrastrukturze linii kolejowej, stacjach kolejowych, modernizację i zakup taboru trakcyjnego, modernizację urządzeń srk, informatyzację Spółki, poprzez realizację zadań ujętych w corocznych planach działalności.

Dzięki podjętym działaniom średnia prędkość rozkładowa po linii nr 65 zwiększyła się z 47,83 km/godz. w 2001 r. do 64,41 km/godz. w 2012 r. Ponadto Spółka uzyskuje równowagę, pomiędzy udziałem rudy żelaza i pozostałych ładunków w ogólnym wolumenie przewozów (w 2001 r. udział rudy żelaza wynosił 86,3%, a pozostałych ładunków 13,7% natomiast w 2012 r. udział rudy żelaza stanowił 52,3%, a pozostałych ładunków 47,7%).

W ramach zadań remontowych Spółka poniosła następujące koszty:

- 1) w 2009 r. 5,6 mln PLN, w tym remonty: torów, rozjazdów, podtorza i urządzeń srk – 1,9 mln PLN, obiektów inżynieryjnych – 1,1 mln PLN, taboru – 1,5 mln PLN, urządzeń technicznych – 0,1 mln PLN, obiektów kubaturowych – 1,0 mln PLN,
- 2) w 2010 r. 23,6 mln PLN, w tym remonty: torów, rozjazdów, podtorza i urządzeń srk – 5,6 mln PLN, obiektów inżynieryjnych – 3,1 mln PLN, taboru – 13,6 mln PLN, urządzeń technicznych – 0,3 mln PLN, obiektów kubaturowych – 1,0 mln PLN,
- 3) w 2011 r. 28,5 mln PLN, w tym remonty: torów, rozjazdów, podtorza i urządzeń srk – 8,3 mln PLN, obiektów inżynieryjnych – 8,9 mln PLN, taboru – 5,1 mln PLN, urządzeń technicznych – 0,5 mln PLN, obiektów kubaturowych – 5,7 mln PLN,
- 4) w 2012 r. 22,3 mln PLN, w tym remonty: torów, rozjazdów, podtorza i urządzeń srk – 7,1 mln PLN, obiektów inżynieryjnych – 4,0 mln PLN, taboru – 4,8 mln PLN, urządzeń technicznych – 0,8 mln PLN, obiektów kubaturowych – 5,6 mln PLN,

- 5) w I półroczu 2013 r. 2,9 mln PLN, w tym remonty: torów, rozjazdów, podtorza i urządzeń srk – 1,3 mln PLN, taboru – 1,2 mln PLN, urządzeń technicznych – 0,3 mln PLN, obiektów kubaturowych – 0,1 mln PLN.

W ramach zadań inwestycyjnych Spółka poniosła następujące nakłady:

- 1) w 2010 r. 77,7 mln PLN, w tym m.in.: budowa mijanki „Puszcza” – 5,6 mln PLN, budowa toru nr 4 na st. Zamość Bortatycze – 1,9 mln PLN, modernizacja lokomotyw spalinowych serii ST44 – 51,8 mln PLN, zakup lokomotywy manewrowej serii SM48 – 4,1 mln PLN, zakup maszyn, urządzeń, sprzętu małej mechanizacji oraz sprzętu teleinformatycznego, oprogramowania i licencji – 5,6 mln PLN;
- 2) w 2011 r. 53,2 mln PLN, w tym m.in.: zakup i posadowienie schronisk dla pracowników sekcji drogowych – 1,2 mln PLN, budowa stacji paliwa na st. Sławków – 3,0 mln PLN, budowa sieci gazowej wraz z kotłownią na st. Sławków – 1,5 mln PLN, modernizacja układu torowego na st. Sławków – 2,3 mln PLN, przebudowa terminala przeładunkowego i infrastruktury towarzyszącej na st. Szczepieszyn – 4,3 mln PLN, budowa toru dojazdowego do hali napraw lokomotyw na st. Zamość Bortatycze – 1,6 mln PLN, przebudowa urządzeń srk na mijankach Kępie, Raczyce, Drozdów – 1,8 mln PLN, modernizacja lokomotyw spalinowych serii ST44 – 4,6 mln PLN, zakup taboru – 5,5 mln PLN, zakup maszyn, urządzeń, sprzętu małej mechanizacji oraz sprzętu teleinformatycznego i oprogramowania i licencji – 3,2 mln PLN, objęcie udziałów w EUROTERMINAL Sławków Sp. z o.o. – 17,0 mln PLN;
- 3) w 2012 r. 67,1 mln PLN, w tym m.in.: zakup i posadowienie schronisk dla pracowników sekcji drogowych – 0,4 mln PLN, budowa stacji paliwa na st. Sławków LHS – 1,3 mln PLN, utwardzenie placu obok hali na st. Sędziszów LHS – 1,0 mln PLN, modernizacja układu torowego na st. Sławków – 4,6 mln PLN, przebudowa terminala przeładunkowego i infrastruktury towarzyszącej na st. Szczepieszyn – 1,9 mln PLN, budowa torów nr 2 i 4 na st. Wola Baranowska – 16,1 mln PLN, wykonanie dokumentacji przebudowy urządzeń srk na mijankach Werbkowice, Miączyn – 1,9 mln PLN;
- 4) w I półroczu 2013 r. – 26,9 mln PLN, w tym m.in.: zakup i posadowienie schronisk dla pracowników sekcji drogowych – 0,5 mln PLN, budowa stacji paliw na st. Sławków – 0,9 mln PLN, wykonanie zaplecza na składowanie materiałów i złomu dla potrzeb Magazynu Zakładowego na st. Zamość Bortatycze – 0,6 mln PLN, modernizacja układu torowego na st. Sławków – 0,7 mln PLN, przebudowa terminala przeładunkowego i infrastruktury towarzyszącej na st. Szczepieszyn – 1,3 mln PLN.

(dowód: akta kontroli T.I str.191-577, T.II str. 1-119)

**2.2.1.** W okresie objętym kontrolą Zgromadzenie Wspólników odwołało trzech członków zarządu, tj. Andrzeja Mulawę (21.11.2010 r.), Dariusza Sikorę (09.05.2013 r.) oraz Zbigniewa Tracichleba (09.05.2013 r.). Odprawę w kwocie 15.541,61 zł wypłacono Andrzejowi Mulawie. W uchwałach Zgromadzenia Wspólników oraz Rady Nadzorczej w sprawie nieudzielenia absolutorium dwóm członkom zarządu LHS (Zbigniewowi Tracichlebowi oraz Dariuszowi Sikorze) za rok 2012 oraz odwołania ich z zarządu LHS nie wskazano przyczyn.

(dowód: akta kontroli T. I str. 3-5, T.III str.286-289)

PKP SA w wyjaśnieniach z dnia 16.12.2013 r. odnośnie przyczyn nieudzielenia absolutorium dwóm członkom zarządu LHS za rok 2012 oraz odwołania ich z zarządu (podpisanych między innymi przez Przewodniczącego Rady Nadzorczej) wyjaśniła:

*„Zgromadzenie Wspólników PKP LHS sp. z o.o. odwołało dwóch Członków Zarządu PKP LHS sp. z o.o. Pana Zbigniewa Tracichleba oraz Dariusza Sikorę z powodu*

utrąty zaufania. Nieudzielenie absolutorium przez Zgromadzenie Wspólników LHS sp. z o.o. z pełnionych przez wspomnianych Członków Zarządu obowiązków w 2012 roku wynikało z uwzględnienia negatywnej rekomendacji Rady Nadzorczej PKP LHS sp. z o.o. w tej sprawie”.

(dowód: akta kontroli T. III str.329-336)

Zbigniew Tracichleb (Prezes Zarządu LHS do 09.05.2013 r.) w piśmie z dnia 12.12.2013 r. stwierdził odnośnie:

A. Przyczyn nieudzielenia absolutorium za rok 2012:

„PKP LHS sp. z o.o. w Zamościu w roku 2012 osiągnęła najlepsze wyniki ekonomiczne i przewozowe w całej historii swojej działalności. Szczegółowo przedstawione zostało to w sprawozdaniu z działalności Spółki za rok obrotowy 2012. Po szczegółowym badaniu tego sprawozdania Zarząd Spółki otrzymał pozytywną rekomendację biegłego rewidenta. Sprawozdanie zostało pozytywnie zaopiniowane przez Radę Nadzorczą PKP LHS, która wносиła do Walnego Zgromadzenia o udzielenie absolutorium dla wszystkich członków Zarządu. Nieznane są mi żadne inne nowe okoliczności w tej sprawie. O nieudzieleniu absolutorium dwóm członkom Zarządu (Zbigniewowi Tracichlebowi i Dariuszowi Sikorze), a tym bardziej o jego przyczynach nie zostaliśmy powiadomieni do chwili obecnej. Nie jest mi znana treść uchwały W.Z. ani jakiegokolwiek jej uzasadnienie. Zgodnie z postanowieniami art. 395 k.s.h. członkowie organów spółki, których dotyczy absolutorium, a których mandaty wygasły przed dniem walnego zgromadzenia, mają prawo uczestniczyć w zgromadzeniu, przeglądać odpisy sprawozdania zarządu z działalności spółki, sprawozdania finansowego wraz z odpisem sprawozdania rady nadzorczej, opinii biegłego rewidenta oraz przedkładać do nich uwagi na piśmie. Kodeks przyznaje więc byłym członkom zarządu prawo do wzięcia udziału w procesie udzielania im absolutorium. Jeżeli więc nie udzielono nam absolutorium za ostatni rok obrotowy to odbyło się to nie tylko z naruszeniem dobrych obyczajów, ale również odpowiednich postanowień k.s.h. Po naszym odwołaniu zwracaliśmy się kilkakrotnie pisemnie do Rady Nadzorczej oraz Zarządu PKP SA jako Walnego Zgromadzenia ze szczegółowymi informacjami i wyjaśnieniami, na które jednak nie dostaliśmy żadnej informacji zwrotnej. W załączeniu przedkładamy pisma kierowane do Rady Nadzorczej i PKP SA W takiej sytuacji, jak sądzę przyczyny nieudzielenia nam absolutorium nie dotyczą działalności gospodarczej prowadzonej przez Zarząd, a przedstawionej w sprawozdaniu z działalności spółki, lecz powody tego są zupełnie inne, poza merytoryczne. Świadczyć o tym może również fakt, że trzeci członek Zarządu nie tylko otrzymał absolutorium, ale również nagrodę finansową i podwyżkę wynagrodzenia.”

B. Przyczyn odwołania członków zarządu LHS:

„O odwołaniu nas z funkcji w Zarządzie PKP LHS oraz o jego przyczynach dowiedzieliśmy się jedynie z przekazów medialnych. W żaden inny sposób zarówno ja jak i Dariusz Sikora nie zostaliśmy o tym fakcie poinformowani. Podawane na konferencjach prasowych informacje w tej sprawie są całkowicie nie prawdziwe lub nie dotyczą PKP LHS. Opinii publicznej przekazano m.in., że:

- Audyt wewnętrzny wzięt pod uwagę ocenę PKP Informatyka, która twierdzi, że usługi, za które zapłacono 27 mln zł mogłyby zostać wykonane za 550 tys. złotych. Jeżeli to jest prawda to, dlaczego PKP Informatyka nie złożyła oferty na wdrożenie tego Systemu w postępowaniu prowadzonym przez LHS mimo, że postępowanie było otwarte i ogłoszone w Rzeczpospolitej.
- Twierdzenie Zarządu PKP SA o zawyżonych cenach nie zostało w żaden inny sposób uzasadnione i dowiedzione.
- Nieprawidłowości miały dotyczyć pięciu/sześciu spółek. Z mojej wiedzy wynika,

że są spółki kolejowe, w których aktualnie wdrażany jest SZBI przez firmę Qwantum, a stawki nie odbiegają od tych, jakie były w PKP LHS. W pozostałych wymienionych spółkach z grupy PKP członkowie Zarządów tych Spółek albo nadal sprawują swoje funkcje albo odeszli z innych powodów i nie mieli stawianych zarzutów w tej sprawie. Tak sytuacja jest całkowicie nie zrozumiała w kategoriach państwa prawa, równości wszystkich wobec prawa, czy transparentności w końcu przecież spółki skarbu państwa.

- Zarząd PKP SA poinformował, że mamy do czynienia z klasyczną złą ceną. „Brały w nim udział zawsze trzy firmy. Dwie z firm bardzo szybko wycofywały się z postępowania, a trzecia wygrywała z zawyżoną ceną”. Nie jest to prawda, w postępowaniu prowadzonego przez LHS były trzy ważne oferty, a wygrała najtańsza.
- Postępowanie w PKP LHS wygrała mała, nieznana firma, która nie miała doświadczenia we wdrażaniu tego typu projektów. Jest to również twierdzenie nieprawdziwe. Doświadczenie firmy, która wygrała postępowanie przedstawione jest na jej oficjalnej stronie internetowej. Dla nas jednak największe znaczenie miał fakt pozytywnego wdrożenia SZBI w największej spółce z grupy PKP tj. PKP Cargo SA oraz w jej spółkach zależnych.

(...) W mojej ocenie fakty wskazują, że prawdziwą przyczyną naszego odwołania nie były bezpodstawne zarzuty, ale moja i Dariusza Sikory konsekwentna postawa w obronie interesów Spółki oraz odmowa działania na jej szkodę, przez co naraziliśmy się właścicielowi tj. Zarządowi PKP SA. Przyczyną tu należy chociażby takie okoliczności jak: (I) obrona przed wrogim przejęciem Spółki przez PKP Cargo, (II) skuteczna obrona przed zamiarem Komisji Europejskiej podziału PKP LHS, (III) brak naszej zgody na przekazanie w roku bieżącym PKP CARGO SA 3 milionów ton własnych ładunków. Do takich wniosków skłaniają mnie również tendencyjne, nieznające oparcia w dokumentach ustalenia kontroli.”

(dowód: akta kontroli T. III str. 337-350)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

**1. Niegospodarnym było:**

- niezastosowanie przez LHS 10% stawki amortyzacji dla inwestycji realizowanych w obcych środkach trwałych<sup>11</sup>, do czego uprawniały przepisy art. 16j. ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych<sup>12</sup>. W przypadku 20 zrealizowanych inwestycji, dla których uzyskano zgodę na ich realizację w trybie §7 ust. 2 umowy D54 (w latach 2008-2011) wartość wytworzonych środków trwałych wyniosła 41.719.558,92 zł, a wartość niezamortyzowanych ww. środków trwałych po 10 latach, zgodnie z zasadami amortyzacji przyjętymi w Spółce wyniesie 19.800.972,44 zł,
- wyrażenie przez Zarząd LHS zgody na przyjęcie dłuższego niż 10 lat okresu amortyzacji w 3 umowach<sup>13</sup> (o wartości 41.818.585,37 zł) zawartych w latach 2012-2013 na podstawie §7 ust. 2 umowy D54

w sytuacji, gdy PKP SA zobowiązana jest do zwrotu niezamortyzowanych dla celów podatku dochodowego dla osób prawnych nakładów poniesionych przez LHS na realizację inwestycji wyłącznie w przypadku rozwiązania umowy D54 przed upływem 10 lat od pierwszego dnia miesiąca, następującego po oddaniu inwestycji do eksploatacji z przyczyn leżących po stronie PKP SA.

Ponadto w umowach wyrażających zgodę na prowadzenie inwestycji nie określono

<sup>11</sup> Na realizację których Spółka uzyskała zgodę PKP SA na podstawie §7 ust. 2 umowy D54<sup>11</sup>

<sup>12</sup> Dz. U. Nr 21 poz. 86 ze zm.

<sup>13</sup> Umowy nr: KNDE/14/2013 z dnia 21.08.2013 r. (okres amortyzacji 22 lata), KNDE/8/2013 z dnia 25.06.2013 r. (okres amortyzacji 25 lat), KNN4/17/2012 z dnia 13.07.2012 r. (okres amortyzacji 28 lat).

sposobu rozliczenia poniesionych przez Spółkę nakładów w przypadku wyłączenia gruntów (obiektów), na których zlokalizowana jest inwestycja do, swobodnego dysponowania przez PKP SA.

(dowód: akta kontroli str. T.II str. 336-435, T. III str. 166-208)

Zarząd Spółki w wyjaśnieniach z dnia 13.12.2013 r. stwierdził, że: „*postanowienia umowy odnośnie amortyzacji dla celów podatku dochodowego dla osób prawnych przez okres 22 lat od pierwszego dnia miesiąca następującego po oddaniu inwestycji do eksploatacji wynika z żądania PKP SA ustalenia stawki amortyzacyjnej dla budowanej drogi. W odniesieniu do Rozporządzenia RM z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie klasyfikacji środków trwałych wskazano stawkę amortyzacji w wysokości 4,5% z której wynika w umowie powyższy okres amortyzacji. W wyniku analizy obowiązujących podstaw prawnych tj. art. 16j. Ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustalono, że podatnik (LHS) może indywidualnie zastosować stawkę amortyzacyjną dla przyjętych do używania inwestycji w obcych środkach trwałych. Przyjmując 10% stawkę amortyzacji dla inwestycji pn. „Budowa drogi dojazdowej do stacji Zamość - Bortatycze” z chwilą zakończenia budowy, uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie i wniesieniem po raz pierwszy na ewidencję bilansową LHS nie poniesie strat w okresie dokonywanej amortyzacji.*”

(dowód: akta kontroli T. III str. 327,328, 416)

Uwagi dotyczące badanej działalności

### **2.3. Realizacja przez Spółkę przedsięwzięć z udziałem Skarbu Państwa, spółek Grupy PKP lub innych podmiotów gospodarczych.**

Opis stanu faktycznego

Realizacja zaplanowanych działań Spółki odbywała się z wykorzystaniem środków własnych i kredytu bankowego, zaciągniętego w 2010 r. na modernizację lokomotyw spalinowych ST44. Spółka nie korzystała z dofinansowania Skarbu Państwa oraz spółek Grupy PKP. Działania te nie były przedmiotem kontroli ani audytu wewnętrznego.

(dowód: akta kontroli T.I str. 191-571, T.II str. 1-119)

Ustalone nieprawidłowości

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

### **2.4. Pozyskanie przez Spółkę środków finansowych z Unii Europejskiej.**

Opis stanu faktycznego

W latach 2010-2013 Spółka nie pozyskała środków finansowych z Unii Europejskiej. W lutym 2011 r. Spółka wystąpiła do Centrum Unijnych Projektów Transportowych z zapytaniem o możliwości pozyskania dofinansowania ze środków UE na zakup pojazdów szynowych, modernizację lokomotyw, modernizację punktów przeładunkowych wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną oraz modernizację infrastruktury granicznej na stacji Hrubieszów. W odpowiedzi<sup>14</sup> z dnia 29.03.2011 r. Spółka otrzymała informację, że nie ma możliwości dofinansowania tych projektów w ramach transportowych priorytetów. Dofinansowanie takie mogły otrzymać tylko projekty zamieszczone na *Liście projektów indywidualnych*, zatwierdzonej przez Ministra Rozwoju Regionalnego, bądź projekty zgłoszone do konkursów.

(dowód: akta kontroli T.I str. 191-571, T.II str. 1-119, T. III str. 428-432)

Ustalone nieprawidłowości

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

<sup>14</sup> Pismo znak CUPT/DW/WK/421/06/13/JK/11

Zwiększenie nakładów inwestycyjnych do poziomów określonych w strategii wymagać będzie sięgnięcia po zewnętrzne źródła finansowania, tj. środki z funduszy unijnych oraz o kredyty inwestycyjne.

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie działalność w badanym obszarze pomimo stwierdzonych nieprawidłowości.

### **3. Działania w zakresie: restrukturyzacji i przygotowania spółki do prywatyzacji, pozyskania od PKP SA składników mienia niezbędnych do prowadzenia działalności oraz zagospodarowania majątku zbędnego.**

#### **3.1. Opracowanie przez Spółkę planów dotyczących restrukturyzacji i przygotowania do prywatyzacji.**

Opis stanu faktycznego

LHS nie miała wypracowanych planów dotyczących jej restrukturyzacji i przygotowania do prywatyzacji, gdyż w momencie tworzenia Spółki została przeprowadzona restrukturyzacja zatrudnienia, majątkowa i organizacyjna. Poziom zatrudnienia został ustalony na 1180 etatów, jako niezbędny i optymalny do obsłużenia przewozów na poziomie 4 mln ton ładunków. Na koniec 2012 r. zatrudnienie wzrosło o 8,7%, natomiast wielkość przewozu ładunków zwiększyła się o 153,9%. Biorąc pod uwagę fakt dużej dywersyfikacji ładunków na przestrzeni działalności Spółki wydajność pracy zatrudnionych obecnie pracowników wzrosła dwukrotnie.

(dowód: akta kontroli T.I. str. 8-20, 191-577, T.II str.1-119, T. III str. 428-432)

Ustalone nieprawidłowości

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

#### **3.2. Działania w celu pozyskania od PKP SA mienia niezbędnego do prowadzenia działalności.**

Opis stanu faktycznego

**3.2.1.** PKP SA aktem notarialnym Rep A nr 16595/2010 z dnia 14.12.2010 r. wniosła do LHS prawa użytkowania wieczystego nieruchomości, jako aport, który obejmował:

- prawo użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w Zamościu (siedziba Spółki) – działki gruntu nr 11/12 i 11/14 obręb 1 Miasto Zamość o łącznej wartości ustalonej przez rzeczoznawcę majątkowego – 2.847.000,00 zł,
- prawo użytkowania wieczystego nieruchomości położonej w Hrubieszowie (budynek administracyjny i droga) – działki gruntu 1371/10 i 1371/4 obręb 144 Podgórze o łącznej wartości ustalonej przez rzeczoznawcę majątkowego – 6.414.583,00 zł.

Łączna wartość aportu na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki wyniosła – 9.261.500,00 zł.

(dowód: akta kontroli T.III str.82-105)

**3.2.2.** W oparciu o zatwierdzony przez PKP SA w 2010 r. (05.11.2010 r.) „Harmonogram przygotowania do zdolności aportowej” wytypowanych nieruchomości PKP SA, przeznaczonych do wniesienia na podwyższenie kapitału zakładowego LHS z określonym terminem wniesienia aportem, Spółka w porozumieniu i przy współpracy z właściwymi Oddziałami Gospodarowania Nieruchomościami i PKP SA wykonała następujące czynności:

1. Stacja Sędziszów – działka 853/10, na której zlokalizowane są składniki majątku PKP SA będące przedmiotem dzierżawy (między innymi: hala przestawcza, infrastruktura torowa tj. tory gospodarcze przy hali przestawki przeznaczone na magazynowanie zestawów

kołowych lokomotyw N i S, tory zaplecza technicznego - dojazdowe do hali przestawki, odstawcze, droga i place w części utwardzone płytami, osadnik TOS przy hali przestawczej). Ponadto, na danej nieruchomości posadowione są budynki i budowle stanowiące nakłady, poniesione przez LHS na budowę zaplecza administracyjno-warsztatowego<sup>15</sup>. Zakres wykonanych robót obejmował budowę budynku administracyjno – socjalnego, hali warsztatowej ze spletem torów N/S, budynki towarzyszące (budynek odpadów, magazynu gazów technicznych, kontenerowy socjalny, wiaty nad zbiornikiem na gaz, rowerowa) drogi, place oraz dojścia do budynków, ogrodzenie terenu zaplecza, oświetlenie zewnętrzne. Nieruchomość posiada zdolność aportową. W 2011 r. powyższa nieruchomość została pozytywnie zaopiniowana przez zespół ds. oceny alokacji majątku PKP SA i przewidziana do wniesienia aportem do LHS. Zarząd PKP SA pismem Nr KNN5e-6524/62/11 z dnia 18.11.2011 r. wyraził zgodę na wykonanie prac geodezyjnych dotyczących podziału nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów i budynków, jako działka 853/5 (Przygotowana dokumentacja aportowa zgodnie z punktem 11 II etapu procedury związanej z wnoszeniem nieruchomości do spółek zależnych, pismem Nr KNN3a-610-2/12 z dnia 21.05.2012 r. została pozytywnie zaopiniowana i przekazana do dalszych działań zmierzających do złożenia przez Spółkę wniosku o podwyższenie kapitału zakładowego i wniesienie przedmiotowej nieruchomości na pokrycie tworzonych udziałów. Komplet dokumentów wraz z opinią złożony został w Biurze Nadzoru Właścicielskiego. Uchwałą Nr 20/2012 z dnia 13.06.2012 r. Rada Nadzorcza LHS pozytywnie zaopiniowała przedłożony wniosek na wniesienie nieruchomości aportem na podwyższenie kapitału. W związku z nieotrzymaniem przedmiotowej nieruchomości aportem w 2012 r., utracił ważność operat szacunkowy określający wartość przedmiotu aportu.

#### 2. Stacja Zamość Bortatycze - działka 403/4:

Decyzją Nr KNN5e-6524/31/12 z dnia 09.02.2012 r. Zarząd PKP SA wyraził zgodę na wykonanie prac geodezyjnych dotyczących podziału nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów i budynków obręb 28 Wysokie działka nr 403/4. Podział dotyczył wydzielania odrębnych działek, na których położone są składniki majątkowe PKP SA przekazane w odpłatne użytkowanie na podstawie umowy dzierżawy D54 i ujęte w załączniku 1Z i 2Z do powyższej umowy. W wyniku dokonanego podziału została wydzielona linia kolejowa Nr 65 i ujęta na odrębnej nieruchomości - działce gruntu 403/7. Powstałe w wyniku podziału działki 403/11 - (droga wewnętrzna), 403/8 - budynek administracyjny 20, 32, 31 i hala Nr 24, napiaszczalnia, stacja paliw, tory zaplecza technicznego, 403/15 - hala Nr 2, 5, tokarni podtorowej nr 10, opornik wodny, infrastruktura towarzysząca w tym tory zaplecza technicznego, hydroformia - posiadają zdolność aportową.

#### 3. Stacja Hrubieszów – działka 1371/13:

Decyzją Nr KNN5e-6524/301 /11 z dnia 21 października 2011 r. Zarząd PKP SA wyraził zgodę na wykonanie prac geodezyjnych dotyczących podziału nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów i budynków obręb 144 Podgórze działka nr 1371/13, 1371 ark.18 i 1371 ark.19. W wyniku podziału powstały działki 1371/24 - zaplecze techniczne hala nr 8, hala nr 5, baza East West Express, budynek nr 20, infrastruktura towarzysząca w tym tory zaplecza technicznego, 1371/2 ark.18 i 1371/1 ark.19 (place składowe). Podział dotyczył wydzielania odrębnych działek, na których położone są składniki majątkowe PKP SA przekazane w odpłatne użytkowanie na podstawie umowy dzierżawy D54 i ujęte w załączniku 1Z i 2Z do powyższej umowy. W wyniku dokonanego podziału została wydzielona linia kolejowa Nr 65 i ujęta na odrębnej nieruchomości – działce gruntu 1371/25.

#### 4. Stacja Gołuchów - działki 715/4, 715/7, 715/10, 715/17:

<sup>15</sup> Zgodnie z umową zawartą z PKP SA Nr KRN8-078/173/20/04 z dnia 15.11.2004 r.

Decyzją Nr KNN5e-6524/266/11 z dnia 21 września 2011 r. Zarząd PKP SA wyraził zgodę na wykonanie prac geodezyjnych dotyczących podziału nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów i budynków obręb 18 Wola Żydowska działki 715/4, 715/7, 715/10, 715/17. Powstałe w wyniku podziału działki 715/18, 715/33, 715/20, 715/22, 715/24, 715/28, 715/32, 715/26, posiadają zdolność aportową. Podział dotyczył wydzielenia odrębnych działek, na których położone są składniki majątkowe PKP SA przekazane w odpłatne użytkowanie na podstawie umowy dzierżawy D54 i ujęte w załączniku 1Z i 2Z do powyższej umowy. W wyniku dokonanego podziału została wydzielona linia kolejowa Nr 65 i ujęta na odrębnej nieruchomości - działki gruntu 715/19, 715/21, 715/23, 715/25, 715/27, 715/29, 715/31.

Zgodnie z uchwałą nr 258 Zarządu PKP SA z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie przyjęcia do stosowania dokumentu „Polityka aportowa PKP SA w zakresie wyposażania Spółek Grupy PKP w nieruchomości niezbędne do prowadzenia przez nie statutowej działalności”, LHS złożyła wniosek w PKP SA dotyczący ujęcia w planie na 2014 r. nieruchomości wymienionych w pkt. 1-4 posiadających zdolność aportową. Pismem nr KNDE02.610.121.2013/2 z dnia 21.11.2013 r. PKP SA poinformowała, że nie planuje w 2014 r. realizacji aportu do LHS.

(dowód: akta kontroli T. III str.130-165, 429-431)

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Zarząd Spółki zawierając porozumienie z dnia 08.04.2010 r. (zmieniające umowę D54) nie zabezpieczył interesu LHS w należyty sposób. Zgodnie z § 5 ust. 2 pkt 2 umowy D54 LHS zobowiązana będzie do zapłaty czynszu na rzecz PKP, na który składa się między innymi kwota będąca różnicą pomiędzy wartością skorygowaną aktywów netto przedmiotu umowy w chwili zawarcia umowy, a wartością skorygowaną aktywów netto przedmiotu umowy w chwili jego wniesienia aportem do LHS. Do czasu zmian wprowadzonych ww. porozumieniem czynsz, o którym mowa wyżej miał być konwertowany na udziały w LHS (§ 5 ust. 5 umowy D54 w brzmieniu sprzed 08.04.2010 r.), a od stycznia 2010 r.<sup>16</sup>, w przypadku wniesienia przedmiotu umowy aportem do LHS Spółka będzie zobowiązana do zapłaty ww. różnicy, gdyż przepisy dające możliwość konwersji tej części czynszu na udziały w Spółce nie obowiązują (§ 3 ust 18 porozumienia z dnia 08.04.2010 r.).

(dowód: akta kontroli T.III str. 171, 181, 196,197)

Zarząd LHS nie wyjaśnił przyczyn przyjęcia ww. postanowień porozumienia zmieniającego umowę D54.

(dowód: akta kontroli T.III str. 327,416)

Uwagi dotyczące  
badanej działalności

Zobowiązanie Spółki do zapłaty ww. różnicy może być zagrożeniem dla jej sytuacji finansowej, gdyż w wyniku poniesionych przez LHS nakładów<sup>17</sup> na przedmiot umowy, niezbędnych po przejęciu przedmiotu umowy ze względu na jego zły stan techniczny, a przyczyniających się do zwiększenia prędkości rozkładowej pociągów, zwiększenia masy przewożonych ładunków oraz zmniejszenia opłat wagonowych (za czas wykorzystywania wagonów), zwiększona została wartość przedmiotu umowy szacowanej wg wartości skorygowanej aktywów netto na dzień wniesienia przedmiotu umowy w stosunku do wartości z dnia zawarcia umowy D54.

<sup>16</sup> Zmiany do umowy D54 wprowadzone porozumieniem z dnia 08.04.2010 r. obowiązują z mocą od 01.01.2010 r.

<sup>17</sup> Konieczność wymiany podkładów, szyn rozjazdów, naprawy obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, odwodnienie), podtorze

### 3.3. Działania Spółki w celu zagospodarowania majątku zbędnego.

Opis stanu faktycznego

Spółka w badanym okresie wykorzystywała w pełni mienie dzierżawione od PKP SA na podstawie zawartej umowy D54. Przedmiot umowy tj. składniki majątkowe oddane do odpłatnego korzystania składające się na linię kolejową oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania linią kolejową określają załączniki:

- Załącznik Nr 1 - wykaz nieruchomości - działek gruntu i ich części przeznaczonych do oddania spółce do odpłatnego korzystania w trybie art. 17 ust. 5, w związku z art. 78a ust. 2 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe<sup>18</sup>,
- Załącznik Nr 2 - wykaz środków trwałych,
- Załącznik Nr 3 - Informacja o prawach osób trzecich do nieruchomości, wynikających ze stosunków zobowiązaniowych.

W wyniku przeprowadzonej weryfikacji przedmiotu umowy D54 z dniem 1 stycznia 2010 r. z umowy zostały wydzielone do odrębnych załączników 1Z i 2Z nieruchomości niestanowiące linii kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym.

(dowód: akta kontroli T. III str. 166-215, 431)

Ustalone nieprawidłowości

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

1 Nie zachowano formy pisemnej, wymaganej §12 ust 1 umowy D54 dla zmian dotyczących zapłaty przez LHS z tytułu likwidowania<sup>19</sup> przez LHS składników majątku określonych w załącznikach 1L i 2L do umowy D54, na łączną kwotę 2.182.462,89 brutto (w okresie od 01.01.2010 r. do 30.10.2013 r.).

LHS odprowadziła na rachunek bankowy PKP SA tylko wartość podatku VAT w kwocie 408.102,81 zł przyjmując, że kwota 1.774.360,08 zł stanowiąca wartości likwidowanych składników majątku będzie stanowiła niewymagalną wierzytelność PKP SA do chwili objęcia przez PKP SA w zamian za tę wierzytelność udziałów w LHS. Umowa D54 w § 5 ust. 7 stanowi, że w wyniku likwidowania przez Spółkę składnika majątku określonego w załącznikach 1L i 2L, wskutek jego technicznego i technologicznego zużycia oraz wskutek konieczności zastąpienia, w prowadzonym przez LHS procesie inwestycyjnym, nowo wytworzonymi składnikami majątku, powstaje wymagalna wierzytelność PKP SA, w wysokości równej wartości likwidowanego składnika majątku ustalonej w umowie. Natomiast § 5 ust. 8 stanowi, że wymagalna wierzytelność, o której mowa w ust. 7 pkt 1 i 2, płatna będzie na podstawie faktury VAT wystawionej przez PKP SA w terminie 14 dni od daty wystawienia na rachunek bankowy PKP wskazany każdorazowo na fakturze.

(dowód: akta kontroli T. III str. 197, 198, 220-269)

Zarząd LHS w wyjaśnieniach z dnia 02.12.2013 r. napisał, że w zakresie opisanym w § 5 ust. 7 pkt 1 umowy D54 strony umowy uzgodniły roboczo, iż wierzytelności w części nieobejmującej podatku VAT, o których mowa w tym przepisie nie będą wymagalne. Uzgodnienia robocze w tym zakresie zostaną niezwłocznie konwalidowane poprzez nadanie im stosownej formy potwierdzającej ich przyjęcie. Podkreślić należy, że PKP SA potwierdziło PKP LHS sp. z o.o. salda wierzytelności z uwzględnieniem faktu, iż kwoty wierzytelności j/w pomimo formalnego zapisu §5 ust. 7 pkt 1 umowy D54 nie były wymagalne.

(dowód: akta kontroli T. III str. 325)

<sup>18</sup> Dz. U. Nr 84 poz. 948 ze zm.

<sup>19</sup> Wskutek ich technicznego i technologicznego zużycia oraz wskutek konieczności zastąpienia, w prowadzonym przez LHS procesie inwestycyjnym, nowo wytworzonymi składnikami majątku

NIK zwraca uwagę, że zgodnie z §12 ust 1 umowy D54 wszelkie zmiany warunków umowy muszą być dokonywane w formie pisemnej pod rygorem nieważności.

2. LHS porozumieniem z dnia 08.04.2010 r. przyjęła zobowiązanie do zapłaty z tytułu użytkowania środków trwałych, określonych w załączniku ZZ<sup>20</sup> do umowy D54 na rzecz PKP SA, w kwocie 4.383.374,26 zł brutto<sup>21</sup> równej amortyzacji, dokonanej zgodnie z przepisami o rachunkowości, przedmiotowych środków trwałych w LHS od dnia zawarcia umowy D54 do 31.12.2009 r. Umowa D54 w § 5 ust. 6 upoważniała PKP SA do obciążenia LHS, z tytułu użytkowania środków trwałych, kwotą równą amortyzacji tylko w przypadku wyłączenia ich z przedmiotu umowy, a środki trwale określone w załączniku ZZ nie zostały wyłączone z przedmiotu umowy.

(dowód: akta kontroli T. III str. 179-190, 197)

Zarząd LHS w wyjaśnieniach z dnia 02.12.2013 r. stwierdził, że: „art. 17 ustawy z dnia 08.09.2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, który z dniem 3 października 2001 r. na mocy art. 78a ust. 2 tej ustawy znalazł odpowiednie zastosowanie do PKP LHS sp. z o.o., skutkuje zobowiązaniem PKP SA do wniesienia do PKP LHS sp. z o.o. wkładu niepieniężnego w postaci zespołu składników materialnych i niematerialnych wyodrębnionych z przedsiębiorstwa PKP SA (ust.1) w tym linii kolejowych, niezwłocznie po uregulowaniu ich stanu prawnego (ust. 6), a linie kolejowe oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania tymi liniami, które nie mogą być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieuregulowany stan prawny winny zostać oddane do odpłatnego korzystania na podstawie umowy (ust. 5). Zgodnie z art. 17 ust. 9 ustawy o PKP należności z umów oddania do odpłatnego korzystania składników majątkowych, o których mowa w art. 17 ust. 5 czyli tych, które nie mogą być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieuregulowany stan prawny, z wyłączeniem podatku VAT stanowiąc miały zobowiązanie długoterminowe PKP LHS sp. z o.o. i nie stanowić dla PKP SA przychodu dla celów podatku dochodowego. Zgodnie z art. 17 ust. 10 ustawy o PKP wierzytelności te mają być konwertowane na udziały w podwyższonym kapitale zakładowym PKP LHS sp. z o.o. Przepisy art. 17 modyfikowane były ze skutkiem na dzień 25.05.2003 r. i 06.12.2008 r., a konsekwencją tych modyfikacji były między innymi zmiany zasad korzystania przez PKP LHS sp. z o.o. z niektórych składników majątkowych przekazanych przez PKP SA w wykonaniu zobowiązań określonych art. 17 ustawy o PKP. Uwzględniając opisane wyżej otoczenie prawne, PKP SA i PKP LHS sp. z o.o., wobec tego, że do dnia 31 grudnia 2009 r. w stanie faktycznym wynikającym z umowy D54 art. 17 ust. 1 ustawy o PKP nie został zrealizowany, jako strony umowy D54-KPN-10L/02 zawartej w dniu 30 grudnia 2002 r., którą PKP SA oddała PKP LHS sp. z o.o. do odpłatnego korzystania linię kolejową oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania linią kolejową, dokonały przeglądu i weryfikacji przedmiotu umowy D54 i w wyniku tego przeglądu oraz jego weryfikacji wg stanu na 1 stycznia 2010 r. wyodrębniły ze zbioru składników majątkowych tworzących przedmiot umowy D54, składniki majątkowe stanowiące na dzień przeglądu linię kolejową oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania linią kolejową oraz pozostałe składniki majątkowe wchodzące w przedmiot umowy. Konsekwencją tego wyodrębnienia była potrzeba zadysponowania tymi pozostałymi składnikami majątkowymi, gdyż na dzień przeglądu uznano, iż nie mają one cech niezbędnych do zakwalifikowania ich, jako

<sup>20</sup> Za nieruchomości stanowiące zaplecza techniczne, punkty przeładunkowe i inne nieruchomości niewchodzące w skład linii kolejowej - określone porozumieniem z dnia z dnia 08.04.2010 r.

<sup>21</sup> Fakturą FAK/05/7746/2010 z dnia 27.05.2010 r. Zobowiązano LHS do dokonania wpłaty na rzecz PKP wartości VAT (790.444,54 zł), a pozostała część należności została konwertowana na objęcie udziałów w podwyższonym kapitale LHS.

składniki majątkowe, do których zastosowanie znajdzie art. 17 ustawy o PKP. W tej sytuacji strony umowy D54 postanowiły, że PKP LHS sp. z o.o. pozostanie nadal posiadaczem tych składników majątkowych, ale na odmiennych zasadach dotyczących zasad odpłatności za korzystanie z nich. Strony uzgodniły, że skoro do korzystania z pozostałych składników majątkowych nie znajduje już zastosowania art. 17 ustawy o PKP, dalsze korzystanie przez PKP LHS sp. z o.o. z pozostałych składników majątkowych będzie odpłatne, a nowe zasady tej odpłatności określił §5 i §6 Porozumienia z dnia 8 kwietnia 2010 r. (opłata czynszowa jednorazowa, wierzytelność w części niewymagalna konwertowana na udziały) oraz §5a dodany do umowy D54 z dniem 1 stycznia 2010 r. przez §3 pkt 24 Porozumienia (opłaty czynszowe miesięczne).

(dowód: akta kontroli T. III str. 354,325)

NIK nie podziela tego stanowiska. Składniki majątkowe, określone w załącznikach 1Z oraz 2Z, są niezbędne do prowadzenia działalności w zakresie określonym w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP np. lokomotywownie, hale napraw, place przeładunkowe, a umowa D54 upoważniała PKP SA do obciążenia LHS, z tytułu użytkowania środków trwałych kwotą równą amortyzacji tylko w przypadku wyłączenia ich z przedmiotu umowy. Środki trwałe, określone w załączniku 2Z, nie zostały wyłączone z przedmiotu umowy.

(dowód: akta kontroli Tom III, str. 209-214)

Zbigniew Tracichleb (Prezes Zarząd LHS do 09.05.2013 r.) w wyjaśnieniach z dnia 12.12.2013 r. stwierdził, że:

*rozmowy dotyczące zmiany zasad odpłatności za korzystanie z infrastruktury wydierżawionej od PKP SA a także sposobu płacenia amortyzacji w ramach Umowy D 54 przez PKP LHS sp. z o.o. zainicjowane były przez PKP SA i związane były z kwestiami prawnopodatkowymi. Kwestie prawnopodatkowe leżały w zakresie kompetencji ówczesnego członka Zarządu dyrektora do spraw ekonomiczno-finansowych Andrzeja Muławy, a także Głównego księgowego Spółki p. Haliny Spólnickiej jak również doradcy do spraw podatkowych p. Aleksandra Stanka. Z tego, co pamiętam rozmowy te rozpoczęły się w drugiej połowie roku 2008 i trwały do kwietnia 2010 r.*

*Stanowisko PKP SA w Warszawie było jednoznaczne, że należy środki trwałe dzierżawione w ramach Umowy D 54 podzielić na środki trwałe związane z eksploatacją i utrzymaniem linii nr 65 i środki trwałe związane z zapleczem przeznaczone do działalności komercyjnej spółki. Związane to było z koniecznością uregulowania kwestii prawnopodatkowych. Do rozmów zostały powołane zespoły z obu stron. Ze strony PKP SA w Warszawie do zespołu wchodził Członek Zarządu, Główny Księgowy, Naczelnik Departamentu Nieruchomości, Radcy Prawni, Naczelnik Wydziału Nieruchomości natomiast ze strony PKP LHS wchodził Główna Księgowa, Naczelnik Wydziału Analiz Ekonomicznych, Naczelnik Wydziału Infrastruktury, Naczelnik Działu Nieruchomości, Starszy specjalista z Działu Nieruchomości zajmujący się prowadzeniem spraw związanych z dzierżawą środków trwałych w ramach Umowy D 54 oraz Radca Prawny i Doradca ds. podatkowych. W rozmowach tych uczestniczył również Andrzej Muława członek Zarządu PKP LHS. Po prawie półtorarocznych rozmowach zespoły wypracowały ostateczny kształt Porozumienia do Umowy D 54. Całość materiałów dotyczących tej kwestii znajduje się w poszczególnych komórkach spółki.*

*Wysokość czynszu z tytułu dzierżawy składników majątkowych określonych w załącznikach 1Z i 2 Z do umowy Nr D54-KPN-10L/02 wprowadzonych porozumieniem z dnia 08.04.2010 r. została opracowana i przedstawiona przez zespół reprezentujący Centralę PKP SA. Po prawie półtorarocznych negocjacjach tekst porozumienia określający również stawki został ostatecznie zaakceptowany*

przez zespół ze strony PKP LHS. W wyniku pozytywnych rekomendacji tego zespołu oraz odpowiedzialnego w tym zakresie członka Zarządu PKP LHS dyrektora do spraw ekonomiczno finansowych Andrzeja Mulawy porozumienie zostało przyjęte przez Zarząd PKP LHS.

Umowa nr D 54-KPN-I OL/02 podpisana została przez PKP SA i PKP LHS sp. z o.o. w 2002 roku przez ówczesne zarządy obu Spółek. W okresie sprawowania przeze mnie funkcji prezesa Zarządu podnoszona była kwestia nieokreślenie sposobów rozliczenia poniesionych przez LHS nakładów na przedmiot dzierżawy w przypadku rozwiązania umowy lub wyłączenia z umowy części jej przedmiotu. Kwestia ta nabrała szczególnego znaczenia w okresie próby włączenia naszej Spółki do PKP Cargo SA. Na nieprawidłowości w tym zakresie zwracaliśmy uwagę w przedkładanych opiniach prawnych czy opracowanej wspólnie z PWC Strategii Spółki. Strategia ta jednak ostatecznie nie została przyjęta przez organy korporacyjne. Należy jednoznacznie stwierdzić, że aby zmienić niekorzystny dla LHS zapis w obowiązującej umowie brak było woli ze strony drugiego sygnatariusza tej umowy tj. PKP SA."

(dowód: akta kontroli T. III str. 347,348)

### **3.4. Zlecenie przez Spółkę podmiotom zewnętrznym przeprowadzenia analiz, ekspertyz i innych usług doradczych związanych z jej funkcjonowaniem lub reprezentowaniem.**

Opis stanu  
faktycznego

**3.4.1.** LHS w dniu 10.12.2012 r. zawarła z PKP SA umowę o *Świadczenie usług*. Umowa dotyczy wykonywania usług przez PKP SA w następujących obszarach współpracy: audytu wewnętrznego; koordynacji działań korporacyjnych; zakupów; informatyki i telekomunikacji; marketingu, promocji i działań PR; finansów i rachunkowości; zarządzania zasobami ludzkimi; współpracy międzynarodowej; działań prawno-organizacyjnych; strategii oraz analiz rynkowych. LHS na mocy ww. umowy zobowiązała się do wypłaty stałego miesięcznego wynagrodzenia w wysokości 98.488,00 zł netto (1.181.856,00 zł rocznie netto).

(dowód: akta kontroli str. T.II 132-193)

**3.4.2.** W dniu 28 sierpnia 2012 r. LHS wystosowała pismo do Zakładu Systemów Jakości i Zarządzania Wojskowej Akademii Technicznej z prośbą o wskazanie trzech potencjalnych firm doradczych, wykonujących usługi z zakresu opracowania i wdrożenia SZBI. W odpowiedzi Zakład Systemów Jakości i Zarządzania oświadczył, że jego charakter, jako niezależnej jednostki certyfikującej wyklucza możliwość takiego wskazania i poinformował, że „z informacji ogólnodostępnych, wdrażaniem systemów zarządzania bezpieczeństwem informacji według normy PN-ISO/IEC 27001:2007 zajmuje się wiele firm min.: Avet sp. z o.o. w Warszawie, Blue Energy sp. z o.o. w Poznaniu oraz Qwantum Systemy Zarządzania sp. z o.o. w Sopocie."

W dniu 28 września 2012 r. Dział Teleinformatyki PKP LHS wystosował do Zarządu Spółki wniosek o wyrażenie zgody na przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia, w trybie negocjacji z ogłoszeniem, na „Wdrożenie Polityki Bezpieczeństwa” polegającego na opracowaniu i wdrożeniu systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji wg normy PN-ISO/IEC 27001:2007 oraz „Ustawy o ochronie informacji niejawnych” i „Ustawy o ochronie danych osobowych”, a także przedłożenie Zarządowi PKP LHS wniosku o wyrażenie zgody na zaciągnięcie zobowiązania na kwotę określoną w wyniku rozstrzygnięcia postępowania w trybie negocjacji z ogłoszeniem i zawarcie umowy z wykonawcą wyłonionym w trybie negocjacji z ogłoszeniem. W wyniku rozpatrzenia wniosków 11 podmiotów o dopuszczenie do udziału w postępowaniu (PKP Informatyka Sp. z o.o. wniosku nie złożyła) powołana do przeprowadzenia tego postępowania komisja wnioskowała do

Zarządu Spółki w protokole z dnia 07.11.2012 r. o jego unieważnienie w związku z brakami w złożonych wnioskach. Naczelnik Działu Teleinformatyki pismem z dnia 07.11.2012 r. w związku z brakiem rozstrzygnięcia postępowania zwrócił się do zarządu Spółki o wyrażenie zgody na zaproszenie do negocjacji trzech przedsiębiorstw, które złożyły wnioski we wcześniejszym postępowaniu. Zaproszenie skierowano do trzech podmiotów które złożyły następujące oferty: Avet Information and Network Security sp. z o.o. w Warszawie (oferta na kwotę 2.210.000,00 zł), Blue Energy sp. z o.o. w Poznaniu (oferta na kwotę 2.300.000,00 zł) oraz Qwantum Systemy Zarządzania sp. z o.o. w Sopocie (oferta na kwotę 2.100.000,00 zł).

W wyniku przeprowadzonych negocjacji<sup>22</sup> komisja wnioskowała o zawarcie umowy z *Qwantum Systemy Zarządzania sp. z o.o. w Sopocie* za kwotę 1.900.000,00 zł netto. Umowę WA1/NI-269/2012, dotyczącą przygotowania do wdrożenia w LHS systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji, zawarto w dniu 11.12.2012 r.

Przedmiotem umowy było przygotowanie LHS, w sposób umożliwiający spełnienie wymagań jednostki certyfikującej, celem uzyskania certyfikatu potwierdzającego wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji zgodnego z wymaganiami normy ISO 27001:2007.

(dowód: akta kontroli T. II str. 239-285)

W okresie 25.03-30.04.2013 r. pracownicy PKP SA przeprowadzili kontrolę „*Okoliczności zawarcia przez PKP LHS Sp. z o.o. z Qwantum - Systemy Zarządzania sp. z o.o. w dniu 11 grudnia 2012 r. umowy na opracowanie i wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji wg normy ISO 27001:2007*” w wyniku, której stwierdzono między innymi:

- 1) Przeprowadzenie postępowań o udzielenie zamówienia niezgodnie z postanowieniami Regulaminu (dwukrotny wybór niewłaściwego trybu postępowania) oraz zasadami uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców (preferowanie wykonawców wymienionych w piśmie Zakładu Systemów Jakości i Zarządzania Wojskowej Akademii Technicznej).
- 2) Pozorne negocjacje z wykonawcami, którzy złożyli oferty na kwoty powyżej 2 mln zł.
- 3) Wybór wykonawcy, który zaproponował cenę odbiegającą istotnie od warunków rynkowych.
- 4) Zaciągnięcie przez Zarząd PKP LHS zobowiązania finansowego w kwocie 1.900.000,00 zł netto (2.337.000 zł brutto) tj. powyżej 2 mln zł dokonane z naruszeniem statutu Spółki.

(dowód: akta kontroli T. II str. 197-214)

Zarząd Spółki w dniu 9.05.2013 r. drogą e-mailową przesłał do Zarządu PKP SA, Rady Nadzorczej LHS i Dyrektora Zarządzającego ds. Integracji Obszarów Audytu Wewnętrznego i Kontroli Grupy PKP wyjaśnienie do sprawozdania KDA03.0921.1.2013 z kontroli przeprowadzonej w LHS w dniach 25.03-30.04.2013 r. PKP SA nie ustosunkowała się do złożonych wyjaśnień.

(dowód: akta kontroli T. III str. 416)

Obowiązujący w Spółce Regulamin przeprowadzania przetargów i udzielania zamówień na dostawy, usługi i roboty budowlane w § 3 ust. 1 pkt 7 stanowi, że przepisów regulaminu nie stosuje się do usług o charakterze doradczym.

(dowód: akta kontroli T. II str. 194-196)

Akt założycielski Spółki nie reguluje kwestii, czy wysokość zaciąganego zobowiązania powinna być wyrażona w kwotach netto czy brutto. Wszystkie uchwały w zakresie wyrażenia zgód na zaciągnięcie zobowiązań, podejmowane przez

<sup>22</sup> Pozostałe przedsiębiorstwa zaproponowały 2.024.000, 00 zł oraz 2.099.500,00 zł.

organy spółki (zgromadzeniem wspólników, radę nadzorczą, zarząd) w okresie od 2010 – do 19. 05.2013 r. podejmowano w kwotach netto.

(dowód: akta kontroli T. II str. 194-196, T. III str.1-14, 278)

W wyjaśnieniach PKP SA z dnia 16.12.2013 r, (podpisanych między innymi przez Przewodniczącego Rady Nadzorczej) stwierdzono, że:

w wyniku zawarcia umowy LHS zaciągnęła zobowiązanie finansowe w wysokości 1.900.000 zł (netto), powiększone o należny podatek, tj. 2.337.000 zł (brutto). Zgodnie z § 18 ust. 4 pkt 7 lit. d aktu założycielskiego PKP LHS zaciąganie zobowiązań lub rozporządzanie prawami, z wyłączeniem zbycia i wydzierżawienia przedsiębiorstwa Spółki lub jego zorganizowanej części oraz ustanowienia na nim ograniczonego prawa rzeczowego, o wartości przewyższającej kwotę 2.000.000,00 zł, ale niższej niż kwota 4.000.000,00 zł, z wyłączeniem umów przewozowych, jest możliwe po podjęciu uchwały Rady Nadzorczej. Umowa została zawarta przez PKP LHS bez uprzedniej zgody Rady Nadzorczej na zaciągnięcie zobowiązania. W trakcie kontroli przedstawiciele PKP LHS wyjaśnili, że brak wniosku do Rady Nadzorczej jest wynikiem uzyskiwania zgód na podstawie wartości netto umów, a nie brutto oraz że kwestia ta była przedmiotem ustaleń Rady Nadzorczej. Kontrolującym nie została przedstawiona żadna dokumentacja, która potwierdzałaby takie ustalenia. W związku z tym kontrolujący zwrócili się w tej sprawie do Departamentu Nadzoru Właścicielskiego PKP SA o potwierdzenie, czy istnieją wytyczne PKP SA w tym zakresie. Z przedstawionych wyjaśnień wynika, że PKP SA nie wydawała żadnych interpretacji dotyczących stosowania przepisów aktu założycielskiego. Ponadto przedstawiciele PKP LHS wyjaśnili, że w przypadku Prawa zamówień publicznych, do szacowania wartości zamówienia przyjmuje się kwoty wyrażone w wartościach netto. Postępowanie o udzielenie zamówienia było prowadzone w oparciu o wewnętrzne przepisy PKP LHS i brak jest związku z prawem zamówień publicznych. W związku z tym, kontrolujący przyjmują, że zastosowanie mają tu ogólne przepisy dotyczące zaciągania zobowiązań. PKP LHS zawierając umowę z Qwantum zobowiązała się do zapłacenia określonego wynagrodzenia i wydania aktywów finansowych na łączną kwotę powyżej 2.000.000 zł. Zgodnie z ustawą o cenach „w cenie uwzględnia się podatek od towarów i usług oraz podatek akcyzowy, jeżeli na podstawie odrębnych przepisów sprzedaż towaru (usługi) podlega obciążeniu podatkiem od towarów i usług oraz podatkiem akcyzowym. W naszej ocenie stwierdzenie kontrolerów NIK, że „wszystkie uchwały podejmowane przez organy spółki (zgromadzeniem wspólników, radę nadzorczą) w zakresie wyrażenia zgód na zaciągnięcie zobowiązań podejmowane są w kwotach netto” jest nieuprawnione. Jako przykład możemy tu wskazać uchwały Rady Nadzorczej Nr 23/IV/2011 z 17.06.2011 r., Nr 3/IV/2011 z 27.07.2011 r., Nr 22/IV/2012 z 24.07.2012 r. Należy nadmienić, że to na Zarządzie spółki ciąży obowiązek uzyskania zgody na zaciągnięcie zobowiązania finansowego, zgodnie z zasadami opisanymi w akcie założycielskim spółki. Rada Nadzorcza i Zgromadzenie Wspólników podejmowały uchwały jedynie w tych przypadkach, kiedy Zarząd złożył stosowny wniosek i w zakresie określonym w takim wniosku. Zgodnie z posiadanymi przez PKP SA informacjami LHS podjęła decyzję w sprawie uznawania wartości brutto zobowiązań do dalszego procedowania zgodnie z zapisami korporacyjnymi Spółki.

(dowód: akta kontroli T.III str. 329-336)

W raporcie z kontroli „Okoliczności zawarcia przez PKP LHS Sp. z o.o. z Qwantum - Systemy Zarządzania sp. z o.o. w dniu 11 grudnia 2012 r. umowy na opracowanie i wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji wg normy ISO 27001:2007” nie wskazano, że badanie (audyt) przeprowadzone w dziewięciu spółkach Grupy PKP przez Meritum Centrum Doskonalenia (błędnie zaznaczone w

raporcie jako audyt wewnętrzny) dotyczyło tylko przeprowadzenia badania oceniającego ogólny stan bezpieczeństwa teleinformatycznego oraz gotowości systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz gotowości systemów zarządzania bezpieczeństwem informacji w działaniach IT w spółkach Grupy.

Zakresy umów z Qwantum oraz PKP Informatyka nie pokrywają się, przy czym, umowa z PKP Informatyka Sp. z o.o. nie obejmowała wdrożenia SZBI np. w zakresie bezpieczeństwa środowiskowego, zarządzania aktywami.

(dowód: akta kontroli T. II str. 197-214, 277-285, 337-359)

W raporcie z kontroli „Okoliczności zawarcia przez PKP LHS Sp. z o.o. z Qwantum... nie wskazano, że audyt wstępny przeprowadzony we wszystkich spółkach Grupy PKP przez Meritum Centrum Doskonalenia dotyczył tylko przeprowadzenia badania oceniającego ogólny stan bezpieczeństwa teleinformatycznego oraz gotowości systemów zarządzania bezpieczeństwem informacji w działaniach IT w spółkach grupy. Natomiast „Raport z audytu wstępnego SZBI w LHS przeprowadzony przez Qwantum dotyczył wszystkich obszarów funkcjonowania LHS.

(dowód: akta kontroli T.II str.198-214, 286-336)

Przedmiotem umowy zawartej z Qwantum - Systemy Zarządzania sp. z o.o. z dnia 11.12.2012 r. nr WA1/NI-269/2012 było przygotowanie LHS, w sposób umożliwiający spełnienie wymagań jednostki certyfikującej celem uzyskania certyfikatu potwierdzającego wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji zgodnego z wymaganiami normy ISO 27001:2007. Wdrożenie systemu zarządzania obejmować miało: Biuro Spółki w Zamościu oraz wszystkie komórki zespołu działalności wykonawczej, określone w strukturze organizacyjnej LHS w zakresie: polityki bezpieczeństwa, organizacji bezpieczeństwa informacji, zarządzania aktywami, bezpieczeństwa zasobów ludzkich, bezpieczeństwa fizycznego i środowiskowego, zarządzania systemami i sieciami, kontroli dostępu, zarządzania ciągłością działania, pozyskiwania, rozwoju i utrzymania systemów informatycznych, zarządzania incydentami związanymi z bezpieczeństwem informacji, zgodności z wymaganiami prawnymi i własnymi standardami.

Natomiast przedmiotem umowy z PKP Informatyka sp. z o.o. na świadczenie usług polegających na wsparciu wdrożenia SZBI, było świadczenie/dostarczenie dla koordynatorów lokalnych grup wdrożeniowych (lokalna grupa wdrożeniowa - zespół pracowników spółek, podlegający koordynatorowi i odpowiedzialny za koordynację wdrożenia SZBI w obszarach: bezpieczeństwa fizycznego, organizacyjno-prawnym, ciągłości działania, administracyjnym, kadrach, IT) przykładowej dokumentacji, która będzie podstawą do opracowania przez spółki Grupy PKP „Wzorcowej Dokumentacji SZBI”, szkoleń, konsultacji dla koordynatorów przy tworzeniu przez nich dokumentacji SZBI.

(dowód: akta kontroli T. II str. 197-214, 277-285, 337-359)

LHS zapłaciła przedsiębiorstwu Qwantum dwie faktury nr 414/12/2012 z dnia 28.12.2012 r. oraz 003/01/2013 z dnia 23.01.2013 r. na łączną kwotę 934.800,00 zł brutto. Spółka wystąpiła do sądu o zwrot kwoty 934.800,00 zł od Qwantum – z tytułu nienależnego jej wynagrodzenia (syg. akt IX GC 562/13).

(dowód: akta kontroli T.III str. 327,415)

W związku z prowadzonym postępowaniem sądowym NIK nie badała przebiegu realizacji umowy z przedsiębiorstwem Qwantum.

Ustalone  
nieprawidłowości

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

1. Niegospodarnym było zawarcie przez LHS z PKP SA umowy o *Świadczenie usług* (umowa z dnia 10.12.2012 r.), w obszarach, w jakich są one wykonywane

przez spółkę we własnym zakresie, w świetle obowiązków, zadań i kompetencji wynikających z uregulowań wewnętrznych. Np.:

- §9 ust. 2 pkt 2 ww. umowy, dotyczący organizowania spotkań integracyjnych, należy do zadań na stanowisku do spraw promocji i reklamy w LHS,
- §4 ust. 1 pkt 3) koordynacja i doradztwo przy wyłanianiu kandydatów do Zarządu Spółki i ich zatrudnianiu, zgodnie z aktem założycielskim spółki należy do zadań Zgromadzenia Wspólników. LHS płaciła PKP w za usługi wykonane w obszarze „nadzoru właścicielskiego” między innymi za koordynację działań dotyczących zaleceń po kontroli przeprowadzonej w spółce (faktura VAT nr S/5000004563/2013 z dnia 07.06.2013 r.), pomimo, że obszar nadzoru właścicielskiego nie jest objęty ww. umową o *Świadczenie usług*, która odnosi się do koordynacji działań korporacyjnych, a tego typu zadania należą do obowiązków poszczególnych organów spółki.

PKP SA nie uzgadnia zakresu świadczonych usług w przyjętych okresach rozliczeniowych z LHS, przedkłada tylko do akceptacji zakres wykonywanych usług, stanowiący załącznik do faktury. Zakres świadczonych usług w ramach ww. umowy zależał od swobodnej oceny PKP SA. Np. PKP SA prowadziła rozmowy z PKP Informatyka Sp. z o.o. odnośnie zawarcia umowy na opracowanie i wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji wg normy ISO 27001:2007 bez upoważnienia w tym zakresie od LHS, do czego obligowały postanowienia §1 ust. 3 umowy o *Świadczenie usług* z dnia 10.12.2012 r. oraz w sytuacji, gdy LHS zawarła z *Qwantum – Systemy Zarządzania sp. z o.o. w dniu 11.12.2012 r. umowę na opracowanie i wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji wg normy ISO 27001:2007*, a PKP Informatyka Sp. z o.o. nie przystąpiła do składania ofert na wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem w postępowaniu o udzielenie zamówienia w trybie negocjacji z ogłoszeniem.

(dowód: akta kontroli T.II str. 132-193)

PKP SA w piśmie z dnia 16.12.2013 r. stwierdziła, że:

*„PKP SA nie zobowiązała jednostronnie PKP LHS sp. z o.o. do zawarcia Umowy o świadczenie usług. Decyzje o podpisaniu umów były normalną praktyką związaną z prowadzoną przez Spółkę działalnością gospodarczą, w celu zapewnienia najwyższych standardów ładu korporacyjnego i realizacji procesów biznesowych, osiągnięcia efektu synergii, koordynacji kluczowych procesów wpływających na rozwój PKP SA i spółek z grupy PKP. Umowy zostały podpisane w wyniku prowadzonych negocjacji, zgodnie z zasadami współzycia społecznego i dobrych obyczajów. Ich treść była przedmiotem uzgodnień stron. Zgodnie z Aktem Założycielskim Spółki PKP LHS Sp. z o.o. oraz z przepisami art. 19a Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948), w spółkach, w których PKP dysponuje wszystkimi głosami na ZW/WZ, członków Zarządu powołuje i odwołuje ZW/WZ. Jednakże, zgodnie z obowiązującymi „Zasadami Nadzoru Korporacyjnego w PKP nad spółkami Grupy PKP”, Zarząd PKP może postanowić o przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko prezesa lub członka Zarządu również w spółkach Grupy PKP, w których dysponuje wszystkimi głosami na ZW/WZ. Postępowanie takie może być przeprowadzone przez Wspólnika lub Radę Nadzorczą na zasadach i według kryteriów określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 marca 2003 roku w sprawie przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka zarządu w niektórych spółkach handlowych (Dz. U. Nr 55, poz. 476). W przypadku, gdy przy przeprowadzaniu postępowania kwalifikacyjnego, o którym mowa powyżej PKP SA korzysta z zewnętrznej firmy doradczej, Spółka jest obciążana kosztami związanymi z doradztwem - zgodnie z zapisami „Umowy o świadczenie usług”. Dotychczas sytuacja taka nie miała miejsca. Przy zmianach składu Zarządu, jakie wystąpiło*

w miesiącu maju br., Spółka została obciążona wynagrodzeniem związanym z „koordynacją działań dotyczących zmian w składzie Zarządu spółki i zasadach wynagradzania”. Czynności te dotyczyły głównie opracowania dokumentów (np. projekt umowy o pracę) związanych z zatrudnieniem nowego Prezesa Zarządu Spółki i zmiany warunków wynagrodzenia dla dotychczasowego Członka Zarządu. Dotyczyła też koordynacji pracy Pełnomocnika Wspólników z Członkami Zarządu Spółki i Spółką.”

„PKP SA prowadziła rozmowy ze spółką PKP Informatyka w zakresie opracowania i wdrożenia systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji na podstawie rekomendacji, które powstały w trakcie rocznego audytu bezpieczeństwa. PKP SA nie musiało posiadać żadnego upoważnienia w tym zakresie, ponieważ rozmowy dotyczyły projektu, do którego PKP LHS sp. z o.o. mogło przystąpić na zasadzie dobrowolności. Według naszej wiedzy Spółka PKP LHS zakwestionowała dotychczasową współpracę z firmą Qwantum, co było powodem przystąpienia Spółki PKP LHS do projektu prowadzonego w Grupie przez Spółkę PKP Informatyka. Należy jednocześnie zauważyć, że rozwiązanie przez PKP LHS umowy z firmą Qwantum oraz skorzystanie z oferty PKP Informatyka wiązało się z realną oszczędnością na poziomie 1 mln zł. Raport z przeprowadzonego w kwietniu br. audytu wewnętrznego wykazał, że zaistniało podejrzenie celowego zawyżenia wartości kontraktu zawartego pomiędzy firmą Qwantum a PKP LHS. W związku z powyższym złożone zostało odpowiednie zawiadomienie do Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Z posiadanych przez PKP SA informacji wynika, że Centralne Biuro Antykorupcyjne złożyło zawiadomienie do prokuratury w tej sprawie. Spółka Centrum Doskonalenia Zarządzania Meritum została wybrana do realizacji audytu w PKP SA w drodze konkursu ofert. Wybór firmy oraz warunki realizacji audytu były komunikowane spółkom z Grupy Kapitałowej na specjalnym spotkaniu tzw. „KickOff Meeting”, które odbyło się 8 stycznia 2013 r. Pomiędzy PKP SA, a LHS miały miejsca uzgodnienia w tym zakresie. PKP LHS wyznaczyła między innymi koordynatora, który był obecny na wyżej wspomnianym spotkaniu.

Wyjaśnienia te – zdaniem NIK - nie zasługują na uwzględnienie, m.in. z tego powodu, że udział pracownika w spotkaniu nie spełnia przesłanek §1 ust. 3 umowy o Świadczenie usług z dnia 10.12.2012 r. odnośnie uprzedniego uzgodnienia ze Spółką zlecenia oraz jego szczegółowych warunków.

(dowód: akta kontroli T, III str. 329-336)

Zbigniew Tracichleb (Prezes Zarządu LHS do 09.05.2013 r.) w wyjaśnieniach z dnia 12.12.2013 r. stwierdził, że:

Wewnętrzne uporządkowanie funkcjonowania całej Grupy PKP było jednym z priorytetów Zarządu PKP SA. Był to jeden z głównych elementów (filarów) ogłoszonej strategii. W mojej ocenie jak i pozostałych członków Zarządu PKP LHS usprawnienie funkcjonowania grupy PKP i poprawa wzajemnych relacji pomiędzy spółkami była zasadna. Umowa o świadczenie usług przez PKP SA na rzecz spółek zależnych przedstawiana była, jako narzędzie, które temu celowi miało służyć. Tekst umowy został przygotowany przez PKP SA i przesłany celem pilnego podpisania i zwrotu w ciągu kilku dni. Wszelkie próby rozmowy na temat zmiany poszczególnych zapisów tej umowy interpretowane były jednoznacznie, jako niezrozumienie strategii grupy i brak z nią identyfikacji. Z tego, co pamiętam poszczególne działy i wydziały przedłożyły uwagi do przesłanego projektu, a najbardziej istotne przesłane zostały do PKP. Pozostały one jednak nierozpatrzone, a my zostaliśmy poproszeni o natychmiastowy zwrot podpisanej umowy, ponieważ, jak twierdzono byliśmy ostatnią spółką, która tego nie uczyniła. W takiej sytuacji biorąc pod uwagę nieprzejednane stanowisko PKP SA uznaliśmy, że tak naprawdę istotna będzie późniejsza praktyka w stosowaniu tej umowy. Zarząd podjął decyzję o podpisaniu umowy wychodząc z założenia, że przy dobrej

woli i wzajemnym zrozumieniu umowa ta mogłaby być istotnym wsparciem w działalności PKP LHS. Późniejszą praktykę oceniam negatywnie z punktu widzenia interesów PKP LHS tj. bardziej, jako próba kontroli i ingerencji we wszystkie elementy działalności Spółki, które nie przynosiły istotnej wartości dodanej w działalności Spółki.

Zarząd PKP LHS nie udzielał pełnomocnictw do prowadzenia przez PKP SA rozmów z PKP Informatyka w jakichkolwiek sprawach dotyczących Spółki LHS, w tym szczególnie w sprawie umowy na opracowanie i wdrożenie systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji wg normy ISO 27001:2007. Mimo tego, jak wynika ze sprawozdania z kontroli oraz rozmowy z kontrolującym doszedł on do wniosku, że w postępowaniu prowadzonym w LHS wybrany został wykonawca, który zaproponował cenę odbiegającą od ceny rynkowej na podstawie pozyskanej „w trakcie kontroli oferty PKP Informatyka sp. z o.o. dotyczącej wdrożenia SZBI obejmującej 6 spółek Grupy PKP, w tym PKP LHS. Wartość oferty została oszacowana łącznie na 442.734,00 zł + VAT”:

- Kontrolujący pozyskali ofertę PKP Informatyka w trakcie kontroli, a więc kilka miesięcy po zleceniu wykonania usługi w PKP LHS. Z moich informacji wynika, że było to już w miesiącu maju br.(!). Kontrolujący nie udostępnił nam tej oferty, jednak z moich informacji wynika, że oferta PKP Informatyka dotyczyła wyłącznie wdrożenia tego systemu w działach IT (!). PKP Informatyka jest firmą informatyczną specjalizującą się właśnie w rozwiązaniach IT głównie w spółkach z grupy PKP. Rozwiązania IT w tych spółkach są jej doskonale znane gdyż to PKP Informatyka bądź je wdrażała, bądź uczestniczyła w ich wdrożeniu. Czynności ograniczone wyłącznie do działów IT (w PKP LHS jest jeden kilkuosobowy dział ) dla firmy specjalizującej się w tym zakresie to kilka do kilkunastu roboczogodzin. W przypadku firmy PKP Informatyka skonstruowania atrakcyjnej oferty w zakresie dotyczącym wyłącznie IT i Spółek z grupy PKP jest tym bardziej możliwe. Jest to jednak zakres nieporównywalny do zakresu wdrożenia w PKP LHS. Zestawianie więc cen z tych ofert jest nieuprawnione ze względu na nieporównywalny ich zakres ilościowy i jakościowy. Pragnę wyraźnie podkreślić, że zlecenie w PKP LHS obejmowało w każdym przedmiocie działania (zarządzanie i administrowanie linią kolejową nr 65, prowadzenie kolejowych przewozów rzeczy oraz świadczenie usług związanych z przewozem, realizowanie zadań obronnych) - jedenaście zakresów (!). A więc przedmiotem zlecenia było opracowanie i wdrożenie SZBI w całej Spółce we wszystkich komórkach i we wszystkich lokalizacjach. Nie miał to być system dla kilkuosobowej komórki. Do tak absurdalnych wniosków jak kilkudziesięciokrotne przeszacowanie wartości zamówienia można dojść, jeżeli do kalkulacji i porównań nie weźmie się pod uwagę faktycznego zakresu zlecenia.
- PKP Informatyka miała możliwość złożenia oferty na wdrożenie SZBI w PKP LHS, gdyż postępowanie było otwarte i nieograniczone. Ogłoszenie o przetargu zamieszczone było w ogólnopolskim dzienniku Rzeczpospolita. Gdyby PKP Informatyka złożyła ofertę (na pełny zakres) w tak atrakcyjnej cenie bez wątplenia wygrałaby to postępowanie. Spółka PKP Informatyka jednak nie ubiegała się o zlecenie w PKP LHS i nie złożyła oferty. Z mojej wiedzy wynika, że PKP Informatyka nie miała żadnego doświadczenia we wdrażaniu SZBI w innych podmiotach, a tym bardziej w zakresie zleconym przez PKP LHS.

Z rozmów z przedstawicielami tej firmy wyraźnie wynikało, że w zakresie oczekiwanym przez LHS nie mają kompetencji, wiedzy ani doświadczenia i w związku z tym nie są zainteresowani tym zleceniem.

(dowód: akta kontroli T. III str. 337-414)

2. Zarząd LHS nie wystąpił do Rady Nadzorczej o wyrażenie zgody na

zaciągnięcie zobowiązania powyżej kwoty 2 mln zł, w sytuacji, gdy przy realizacji umowy LHS-WH2-01/PT/2012 z dnia 21.12.2011 r. zaciągnięto zobowiązanie w kwocie 2.144.528,57 zł netto. Zgodnie z § 18 ust. 4 pkt 7 lit d) aktu założycielskiego to Rada Nadzorcza powinna podjąć w tym zakresie uchwałę wyrażającą zgodę na zaciągnięcie zobowiązania w kwocie przekraczającej 2 mln zł. Dopuszczalną wysokość zobowiązania monitorował Dział Spedycji, usytuowany w strukturze Wydziału Handlu, nadzorowanego przez Członka Zarządu – Dyrektora ds. Handlu i Eksploatacji Mirosława Smulczyńskiego.

(dowód: akta kontroli T. I str. 316, T III str. 57-66, 278)

Prezes Zarządu Grażyna Kuś wyjaśniła, że:

1. Zarząd PKP LHS sp. z o.o. Uchwałą Nr 622/2011 z dnia 21.12.2011 r. wyraził zgodę na zaciągnięcie zobowiązania finansowego do kwoty 2 mln netto rocznie i zawarcie umowy na czas nieokreślony, w związku, z czym doszło do zawarcia umowy LHS-WH2-01/PT/2012, obowiązującej od 01.01.2012 r. na czas nieokreślony;
2. Do realizacji umowy w zakresie wielkości wykorzystywanego zobowiązania wyznaczony został Dział Spedycji, który przyjął do stosowania zasadę analizowania ww. stopnia wykonanego zobowiązania bazując na informacjach uzyskiwanych z Działu Rachunkowości w zakresie faktur zaksięgowanych;
3. Dział Spedycji wystąpił z wnioskiem do Zarządu PKP LHS sp. z o.o. o rozwiązanie powyższej umowy z chwilą powzięcia wiadomości o wykorzystaniu kwoty 2 mln zł netto przedstawiając Zarządowi fakt wykorzystania kwoty, a nie jej przekroczenia. Uchwałą Nr 566/2012 Zarządu z dnia 26.11.2012r. wyrażono zgodę na wypowiedzenie umowy Nr LHS-WH2-01/PT/2012 z dnia 21.12.2011 r.;
4. Kwota wynikająca z przekroczenia zobowiązania, jak wynika z dokumentacji, została zaksięgowana przez Dział Finansowy dnia 30.11.2012 r., a więc do momentu wskazania tego faktu przez Kontrolera NIK, Zarząd nie miał świadomości o przekroczeniu zobowiązania;
5. Od stycznia 2013 r. wszystkie zawierane umowy spedycyjne z podwykonawcami są na bieżąco monitorowane przez Dział Spedycji pod względem wykorzystania kwoty zobowiązań, co wyklucza popełnienie podobnych błędów w przyszłości.

Ponadto nadmieniam, iż, działalność spedycyjna prowadzona przez PKP LHS sp. z o.o. polega na świadczeniu usług logistycznych (przeładunek, składowanie, transport samochodowy) i ma na celu zaoferowanie klientowi kompleksowej usługi przewozowej. Dla realizacji tej działalności niezbędny jest zakup usług od podwykonawców (przeładowców i przewoźników samochodowych), z którymi zawierane są umowy z 30 - dniowym terminem płatności. PKP LHS zakupioną usługę sprzedaje swoim klientom również na podstawie umów, ale maksymalnie z 21-dniowym terminem płatności. PKP LHS otrzymuje zapłatę wcześniej niż powstaje zobowiązanie względem podwykonawcy, dlatego też nie zachodzi proces typowego zaciągnięcia zobowiązania finansowego. PKP LHS z działalności spedycyjnej otrzymuje prowizję doliczaną do kosztu zakupu u podwykonawców bez generowania i ponoszenia dodatkowych kosztów.

(dowód: akta kontroli T. III str. 433-435)

Uwagi dotyczące badanej działalności

1. NIK zwraca uwagę, że Zgromadzenie Wspólników nie wprowadziło zmian do aktu założycielskiego spółki LHS w § 18 ust. 4 pkt 7 lit d) polegających na doprecyzowaniu czy wysokość zobowiązania należy określać w kwotach brutto czy netto.

PKP SA w wyjaśnieniach z dnia 16.12.2013 r. stwierdziła, że: „powszechnie obowiązujące przepisy prawa, tj. ustawa o cenach oraz ustawa prawo zamówień

publicznych regulują dość jednoznacznie kwestie ustalenia zobowiązań w rozróżnieniu na kwoty brutto/netto. W szczególności, w przypadku, gdy zobowiązanie nie podlega pod reżim prawa zamówień publicznych należy, stosownie do przepisu art. 3 ust. 1 pkt 1) ustawy o cenach, uwzględniać podatek od towarów i usług oraz podatek akcyzowy, jeżeli na podstawie odrębnych przepisów sprzedaż towaru (usługi) podlega obciążeniu podatkiem od towarów i usług oraz podatkiem akcyzowym. W związku z powyższym, traktując zapisy umów / statutów w sposób uniwersalny wobec powszechnie obowiązujących przepisów prawa, do stosowania, którego zobowiązane są Spółki Grupy PKP, PKP SA, jako wspólnik/akcjonariusz nie podjął działań zmieniających umowy/statuty Spółek w tym zakresie, nie widząc uzasadnienia merytorycznego dla tego rodzaju czynności. Żadna ze Spółek Grupy PKP, w tym również PKP LHS Sp. z o.o. nie zgłaszała problemów z interpretacją zapisów umów / statutów określających limity kwotowe dla poszczególnych Organów.”

Przy tak przyjętej argumentacji należałoby przyjąć, że Rada Nadzorcza LHS przekraczała swoje uprawnienia podejmując uchwały w sprawie wyrażenia zgody na zaciąganie zobowiązań w wartościach netto, a których wartość brutto przekraczała 4.000.000,00 zł i tak np.:

- uchwała nr 3/VI/2013 z dnia 28.02.2013 r. w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania finansowego do kwoty 3.900.000,00 zł netto na pokrycie kosztów związanych z przeładunkiem towarów,
- uchwała nr 22/VI/2012 z dnia 24.07.2012 r. w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania finansowego do kwoty 3.900.000,00 zł netto na pokrycie kosztów związanych z transportem drogowym towarów,
- uchwała nr 23/IV/2011 z dnia 17.06.2011 r. w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania na kwotę 3.699.930,00 zł netto na zakup oleju napędowego,
- uchwała nr 7/IV/2010 z dnia 12.05.2010 r. w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania finansowego na kwotę 3.989.000,00 netto zł na dostawę zmodernizowanej lokomotywy.

(dowód: akta kontroli str. T. III str. 1-14, 48-81, 278, 329-336)

Najwyższa Izba Kontroli ocenia pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości działalność w badanym obszarze.

Ocena cząstkowa

## IV. Uwagi i wnioski

1. PKP SA nie przekazywała aportem nieruchomości niezbędnych do funkcjonowania LHS, pomimo posiadania przez te nieruchomości zdolności aportowej (uregulowany stan prawny), stosownie do przepisów art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP. Spośród 49 nieruchomości, objętych załącznikami 1Z, 2Z, 41 posiad uregulowany stan prawny i nie było przeszkód prawnych uniemożliwiających przekazane ich do LHS stosownie do ww. przepisów.

Pomimo pozytywnej opinii Rady Nadzorczej<sup>23</sup> dla wniosku Zarządu Spółki o przekazanie przez PKP SA, w formie wkładu niepieniężnego o wartości 14.515.390,00 zł (wg stanu na dzień 30.09.2011 r. ), zorganizowanej części zaplecza technicznego, w tym prawa użytkowania wieczystego gruntu działki 853/10 Arkusz 3 Sędziszów o powierzchni 5,5511 ha oraz:

- 1) hali przestawczej o konstrukcji stalowej o pow. użytkowej 2.108 m<sup>2</sup>,
- 2) infrastruktury torowej N/S o łącznej długości 4.146 km,
- 3) osadnika żelbetowego TOS o pojemności 50 m<sup>3</sup>,

<sup>23</sup> Uchwała nr 20/VI/2012 z dnia 13.06.2012

4) drogi wewnętrznej utwardzonej płytami i tłuczniem,  
PKP SA nie przekazała ww. nieruchomości w formie wkładu niepieniężnego. Ponadto 30% nieruchomości, ujętych w załączniku nr 1L do umowy D54, zawierającym wykaz nieruchomości działek gruntu i ich części, stanowiących linię kolejową i inne nieruchomości niezbędne do zarządzania linią kolejową oddanych spółce do odpłatnego korzystania w trybie art. 17 ust. 5 w związku z art. 78a ust. 2 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (w brzmieniu sprzed 05.25.2003 r.) posiadało uregulowany stan prawny. Zgodnie z przepisami art. 17 ust. 7 w związku z art. 78a ust. 2 ww. ustawy (w brzmieniu po 12.06.2008 r.) PKP SA jest obowiązana do wnoszenia do LHS w formie wkładów niepieniężnych gruntów będących przedmiotem umowy, niezwłocznie po uregulowaniu stanu prawnego poszczególnych działek ewidencyjnych.

PKP SA, odnośnie nieprzekazywania mienia w formie wkładów niepieniężnych do LHS wyjaśniła w piśmie z dnia 16.12.2013 r., że:

*„w związku z brakiem ostatecznego stanowiska dotyczącego docelowego funkcjonowania LHS na rynku kolejowym a także uwzględniając aspekty ogólnodostępności infrastruktury kolejowej, rozważane koncepcje połączenia LHS z PKP CARGO SA oraz rozdzielenia w LHS funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnika w aspekcie przedłożonych przez Komisję Europejską propozycji legislacyjnych w ramach IV pakietu kolejowego wstrzymane zostały działania polegające na wnoszeniu aportów do LHS. Dotychczas do LHS sp. z o.o. wniesiono nieruchomości stanowiące siedzibę Spółki w Zamościu i Hrubieszowie.*

*Dodatkowo stopień uregulowania stanów prawnych (w tym brak oddzielenia geodezyjnego nieruchomości wchodzących w skład linii kolejowej) uniemożliwia obecnie dokonanie kompleksowego aportu majątku objętego umową zgodnie z Załącznikiem 1Z i 2Z. Zdolność do obrotu (zdolność aportowa) posiada tylko jedna nieruchomość stanowiąca zaplecze techniczne i warsztatowo-socjalne w Sędziszowie.”*

(dowód: akta kontroli T.III str. 145-165, 214,215, 333, 429, 439-480)

Obecnie w aktywach Spółki znajdują się nieruchomości stanowiące linię kolejową nr 65 oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania tą linią o wartości księgowej 283,5 mln zł (wg stanu na 31.12.2012 r.), które zostały powierzone Spółce do odpłatnego korzystania na podstawie umowy D54. Brak przekazania mienia skutkuje, z jednej strony, większą wartością aktywów bilansowych, zaś z drugiej pociąga za sobą również konieczność ujęcia w pasywach istotnych kwot zobowiązań, co w konsekwencji może negatywnie wpłynąć na ocenę standingu finansowego LHS przez instytucje finansowe. Zobowiązania niewymagalne z tytułu odpłatnego korzystania z mienia na podstawie umowy D54, wg stanu na 31.12.2012 r., wynosiły 309 mln zł.

Należy podkreślić, że z uwagi na planowaną w całym okresie planistycznym dodatnią rentowność na działalności operacyjnej Spółki oraz znaczne odpisy amortyzacyjne, udział środków własnych, jakie będą mogły być przeznaczane na inwestycje, będzie stosunkowo wysoki. Spółka zakłada dążenie do szybkiego i profesjonalnego przygotowania zadań inwestycyjnych. Bez ich zrealizowania pod znakiem zapytania może stać się możliwość osiągnięcia założonych w Strategii wzrostów w zakresie przewozów i osiągnięcia innych strategicznych celów Spółki. Dla pokrycia w realnych źródłach finansowania przyjętego poziomu nakładów inwestycyjnych niezbędne jest uzyskanie tytułu własności do linii nr 65, skutkiem, czego korzystnej zmianie ulegnie struktura pasywów (długoterminowe zobowiązania z tytułu dzierżawy linii nr 65 zamienią się na kapitały własne Spółki).

NIK zwraca uwagę, że nieprzekazanie przez PKP SA mienia, określonego

w załącznikach 1Z i 2Z do umowy D54 powoduje konieczność zapłaty przez LHS na rzecz PKP SA czynszu z tytułu użytkowania tego mienia. W okresie od 01.01.2010 r. do 31.10.2013 r. LHS zapłaciła czynsz w łącznej kwocie 32.871.910,95 zł.

(dowód: akta kontroli T.I str. 357-362, 509, 510, 563, T.III str. 216-219)

Wnioski pokontrolne

Przedstawiając powyższe oceny i uwagi wynikające z ustaleń kontroli, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli<sup>24</sup>, wnosi o:

1. Zabezpieczenie interesu LHS w przypadku prowadzenia inwestycji w obcych środkach trwałych poprzez zastosowanie stawki amortyzacji dla inwestycji, pozwalającej na zamortyzowanie inwestycji w okresie 10 lat;
2. Podjęcie działań w celu konwalidacji czynności zarządu, związanych z przekroczeniem uprawnień do zaciągnięcia zobowiązania przekraczającego kwotę 2.000.000 zł przy realizacji umowy LHS-WH2-01/PT/2012;
3. Podjęcie działań w celu uzyskania dofinansowania ze środków Unii Europejskiej na prowadzone przez Spółkę inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej;
4. Podjęcie działań zmierzających do przekazania przez PKP SA w formie aportu przedmiotu umowy D54, między innymi w celu zmniejszenia obciążeń finansowych z tytułu dzierżawy składników majątkowych przekazanych na podstawie ww. umowy;
5. Podjęcie działań w celu zmiany postanowień umowy D54:
  - w zakresie obowiązku zapłaty różnicy, pomiędzy wartością skorygowaną aktywów netto przedmiotu umowy w chwili zawarcia umowy, a wartością skorygowaną aktywów netto przedmiotu umowy w chwili jego wniesienia aportem do LHS,
  - odnoszących się do rozliczeń LHS z PKP SA z tytułu należności za likwidowane przez LHS składniki majątku określone w załącznikach 1L i 2L do umowy D54.

---

<sup>24</sup> Dz. U. z 2012 r., poz.82

## V. Pozostałe informacje i pouczenia

Prawo zgłoszenia  
zastrzeżeń

Wystąpienie pokontrolne zostało sporządzone w dwóch egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Delegatury NIK w Lublinie.


Obowiązek  
poinformowania  
NIK o sposobie  
wykorzystania uwag  
i wykonania wniosków

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK proszę o poinformowanie Najwyższej Izby Kontroli, w terminie 28 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykorzystania uwag i wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Lublin, dnia 31 stycznia 2014 r.

Dyrektor  
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli  
w Lublinie  
Edward Ljs

  
.....  
podpis