



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# **Zapis stenograficzny** **(1553)**

Wspólne posiedzenie  
Komisji Gospodarki Narodowej (232.)  
oraz Komisji Samorządu Terytorialnego  
i Administracji Państwowej (168.)  
w dniu 5 maja 2010 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (druk senacki nr 861, druki sejmowe nr 2967 i 2975).

*(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 59)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Komisji Gospodarki Narodowej Jan Wyrowiński)*

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Otwieram posiedzenie połączonych komisji, Komisji Gospodarki Narodowej oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej. Komisję samorządu reprezentuje siedzący przy stole prezydialnym pan wiceprzewodniczący senator Stanisław Jurcewicz.

Witam państwa senatorów.

W porządku obrad dzisiejszego posiedzenia jest rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Witam pana ministra Juliusza Engelhardta wraz z towarzyszącymi osobami, pana dyrektora Wacha i przedstawicieli innych instytucji zainteresowanych kształtem tej ustawy.

Najprawdopodobniej to nie jest nasze ostatnie posiedzenie poświęcone nowelizacji tych ustaw. Jak państwo wiecie, sytuacja na kolei zmienia się. Akurat tak się składa, że obradujemy w momencie, kiedy znów sprawy kolejowe pojawiły się na pierwszych stronach gazet, tym razem z racji zawieszenia części połączeń realizowanych przez „Przewozy Regionalne” z powodów, jak sądzę, wszystkim państwu wiadomych.

Bardzo proszę pana ministra o to, aby nam pokrótce przedstawił cel i przedmiot tej ustawy, a potem udzielił wyjaśnień państwu senatorom. Następnie wysłuchamy przedstawiciela Biura Legislacyjnego. Jeżeli będą propozycje zmian i poprawek, to będzie możliwość ich przedstawienia. A na końcu podejmiemy decyzję.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że procedura została przez państwa zaakceptowana. Nie słyszę sprzeciwu.

A zatem, Panie Ministrze, ma pan głos.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Sejm przyjął ustawę o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Ja teraz krótko odniosę się do istoty tego projektu.

Zacznę od podkreślenia, że generalnie dwie sprawy są regulowane.

---

Po pierwsze, projekt jest wykonaniem postanowień porozumienia, które zostało zawarte 9 grudnia 2008 r. pomiędzy marszałkami województw a ministrem infrastruktury, dotyczącego sprawy tak zwanego usamorządowienia. Kwestii tej, a właściwie jej dołączeniu, dotyczą dwie grupy przepisów. Jedna grupa przepisów odnosi się do aportu zapleczy technicznych i innych nieruchomości do spółki „Przewozy Regionalne”. Wyjaśnię od razu, że w porozumieniu z marszałkami, a także w trakcie wcześniejszych negocjacji, został przewidziany aport tych zapleczy. Z naszej strony zawsze deklarowaliśmy wykonanie tego aportu, ale przepisy ustawy, które to umożliwiły, obowiązywały jedynie do końca 2009 r. W trakcie roku 2009 podejmowaliśmy próby zaaportowania tych nieruchomości. Poza dość uciążliwymi procedurami związanymi z aportem zaszły różnego rodzaju okoliczności utrudniające go. Przykładowo, była pewna niespójność przepisów, w tym ustawy z 24 kwietnia 2008 r. No i niestety, nie udało się wykonać tego aportu w roku 2009, a potem, jak powiedziałem, stosowne przepisy straciły swoją ważność. W związku z tym w tej ustawie resort zaproponował odpowiednie przepisy ponownie umożliwiające tenże aport. I to jest pierwsza grupa regulowanych spraw.

Po drugie, projekt dotyczy możliwości wypłacenia z Funduszu Kolejowego w roku 2012 kwoty do 150 milionów zł samorządom województw. Środki te byłyby przeznaczone na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Projekt zawiera przepisy, które zmieniają w odpowiedni sposób ustawę z 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym oraz ustawę z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP.

I dodajmy trzecią, bardzo istotną, grupę spraw, która jest regulowana, związaną z koniecznością realizacji przez Polskę tak zwanego pierwszego pakietu kolejowego, gdzie zawarte jest dążenie do tego, aby w transporcie kolejowym nastąpił rozdział sfery przewozowej i sfery zarządzania infrastrukturą kolejową. W przypadku naszego kraju Komisja wciąż stoi na stanowisku, że jak na razie dokonaliśmy instytucjonalnego, jakby formalnego rozdzielenia, ale nadal mamy taką sytuację, że właścicielem większościowym spółki PLK jest PKP SA. Rząd zaprojektował proces, na który de facto składają się dwa elementy. Wprowadzamy mechanizm wykupu poprzez Fundusz Kolejowy akcji PLK SA, co oznacza, że Skarb Państwa będzie sukcesywnie wykupywał przez kolejne lata – od roku 2010 do roku 2014 – akcje PLK o wartości 500 milionów zł według przedłożenia rządowego, z wyjątkiem roku 2012, w przypadku którego zapisano 350 milionów, ponieważ 150 milionów zostało przeznaczonych dla marszałków województw. A więc Skarb Państwa sukcesywnie będzie zwiększał swój udział w kapitale PLK. Jest to proces pożądany z punktu widzenia realizacji pierwszego pakietu i oczekiwań Komisji Europejskiej względem Polski. Ale te środki, które PKP SA pozyska w wyniku sprzedaży akcji PLK, będą służyły spłacie starych zobowiązań PKP SA, tak zwanych starych długów, obsłudze długów. Dzięki temu dojdzie do znacznego oddłużenia PKP SA.

Chciałbym podkreślić, że problem oddłużenia PKP SA jest aktualnie newralgicznym problemem branży kolejowej. Konieczność obsługi zadłużenia przez PKP SA istnieje, ale dotychczas proces ten nie był wspierany w jakikolwiek sposób przez Skarb Państwa – oczywiście gwarancje były wcześniej udzielone, ale finansowego wsparcia nie było, co prowadziło i nadal prowadzi do wielu komplikacji i uniemożliwia de facto dokończenie

przekształceń w grupie PKP zapisanych w ustawie restrukturyzacyjnej. Chodzi zwłaszcza o dokończenie aportowania majątku, czyli podziałów majątkowych w grupie PKP.

Środki, które PKP uzyska ze sprzedaży akcji PKP PLK SA Skarbowi Państwa, zwiększą płynność finansową tej spółki i umożliwią spłatę zobowiązań. Dodajmy, że chodzi o zobowiązania gwarantowane przez Skarb Państwa. To zadłużenie na dzisiaj wynosi około 5,6 miliarda zł. Na rok 2010, 2011, 2013 i 2014 przypadają bardzo duże spłaty. Są to lata, kiedy koszty obsługi zadłużenia będą bardzo wysokie. Wszystkie prognozy, które były robione, wskazują na to, że PKP samo nie podołałoby obsłudze tego zadłużenia, mimo że przewidywana jest intensyfikacja sprzedaży wszelkich zbędnych nieruchomości, a także prywatyzacja niektórych spółek. Kwoty, jakie można z tego pozyskać, są zbyt małe, by starczyły na obsłużenie zadłużenia, dlatego rząd proponuje pewne przepisy. Przepisy te są w pełni zgodne z zasadami pomocy publicznej, w każdym razie nie mają cech niedozwolonej pomocy publicznej. Zostały one uzgodnione przez wszystkie zainteresowane instytucje, w związku z czym Sejm też mógł zaakceptować tenże projekt. To tyle na temat samego celu i zakresu projektu.

### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Przypomnę członkom Komisji Gospodarki Narodowej, a powiem członkom Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej, że nasza komisja zajmowała się nie tak dawno problematyką funkcjonowania przewozów regionalnych i wypracowała stanowisko w tej sprawie. I pan minister, i PKP SA, odniosły się do tego stanowiska, za co jestem wdzięczny. Państwo senatorowie otrzymaliście kopie tych odpowiedzi.

Chciałbym też państwu senatorom przypomnieć, że w przypadku transportu kolejowego poruszamy się w polu określonym w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013” przyjętej przez rząd. Jest też dokument pod tytułem „Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.” No i są dokumenty związane z uruchomieniem kolei dużych prędkości w Polsce – oby to się stało jak najszybciej. Mamy wiele opinii zewnętrznych, z których jedna, moim zdaniem, jest niezwykle wartościowa. A jest to „Biała księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa” przygotowana przez Forum Kolejowe – Railway Business Forum. Być może państwo senatorowie też to otrzymaliście w poczcie indywidualnej.

Wydaje mi się, że to posiedzenie nie jest odpowiednim miejscem, żeby dyskutować o wszystkich problemach kolejnictwa, chociaż niewątpliwie jakoś to wszystko ze sobą się wiąże. Ten węzeł, który się nazywa polskie kolejnictwo, jest tak splątany, że być może potrzeba greckiego rycerza, żeby to wszystko rozplątać, przeciąć jednym ciosem. No być może taki Damokles... Ale chciałbym abyśmy się skupili na tych kwestiach związanych z tą ustawą.

Zanim oddam głos państwu senatorom, żeby mogli wyrazić swoje wątpliwości i zadać pytania, zapytam pana ministra, czy w trakcie prac sejmowych przedłożenie rządowe zostało zmienione, a jeśli tak, to w jakim zakresie.

### **Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Rzeczywiście przedłożenie rządowe uległo zmianie w trakcie obrad Komisji Infrastruktury i Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej i zostało w zaproponowanym przez komisje brzmieniu przyjęte przez Sejm.

Odniosę się teraz do tych zmian. W sumie wprowadzono pięć zmian. Dwie ostatnie zmiany o charakterze porządkowym, o których za chwileczkę powiem, zostały uzgodnione z Ministerstwem Finansów. I do tych zmian Ministerstwo Infrastruktury nie ma uwag. Ale pozostałe trzy zmiany mają dość istotny charakter i jestem zobligowany do tego, żeby podtrzymać stanowisko rządu w tej sprawie. A stanowisko jest takie, iż rząd opowiada się za swoim przedłożeniem i jest przeciwny wprowadzeniu tychże zmian.

A czego dotyczą te zmiany?

Zmiana w art. 1 dotyczy pktu 2, gdzie w art. 3a ust. 1 skreślono wyraz „do” w zwrocie „w kwocie do 150 milionów”, następnie po przecinku wyrazy „mogą być” zastąpiono wyrazami „będą przeznaczone na współfinansowanie zadań własnych województw”. O co chodzi? No chodzi o to, że rząd zapisał w swoim przedłożeniu, iż w 2012 r. środki z Funduszu Kolejowego w kwocie do 150 milionów zł mogą być przeznaczone na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczeniu usług publicznych. Sposób i terminy przekazania tych środków zostaną określone w umowach zawartych pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a marszałkami województw. Wysoka Komisja zmieniła ten przepis w taki sposób, że te środki muszą być przekazane dokładnie w tej kwocie. A więc bardzo elastyczny zapis stał się zapisem bardzo sztywnym. Jestem zobligowany do podtrzymania w tej sprawie stanowiska rządu. Uważamy, że przedłożenie rządowe zawierało bardziej elastyczne sformułowanie. To słówko „do” zostało skreślone zarówno w ust. 1 art. 3a, jak i w ust. 3, bo dwa razy występowało. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia. Ta zmiana też jest zapisana w art. 1 pkt 2, ale tym razem odnosi się do art. 3c ust. 2 ustawy. Tutaj komisja bardzo hojnie potraktowała PKP SA, bo zwiększyła proponowaną kwotę. W przedłożeniu rządowym był zapis „co najmniej 500 milionów zł”, a zmieniono go na „co najmniej 700 milionów zł”, a więc nastąpiło zwiększenie. Nie mielibyśmy nic przeciwko tej zmianie, gdyby w Funduszu Kolejowym były na to środki. Ale ten zapis de facto konsumuje środki, które są w Funduszu Kolejowym, pochodzące z wpływów z opłaty paliwowej. Niestety, w takiej sytuacji rząd nie mógłby wywiązać się z bardzo istotnych zobowiązań wobec marszałków województw. Myśmy się zobowiązali do tego, iż z Funduszu Kolejowego będą dofinansowywane regionalne programy operacyjne dotyczące modernizacji infrastruktury kolejowej. Takich programów jest tyle, ile jest województw. W niektórych województwach są one już realizowane, na przykład w zachodniopomorskim, lubuskim, wielkopolskim. Tam umowy są podpisane. I myśmy się zobowiązali, że z Funduszu Kolejowego będzie to dofinansowane. W tym momencie zapis „co najmniej 700 milionów zł” konsumuje nam kwotę 200 milionów zł. Tej kwoty praktycznie nie ma. W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury stoi na stanowisku, że powinien nastąpić powrót do kwoty 500 milionów zł. Rozumiemy intencje Wysokiego Sejmu, zresztą bardzo szlachetne, bo one wychodzą naprzeciw polityce oddłużenia, lecz musimy uwzględnić realia finansowe. My zwracamy uwagę na ten właśnie element. No chciałoby się, ale nie ma więcej pieniędzy w funduszu niż 500 milionów. Ta kwota i tak jest wyśrubo-

wana, bo ona ogranicza nam środki w Funduszu Kolejowym. A przypomnę, że istotą Funduszu Kolejowego jest finansowanie inwestycji infrastrukturalnej. Taki zapis powoduje zmianę charakteru funduszu, bo większość środków jest przeznaczanych na ten wykup. Stąd jest wniosek o przywrócenie zapisu mówiącego o kwocie 500 milionów zł.

Wysoki Sejm wprowadził jeszcze jedną zmianę. Nie wiem, czy ten przepis jest w tym druku zawarty. Nie, nie ma go. Druk nr 861, który państwo macie przed sobą, powstał już po wprowadzeniu zmiany polegającej na wykreśleniu bardzo istotnego przepisu. Dlatego ten przepis w tym druku już się nie znalazł. Chciałbym zwrócić uwagę na ten element. No to też jest wyraz troski Komisji Infrastruktury i Wysokiego Sejmu o finanse spółek kolejowych, za co jesteśmy wdzięczni. Ale ten przepis, o którym mówię, dotyczył zwolnienia z podatku od czynności cywilnoprawnych spółek kolejowych w przypadku aportowania różnego rodzaju nieruchomości. I to zwolnienie jest zapisane w ustawie komercjalizacyjnej. Według stanowiska UOKiK, powstałego po długotrwałych negocjacjach, okres przejściowy, który Polska miała na to, by znieść tego rodzaju preferencje, już minął. UOKiK dopuszcza preferencje w postaci zwolnienia z podatku od czynności cywilnoprawnych w przypadku wnoszenia do zarządcy infrastruktury, czyli do PLK, ale nie dopuszcza tego w przypadku innych spółek ze względu na to, że byłaby to niedozwolona pomoc publiczna. Jeżeli byłaby to niedozwolona pomoc publiczna, to Polska naraziłaby się na procedurę w Komisji Europejskiej i pewne nieprzyjemne sankcje finansowe, które po wejściu w życie traktatu lizbońskiego mogą być dość poważne. Stąd też prosilibyśmy, żeby przywrócić ten przepis. Być może Wysoka Komisja Sejmowa nie uwzględniła tego elementu, o którym ja teraz powiedziałem, bo nie analizowano tego pod tym kątem.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Ja go podyktuję. To był art. 2 pkt 1, który został wykreślony, w związku z czym numeracja jest już inna. On brzmiał tak – „w art. 17 ust. 4 otrzymuje brzmienie: 4. Czynności związane z wnoszeniem wkładów do spółki określonej w art. 15 zwalnia się od podatku od czynności cywilnoprawnych”.

*(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Chodzi o PLK?)*

Chodzi i o PLK, i... Ten przepis został skreślony, a w tym momencie narażamy się na procedurę związaną z niedozwoloną pomocą publiczną.

### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Chciałbym jeszcze państwa poinformować, że po tej stronie stołu siedzą uczestnicy dramatu kolejowego, reprezentujący poszczególnych aktorów. A więc jest z nami: prezes PKP SA pan Wach, członek zarządu PLK pan Grzegorz Kędzior, zastępca dyrektora biura z PLK pan Grzegorz Jagielski. Jest też i ofiara, czyli „Przewozy Regionalne”, reprezentowane przez wiceprezesa pana...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Przez panią. Przepraszam najmocniej, tak. Mówiłem oczywiście *sensu large*.

Do tych państwa też oczywiście możemy kierować pytania, wątpliwości, uwagi itd., itd.

A zatem jeżeli państwo senatorowie macie pytania i uwagi związane z ustawą, a także ze stanowiskiem rządu, to bardzo proszę o ich przedstawienie.

Pan przewodniczący Sepioł, proszę.

**Senator Janusz Sepioł:**

Mam pytanie dotyczące nieruchomości, które byłyby wnoszone do „Przewozów Regionalnych”. Wiem, że jednym z kluczowych problemów są kasy biletowe. „Przewozy Regionalne” zostały wyrzucone z dworców PKP, więc nie są w stanie sprzedawać swoich biletów. Wydaje mi się, że w art. 39a, gdzie powiada się, że będą wniesione nieruchomości niezbędne do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, powinno być sformułowanie „w tym nieruchomości, które zawierają kasy biletowe”. Chodzi o to, żeby zagwarantować „Przewozom Regionalnym” te części nieruchomości, które umożliwiają prowadzenie kas biletowych w przypadku przewozów regionalnych. Chciałbym prosić o komentarz w tej sprawie.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze są pytania?

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Obawiam się, że taki zapis byłby dość niefortunny, dlatego że kasy biletowe znajdują się z reguły na dworcach kolejowych, które są dzisiaj własnością PKP SA, a w niektórych przypadkach samorządów terytorialnych, i pełnią wiele różnych funkcji. Z kas korzystają różni przewoźnicy. Tych przewoźników nam przybywa. Poza tym postulatu, żeby akurat przejąć nieruchomość, w której są kasy, ani „Przewozy Regionalne”, ani żaden inny przewoźnik nie zgłaszał. No narobiłby sobie tylko kłopotu, bo to są olbrzymie obiekty dworcowe. Trudno było tutaj wydzielać te powierzchnie i jakoś dzielić.

Ale chciałbym powiedzieć, że nie w tym tkwi istota problemu związana z tym przepisem, bo tutaj chodziło o nieruchomości stanowiące zaplecze techniczne taboru. W tej sprawie były prowadzone w roku 2008 bardzo szczegółowe negocjacje. Została ustalona lista tych nieruchomości, które posiadają zdolność aportową. I w zasadzie w tym przepisie, zawierającym sformułowanie „niezbędne do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich”, chodzi o nieruchomości stanowiące zaplecze i ewentualnie o obiekty administracyjne. O to tutaj chodzi. Z dodaniem, że chodzi jeszcze kasy, byłby rzeczywiście wielki kłopot.

Chciałbym przy okazji powiedzieć, że przepis, o którym tutaj pan senator wspominał, zawarty w art. 39a ust. 1, w naszym przekonaniu posiada pewną niedoskonałość. Pierwsze ograniczenie polega na tym, że tam się mówi „w 2010 r.”, co znaczy, że przepis jest ograniczony czasowo. A drugie ograniczenie jest związane z tym, że te nieruchomości zostaną określone uchwałą walnego zgromadzenia PKP SA. Brakuje tu w naszym przekonaniu, do czego niestety doszliśmy później, ograniczenia kwotowego. Uważamy, że powinna paść tutaj kwota wartości tych nieruchomości. Chodzi o to, żeby nie wywoływać niepotrzebnych sporów, a w szczególności roszczeń i pretensji, typu miało coś być, a nie ma itd. Ministerstwo Infrastruktury proponuje, by w końcówce tego przepisu zamiast kropki postawić przecinek i dodać wyrazy „w kwocie nie wyż-



szej niż 270 milionów zł”. To jest mniej więcej kwota wartości nieruchomości przeznaczonych do aportowania. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.  
(*Senator Janusz Sepioł: Ad vocem.*)  
Jeszcze pan senator Sepioł, bardzo proszę.

**Senator Janusz Sepioł:**

Ja mam świadomość, że to jest desperacka poprawka. Moje pytanie idzie w takim kierunku: co rząd zamierza zrobić, żeby „Przewozy Regionalne” nie były wyrzucane z dworców PKP?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Panie Senatorze, spójrzmy na sprawę w następujący sposób. Przede wszystkim „Przewozy Regionalne” same zrezygnowały z około dwustu siedemdziesięciu kas, wycofując się w ciągu ubiegłego roku z wielu mniejszych dworców. One same to uczyniły, to nie PKP je rugowało.

Jeśli chodzi o bieżącą sytuację – jest tu pan prezes Wach, więc może to skomentować – to są olbrzymie zaległości płatnicze. Chodzi o niepłacenie czynszu za dzierżawione kasy i inne obiekty. Dodatkowo miało miejsce takie dziwne zjawisko jak brak woli rozwiązania tego problemu. Wskazywano na jakieś należności jeszcze z lat dziewięćdziesiątych i mówiono, że niby te należności miałyby służyć pokryciu bieżących zobowiązań. No to jest takie trochę płacenie inflantami. Gdzieś tam pojawiły się jakieś wymyślane należności i pomysł uregulowania nimi bieżących zaległości dotyczących kas. Ja myślę, że to jest problem bieżący, bo on dotyczy bieżących długów. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję.  
Pan prezes Wach chciałby jeszcze w tej sprawie coś powiedzieć.  
Bardzo proszę.  
(*Wypowiedź poza mikrofonem*)  
(*Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach: Mogę, tak?*)  
Proszę.

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie!  
Myślę, że problem jest widziany w krzywym zwierciadle. Takie odnoszę wrażenie. Tysiąc dziesięć dworców czynnych. Na dużej części małych dworców nie ma już kas biletowych, bo przewoźnicy rezygnują. Oczywiście to są przewoźnicy wykonujący przewozy regionalne. InterCity obsługuje pasażerów na dużych dworcach i tam problemu kas biletowych nie ma.

PKP SA już ponad sto dworców czynnych przekazało samorządom, a chcemy ten proces bardzo mocno zdynamizować. Bieżący rok jest rokiem rozpoczęcia wielkiego programu dworcowego. Po raz pierwszy w historii polskiej kolei stało się tak, że pieniądze publiczne, pieniądze na inwestycje, pójdą na dworce. Jest to program inwestycyjny na poziomie 250 milionów zł w tym roku. Do tej pory PKP wydawało na to kilkanaście milionów, od 10 do 20 milionów zł na modernizację i remonty dworców kolejowych, a w tym roku będzie to 250 milionów zł. Myślę, że może być nawet nieco więcej, bo ten program rozciągamy na inne dworce. Przetargi pokazują, że za mniejszą cenę można wyremontować dworzec. I to jest wielki program na kilka najbliższych lat. Powiedziałbym, że jest to rozwiązanie systemowe problemu dworców, problemu infrastruktury. Myślę, że ten proces został już rozkręcony przy okazji usamorządowienia. I tabor kolejowy, i dworce kolejowe. Nie jest intencją kogokolwiek, a w szczególności PKP SA, wypchnięcie kogokolwiek z dworca. Pamiętajmy, że jeśli chodzi o kasy biletowe, to jest to powierzchnia o charakterze komercyjnym, tylko za wspólną część komunikacyjną płacą przewoźnicy. Jak na razie ta opłata nie jest nazwana, ale w przyszłości będzie określana jako opłata dworcowa. Powierzchnia kasy ma charakter komercyjny. I chcemy wynajmować ją każdemu, kto chce z tej powierzchni zrobić dla siebie użytek, w tym przewoźnikom. No przecież jest to naturalne, bo dworzec służy do dystrybucji biletów kolejowych. Ale jest jeden warunek, o którym dzisiaj bardzo głośno, w sposób bardzo przerysowany, dyskutujemy. Chodzi o płatność za wykonaną usługę. Z tym związany jest problem. Myślę, że jest to kwestia do uregulowania, jeśli wrócimy do podstaw funkcjonowania tego typu podmiotów, jakimi są przewoźnicy kolejowi. Nikomu nie zamierzamy niczego zabierać, nie chcemy tego czynić. Jest to udostępniane wszystkim, obowiązuje tryb ogólnodostępny, zgodnie z procedurą. A więc tu jest pełna otwartość.

### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Prezesie.

Bardzo proszę, pan senator Jurcewicz, pan senator Trzcíński, pan senator Sadowski.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pierwszy byłś? Dobrze, opozycja ma zawsze...

Proszę bardzo, pan senator Sadowski, jak najbardziej.

### **Senator Sławomir Sadowski:**

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Mam zapytanie do pana ministra. Pan minister tutaj wspominał o art. 39a, o tym, że w 2010 r. PKP SA wniesie w formie wkładu niepieniężnego do spółki „Przewozy Regionalne” nieruchomości niezbędne do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

Panie Ministrze, „Przewozy Regionalne” odgrywają bardzo ważną rolę szczególnie w takich województwach jak warmińsko-mazurskie, które ja reprezentuję, bo często są tam jedynym środkiem komunikacji. Proszę mi wierzyć, tam czas przejazdu pociągu jest o połowę krótszy niż autobusu, a to ostatnie w zimie jest często niemożliwe. W związku z tym chciałbym zapytać: czy to przekazanie... Tu jest napisane tak: zapis ustawowy wymieniający datę, że w roku 2010 spółka zostanie wyposażona w należny jej majątek itd. Czy ta data jest precyzyjna? Jak każdy z nas wie, rok 2010 kończy się 31 grudnia. A dlaczego państwo nie określacie dokładnej daty przekazania

tego majątku? Należałoby to uczynić. Takie jest moje zdanie. Jeszcze raz podkreślam, że przewozy regionalne w takich miejscowościach, gdzie diabeł mówi dobranoc – przepraszam za to wyrażenie – są niezbędne. Proszę mi wierzyć.

Myśmy próbowali w naszym województwie uruchomić szynobusy. Na niektórych liniach nam się to nie udało, bo tego typu przewozy, jak państwo wiedzą, należą do zadań własnych sejmiku. A więc należałoby wspomóc jakoś te „Przewozy Regionalne”, przekazując im ten majątek. To jest niezbędne dla dobra tych ludzi, którzy mieszkają w tych województwach. To tyle. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Panie Senatorze, nie musimy się przekonywać. Myślę, że każdy z nas życzy jak najlepiej „Przewozom Regionalnym”.

*(Senator Sławomir Sadowski: Dziękuję.)*

Każdy mieszka w jakimś województwie i zależy mu na tym, żeby poziom komunikacji był jak najlepszy, także dla najuboższych.

Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Panie Senatorze, Szanowni Państwo, ja myślę, że ten przepis jest dobrze skonstruowany. Określenie „w 2010 r.” oznacza, że od momentu wejścia w życie tej ustawy do 31 grudnia mamy na to czas. I jest to wystarczająco dużo czasu. Określenie precyzyjnej daty byłoby o tyle skomplikowane, że jesteśmy uzależnieni od wszelkich procedur korporacyjnych. Przecież i w jednej, i drugiej spółce muszą zostać podjęte odpowiednie uchwały. Do tego dochodzi jeszcze procedura sądowa. Nie jesteśmy w stanie określić dokładnie dnia. Liczymy na to, że... Ponieważ zdolność aportowa już jest, wyceny też są gotowe, praktycznie po wejściu w życie ustawy możemy rozpocząć konkretne procedury, tak aby z tego naszego zobowiązania, które chcieliśmy już w 2009 r. zrealizować, ale się nie udało, wywiązać się w roku 2010 r., i to jak najszybciej.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

I o to nam chodzi.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Pan przewodniczący Jurcewicz, bardzo proszę.

**Senator Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze, mam kilka pytań.

Pierwsze pytanie. Czy po wejściu w życie ustawy będzie poddana procesowi upadłościowemu, praktycznie po piętnastu dniach, spółka „Przewozy Regionalne”?

Drugie pytanie. Jakie było stanowisko Konwentu Marszałków Województw w tej sprawie?

I trzecie kwestia. Była tu mowa o dzierżawie. Cytuję: „Niecelowa bądź nierzeltna działalność PKP SA w zakresie sprzedaży nieruchomości, prywatyzacji spółek oraz wyposażania spółek w niezbędny majątek. Nie był wykonywany ustawowy obowiązek wniesienia do spółek grupy PKP wkładów niepieniężnych w postaci składników materialnych i niematerialnych”. I ostatni cytat: „PKP SA nie przekazała poszczególnym spółkom majątku niezbędnego do prowadzenia swojej działalności. W rezultacie zmuszane są one do dzierżawienia tego majątku od tej spółki”. Powołuję się na wyniki kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli. Zatem słuchanie, że coś będzie PKP SA robiło, w jakimś zakresie, czego nie można było... No to określił raport NIK. W dalszej części także zabiorę głos. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Panie Senatorze! Szanowni Państwo!

Po pierwsze, przedmiotem tej ustawy nie jest problematyka upadłościowa. To w ogóle nie ma związku z tą ustawą. Tutaj jest zupełnie inna sfera regulowana. Pozwoli pan senator, że nie odniosę się do tego, bo tego dotyczy zupełnie inna ustawa.

Po drugie, te cytaty z raportu NIK, które pan senator przeczytał, pokazują paradoks, który ma miejsce do dzisiaj. Mam nadzieję, że ta ustawa wreszcie go zlikwiduje. Proszę zauważyć, że z jednej strony w 2001 r. państwo, przyjmując ustawę restrukturyzacyjną, tę ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, w art. 17 nakazuje PKP SA wnoszenie majątku niezbędnego do funkcjonowania spółek utworzonych przez grupę PKP, a z drugiej strony nakazuje, bez żadnego wsparcia, spłatę zadłużenia byłego przedsiębiorstwa PKP oraz zadłużenia powstałego w wyniku restrukturyzacji. Powstaje logiczna sprzeczność. Z jednej strony państwo obciąża PKP spłatą zadłużenia i co więcej, wszystkie operacje majątkowe mają być oparte na obowiązującym systemie podatkowym, z normalnym obciążeniem podatkami, a z drugiej strony mówi się w art. 17 o wnoszeniu majątku do spółek. Przez wszystkie te lata proces wnoszenia aportu był znacznie spowolniony, ponieważ każdego roku spółka PKP musiała gromadzić środki na obsługę zadłużenia, zarówno spłatę odsetek, jak i rat kapitałowych. To były kwoty wynoszące łącznie około 400 milionów zł. Aby zgromadzić takie środki, dzierżawiono nieruchomości zamiast je aportować. I do tego nawiązuje raport NIK. Nie pamiętam, czy NIK odnosi się do problemu obsługi zadłużenia. No trzeba na to patrzeć kompleksowo. Takie przytoczenie, jakiego pan senator dokonał, jest jednostronne i nie wyjaśnia nam istoty problemu. Stawia się zarzut, ale nie wyjaśnia, dlaczego tak było. To nie był brak woli PKP, jak sądzę. I dlatego my tą ustawą po raz pierwszy... Ja uważam, że ta ustawa ma znaczenie historyczne. Nasz rząd jako pierwszy podchodzi do problemu oddłużenia, choć nie rozwiązuje go całościowo, bo nie mamy tyle pieniędzy. Możemy na to przeznaczyć 500 milionów zł rocznie. I przeznaczamy kwoty z Funduszu Kolejowego plus kwoty ze sprzedaży nieruchomości plus kwoty z ewentualnej prywatyzacji plus ewentualne uzu-

pełniące rolowanie zadłużenia. Te wszystkie elementy inżynierii finansowej spowodują, że spółka PKP SA w krótkim czasie spłaci to historyczne zadłużenie i będzie możliwe szybkie wykonanie tych przekształceń, o których pisze się w raporcie NIK. To przyświecało rządowi, kiedy decydował o tym, żeby przygotować te przepisy i żeby ten proces skutecznie zrealizować. Przypomnę, że jest to coś, czego nikt do tej pory się nie podjął. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję.

Pan senator Dajczak, pan senator Trzeciński, pana senator Ortył, a potem pan senator Iwan.

**Senator Władysław Dajczak:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Ja mam pytanie do pana prezesa PKP SA. Słyszymy o kłopotach i trudnościach „Przewozów Regionalnych”, zresztą wszyscy wiemy, jakie one są. Ale mnie interesuje to, jak wygląda bieżąca współpraca między PKP SA a „Przewozami Regionalnymi”. Czy to jest tak, że „Przewozy Regionalne” po prostu, tak jak pan wspomniał, nie płacą za pewne rzeczy PKP i dlatego tak to się kończy? Czy jest jakiś między wami dialog? Czy „Przewozy Regionalne” występują z jakimiś propozycjami, pokazują trudną sytuację, ale też pokazują możliwość spłaty zadłużenia w dłuższym terminie, a jeżeli tak, to jaka jest wtedy wasza reakcja?

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję.

Są tutaj przedstawiciele obu stron, czyli i „Przewozów Regionalnych”, które reprezentuje pani prezes, i PKP, które reprezentuje pan prezes. Może pani prezes najpierw odpowie na to pytanie, jeżeli uważa, że należy, a potem pan prezes, dobrze?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Chodzi o to, jak się współpracuje z PKP SA.

Bardzo proszę, Pani Prezes.

**Członek Zarządu Spółki „Przewozy Regionalne” Danuta Bodzek:**

Dziękuję.

Cieszę się, że jest obecna druga strona, bo wtedy jest możliwa kompatybilność wypowiedzi.

Szanowni Państwo, oczywiście, że tak. Jesteśmy dłużnikami i o tym pamiętamy. Wiemy, że należy spłacać swoje zobowiązania i absolutnie od nich nie uciekamy. Jeżeli mamy problemy dotyczący spłaty konkretnych zobowiązań, czy to dotyczy kwestii nieruchomości, które dzierżawimy, myślę tutaj o PKP SA, czy innych zobowiązań, największe mamy wobec spółki PLK, to wysyłamy pisma z propozycjami konkretnych spłat. Oczywiście bierzemy pod uwagę uwarunkowania, jakie posiadamy, czyli dług historyczny i to, czym spółka dysponuje. A są to przychody, które otrzymujemy z do-

płat samorządów województw, a także z wpłat związanych z normalną działalnością, jaką prowadzi konkretny przewoźnik kolejowy.

Proponując harmonogram spłat, mówimy o realności tych spłat, czyli przedstawiamy coś, czym w danym momencie dysponujemy. Niestety muszę powiedzieć, że nie dochodzimy do konsensusu. Słyszymy, że są to kwoty za małe i może byśmy postarali się o większe wpłaty. Powiem tak: jeżeli coś jest niemożliwe, to po prostu mówimy jako spółka, że to jest niemożliwe, bo w danym momencie nie posiadamy odpowiednich zasobów. Ale wołę rozwiązania problemu wykazujemy. Kilkakrotnie spotykaliśmy się w siedzibie PKP SA, jeżeli chodzi o kwestię spłaty zadłużenia dotyczącego wynajmu nieruchomości. Ale, jak państwo sami wiecie, konsensusu nie osiągnięto, umowy zostały wypowiedziane i jesteśmy na etapie schodzenia, że tak powiem, z nieruchomości. Po prostu nie mamy innego wyjścia.

### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo.

Chciałbym państwa senatorów poinformować, że zaprosiliśmy przedstawicieli właściciela „Przewozów Regionalnych”, to znaczy Konwentu Marszałków Województw RP i Związku Województw RP. Nawet była sygnalizowana obecność pana Protasa, tak?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Nie, nie była sygnalizowana. Imiennie zaproszenia zostały wysłane, ale osoby te do nas nie dotarły.

Panie Prezesie, proszę krótko odnieść się do tego, bo wiemy w czym rzecz. Debata na ten temat i tak się odbędzie w trakcie posiedzenia plenarnego, co do tego nie ma wątpliwości. I wówczas padną takie same pytania. Chciałbym, żebyśmy dzisiaj zadawali pytania tylko w kontekście proponowanych poprawek czy zmian, które byśmy chcieli wprowadzić. Zasadniczą część merytorycznej debaty zostawmy na posiedzenie plenarne. Przecież to nas nie ominie.

Panie Prezesie, bardzo proszę.

### **Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

Szanowni Państwo, rozmowy trwały, trwają i będą trwały. Co do tego jestem przekonany. Ale rozmowy mają sens wtedy, kiedy jest możliwość rozwiązania problemu.

Nie mam ze sobą pewnych materiałów, bo nie sądziłem, że ta sprawa będzie tu poruszana. Kwiecień ubiegłego roku – 142 miliony zł zobowiązań „Przewozów Regionalnych” wobec spółek grupy. Można powiedzieć, że to jest ten dług historyczny. Jak mówię, kwiecień ubiegłego roku. Kwiecień bieżącego roku – 456 milionów zł, a były 142 miliony zł. Takie jest aktualne zobowiązanie. Tak ono wzrosło w trakcie działalności spółki. My mówimy o tym bardzo jasno i pryncypialnie. Możemy traktować się po partnersku, kiedy widzimy rozwiązanie, a jeśli dług narasta... Możemy mówić o porozumiewaniu się co do historii, ale musimy wiedzieć, że w przyszłości zobowiązania będą na bieżąco regulowane. Jeśli tego nie mamy uregulowanego, to cóż nam po porozumieniach. W ten sposób do tego podchodzę także w przypadku innych kontrahentów, nie tylko „Przewozów Regionalnych”. Trzeba uwzględnić, iż ta sytuacja jest wynikiem niepokrywania przez marszałków województw pełnego deficytu z tytułu połą-

czeń regionalnych. A to już prawie osiągnęliśmy w 2007 r. w przypadku spółki „Przewozy Regionalne”. No ale zarząd spółki od tego odszedł. Nasze rozmowy, bardzo sympatyczne, z panią prezes czy innymi członkami zarządu mają sens i będą prowadzone tylko wtedy, jeśli będziemy widzieli bilansowanie bieżącej działalności. Wtedy zastanowimy się nad tym, co zrobić z historią. Jak na razie tego zbilansowania nie ma, w związku z czym rozmowy trwają, ale porozumienie trudno osiągnąć.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.

Jeszcze jedną uwagę do państwa senatorów skieruję. A jest ona taka: chciałbym, aby dzisiejsze posiedzenie komisji zakończyć pewnymi konkluzjami i w związku z tym bardzo proszę, aby ci z państwa, którzy są jakoś tam ograniczani różnymi rozkładami jazdy, brali to pod uwagę. Nie chciałbym, aby powtórzyła się sytuacja, jaka miała miejsce chyba trzy tygodnie temu na tej sali. Wówczas musiałem przerwać posiedzenie z przyczyn formalnych, a potem miałem kłopoty z tego tytułu ze strony pana marszałka itd., itd. Proszę to wziąć pod uwagę.

Bardzo proszę, pan przewodniczący Trzciański.

**Senator Marek Trzciański:**

Dziękuję bardzo.

W ustawie mówi się o Funduszu Kolejowym, który może być wykorzystany do wykupu przez Skarb Państwa akcji będących majątkiem PKP SA. Chciałbym się dowiedzieć, jak się mają te zapisy do kodeksu spółek handlowych, bo PKP SA działa zgodnie z kodeksem spółek handlowych. Jak wiemy, jest to firma komercyjna. W ustawie ustalana jest cena akcji, ich wartość nominalna. Jak się ma narzucanie ceny zbycia akcji spółce do obowiązku zarządu, który powinien zadbać o to, żeby zbywać swój majątek według przynajmniej godziwej wartości. Jak się ma ten zapis do ustaw podatkowych? Nie wiem, jak się ma ta wartość godziwa, bo trudno mówić w przypadku akcji PKP SA o wartości rynkowej, do ceny nominalnej. Nie wiem, czy ona jest wyższa, czy niższa. Ale można przyjąć założenie, że w wypadku rozbieżności pojawia się problem podatkowy. Mam prośbę o stanowisko pana ministra co do przedstawionych problemów. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo.

Może zgrupujemy pytania, bo wtedy pan minister krócej odpowie.

Pan senator Ortyl pyta.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

**Senator Władysław Ortyl:**

Dziękuję bardzo.

Mając na uwadze wykres ukazujący rosnące zobowiązania i pogarszającą się sytuację „Przewozów Regionalnych”, które pan prezes Wach przedstawił, zadam pytanie

dotyczące dzisiejszej regulacji i instrumentów, które w niej są zapisane, w moim odczuciu mogących pomóc. Dlaczego my to tak późno wprowadzamy? Przecież w grudniu 2008 r. zawarto porozumienie, wcześniej odbyły się negocjacje i pewne problemy były już wtedy artykułowane. Jak popatrzymy na to wszystko, w tym na sytuację finansową, to rodzi się pytanie: czy instrumenty z tej ustawy będą wykorzystywane? One mogą doskonale wyglądać w tej regulacji, ale jak nie będą stosowane w praktyce, to niestety pozostaną tylko dobrymi zapisami. A więc prosiłbym o odniesienie się co do woli korzystania z tych instrumentów i do tego, jak skorzystanie z nich wpłynie na tempo poprawy sytuacji, nie tylko „Przewozów Regionalnych”, ale w ogóle PKP?

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.  
Pan senator Iwan, bardzo proszę.

**Senator Stanisław Iwan:**

Dziękuję bardzo.  
Ja mam dwa pytania.

Pierwsza sprawa dotyczy tego, co już wcześniej było mówione, mianowicie narastającego zadłużenia i konieczności dzierżawienia majątku, który w świetle zaprojektowanych wcześniej rozwiązań, należy się – użyję kolokwialnego wyrażenia – jak psu kość między innymi właśnie „Przewozom Regionalnym”. W ten sposób przelewamy z pustego w próżne i pogłębiamy zadłużenie „Przewozów Regionalnych”.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Z faktu nieprzekazania tego mienia. To też powinno być uwzględnione w rachunku ciągłym, bo przez to też zadłużenie kumuluje się.

Druga sprawa dotyczy też czegoś zasadniczego. Państwo wykupuje od spółki PKP SA, za pomocą rozwiązania związanego ze zmianą przeznaczenia Funduszu Kolejowego, akcje czy udziały PLK. Czy tego naprawdę nie można zrobić w inny sposób? Chociażby tak, jak swego czasu zrobiono z PSE, gdzie wydzielono... Przecież kodeks spółek handlowych tego rodzaju działania też dopuszcza. Chodzi o to, żeby to wydzielić. Przecież właścicielem i tego, i tamtego jest państwo. Powiedzmy sobie szczerze: w ten sposób zabijamy Fundusz Kolejowy, bo nie będzie pieniędzy na inwestycje, jeżeli to rozwiązanie wejdzie w życie. Ratujemy PKP SA, co być może, jest wielką wartością... No dla mnie akurat nie jest, bo dla mnie wielką narodową wartością jest PLK. I o to musimy przede wszystkim zadbać. Z punktu widzenia tych, którzy użytkują kolej, dużą wartością są „Przewozy Regionalne”. A cała reszta, ta czapa, albo będzie za pięć lat, albo nie będzie. Coraz więcej ludzi tęskni za tym, żeby tutaj weszła kolej niemiecka, francuska czy inna. A jeżeli będziemy dysponowali infrastrukturą, to wszystko będzie grało. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję.  
I pan senator Jurcewicz, proszę.



**Senator Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo.

Ja odniosę się do art. 39a, pktu 3 art. 2, też pod kątem podatkowym, ale nie tylko. Wydaje mi się zastanawiające, że według wartości skorygowanej aktywów netto... Po raz pierwszy z czymś takim się spotykam. Chodzi o wkład niepieniężny. No to znaczy, że znowu będzie w jakiś dziwny sposób zaniżona wartość. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. 150 milionów ma być przekazywane przy łasce i nielasce ministra infrastruktury. No tak to upraszczam.

I ostatnia rzecz. Proszę uprzejmie o podanie informacji, kto podjął decyzję o zlikwidowaniu pewnych kursów. Proszę o podanie imienne. No to, co się dzieje we Wrocławiu... Zlikwidowano najbardziej popularne połączenie. Ktoś w dalszym ciągu pogłębia straty różnych spółek. Proszę o podanie informacji, kto podjął taką decyzję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

To ostatnie pytanie ma bardzo konkretny wymiar i wiąże się z bieżącą sytuacją. No w jakimś tam sensie też jest związane z tą ustawą, ale...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pan senator Stanisław Kogut na końcu zabierze głos, bo jeszcze się przygotowuje.

Czy jeszcze ktoś z państwa senatorów chciałby teraz zabrać głos? Nie ma więcej pytań.

W związku z tym, Panie Ministrze, bardzo proszę odnieść się do tych pytań, ewentualnie przekazać głos innym gościom.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Zacznę od pytania pana senatora Trzczińskiego. Oczywiście to jest bardzo zasadne pytanie – wartość księgowa, rynkowa czy nominalna itp. Proszę przyjąć moje zapewnienie, że to było bardzo szczegółowo analizowane zarówno pod kątem prawa spółek handlowego, jak i prawa podatkowego. Dbaliśmy o to, ażeby nie naruszyć tutaj w jakikolwiek sposób tychże przepisów. Doszliśmy do wniosku, że zapis, który proponujemy, jest właściwy ze względu na to, że nie ma rynku w przypadku akcji PLK. A więc nie ma punktu odniesienia, nie ma wręcz benchmarku. Zarządca infrastruktury nie może się do niczego odnieść i sprawdzić, ile jest warta jego akcja. Pojawia się pytanie, czy w takiej sytuacji wartość księgowa wchodzi w grę. Wartość księgowa musiałaby być, niestety, o wiele niższa od wartości nominalnej z tego względu, że PLK od momentu utworzenia jest generalnie spółką non profit i co roku odnotowuje pewną stratę. Ta strata kumuluje się i jest zapisywana w odpowiedniej pozycji bilansowej jako nierozliczona strata z lat ubiegłych. Określając wartość księgową, należałoby tę skumulowaną stratę też określić. W rachunkowości PKP też musiałaby powstać olbrzymie koszty z tego powodu. Byłyby konieczne odpisy na tę korektę. No to powodowałyby bardzo poważne skutki. W związku z tym po wszechstronnej analizie tego problemu, i pod kątem podatkowym, i pod kątem kodeksu spółek, i pod kątem pomocy publicznej, doszliśmy do wniosku, że najwłaściwszym określeniem jest wartość nominalna. To zostało zaakceptowane i przez Ministerstwo Finansów, i Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

I pytanie: dlaczego to wszystko jest tak późno? No tu są dwie sprawy: aportu i 150 milionów. Sprawa aportu dlatego jest rozpatrywana ponownie i wprowadzana do przepisów, że wiosną roku 2009, po zaprojektowaniu przepisów do ustawy z 24 kwietnia 2008 r., samorzady same złożyły zastrzeżenia i wątpliwości natury prawnej. Przyjeżdżali do nas prawnicy i mówili, że te przepisy uniemożliwiają aport i samorzady pod rządami tych przepisów nie obejmą tych udziałów. No to myśmy zaczęli to interpretować. Trzy miesiące upłynęły, zanim myśmy w Ministerstwie Infrastruktury wypracowali interpretację tych przepisów, interpretację, że tak powiem, celowościową. Ona była pozytywna, uznano, że przepisy są dobre, ale zrobiło się późno. Chodziło o wszelkiego rodzaju procedury: i wyceny, i procedury korporacyjne, i procedury sądowe, łącznie z rejestracją podwyższania kapitału. Doszliśmy do przekonania, że wykonanie tych procedur jest zagrożone. Wobec tego minister finansów zwrócił się poprzez ministra infrastruktury do marszałków z zapytaniem o oświadczenie woli, jeśli chodzi o objęcie udziałów w podwyższonym kapitale. Ale niestety nie uzyskał od wszystkich marszałków oświadczenia woli co do objęcia udziałów w podwyższonym kapitale w wyniku aportów. I to była główna przyczyna. Istniało ryzyko, iż podniesiemy kapitał, po czym minister finansów, ewentualnie minister infrastruktury, a ogólnie rzecz biorąc Skarb Państwa zostaną z tymi udziałami, bo marszałkowie ich do końca nie obejmą w podwyższonym kapitale w wyniku aportu. No to jest dosyć skomplikowane. Ale takie ryzyko istniało. Czas minął, przepisy straciły swoją ważność. Dlatego teraz odnawiamy przepisy, które tym razem są tak sformułowane, że umożliwiają skuteczne przeprowadzenie tego aportu i co bardzo ważne, skuteczne objęcie przez marszałków udziałów w podwyższonym kapitale. Chodzi o to, żeby ani PKP, ani Skarb Państwa z tymi udziałami w podwyższonym kapitale nie zostały, tylko, żeby przejęły to samorzady.

Druga sprawa, 150 milionów. No to nie jest późna sprawa, tylko nowa. Chciałbym wyjaśnić Wysokiej Komisji i panu senatorowi, że ona pojawiła się w toku naszych negocjacji w związku z zarzutami formułowanymi wobec rządu, dotyczącymi tego, że rząd nie do końca oddłużył „Przewozy Regionalne”. Nie jest to prawda. Rząd zapisał w ustawie, tej z 24 kwietnia 2008 r., że oddłuża spółkę „Przewozy Regionalne”, jeśli chodzi o okres, kiedy rząd odpowiadał za jej finanse, to jest od momentu utworzenia spółki do momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej, czyli do 30 kwietnia 2004 r. Rząd przejął odpowiedzialność finansową za ten okres. Te 2 miliardy 160 to było oddłużenie związane ze zobowiązaniami tamtego okresu. Ale pojawił się problem bieżących strat. W toku negocjacji z marszałkami jesienią ubiegłego roku i wiosną tego roku minister Grabarczyk zadeklarował, że rząd dodatkowo przeznaczy kwotę 150 milionów zł na pokrycie strat z roku 2008, a więc roku przekazania spółki. Chodziło o to, żeby domknąć cały proces. Chcieliśmy, aby już więcej rozszczeń o oddłużenie nie było. Stąd wzięło się to 150 milionów – to jest nowa sprawa – i wola rządu, żeby te środki zapewnić.

Pan senator Iwan pytał o zadłużenie i związaną z tym dzierżawę majątku. Ja już mniej więcej wyjaśniłem o co chodzi. My chcemy jak najszybciej tę sprawę rozwiązać, ale różne okoliczności powodują, że nie było takiej możliwości do tej pory. Chciałbym też zauważyć, że kwoty, które „Przewozy Regionalne” powinny płacić za nieruchomości w przyszłości aportowane, nie są kwotami decydującymi o ich zadłużeniu. Ja dokładnie nie pamiętam, jakie to są kwoty... Ale one są niewspółmiernie małe w porównaniu do kwoty ogólnego zadłużenia i nie one decydują o tym, że spółka ma tak wysokie zadłużenie.

Czy ratujemy PKP SA? Takie pytanie tu się pojawiło. Nie, Panie Senatorze, to nie jest tak. Budżet państwa jest gwarantem zadłużenia PKP SA. Jeżeli PKP SA nie spłaci historycznego zadłużenia spółki w wysokości 5,6 miliarda, to może być ono wymagalne w całości, jednorazowo. Skarb Państwa, rząd zmierza do tego, żeby wesprzeć proces oddłużenia, ponieważ dał gwarancje w przypadku wszystkich kredytów i emisji obligacji. Tu nie chodzi o ratowanie PKP SA, tylko o to, żeby gwarantowaną kwotę zadłużenia spłacić jak najszybciej. Chodzi właśnie o to – powiem to przy prezysie PKP SA – żeby było możliwe zlikwidowanie PKP SA. W innych okolicznościach w ogóle nie możemy podejść do tego tematu, jak zlikwidować czy ograniczyć działalność PKP SA, bo mamy zobowiązania także wobec instytucji międzynarodowych. I to nie są żarty. My musimy je spłacać. To jest spółka prawa handlowego, więc obowiązują procedury korporacyjne itd., itd. Ta procedura, którą myśmy w przypadku tej ustawy zastosowali, dlatego właśnie tak wygląda, że mamy dwa w jednym: i przesuwanie własności akcji, i obsługę zadłużenia. Dopiero po zakończeniu tego procesu będzie możliwe podjęcie decyzji, co dalej z PKP SA. Myślimy o przekształceniu go w państwową agencję kolejową, czy coś podobnego, która będzie zajmowała się już do końca restrukturyzacją zbędnego majątku.

Pan senator Jurcewicz pytał o wartość skorygowaną aktywów netto. Panie Senatorze, kategoria wartości skorygowanej aktywów netto nie została wymyślona na okoliczność tej ustawy. To jest kategoria ekonomiczna, która ogólnie funkcjonuje, jeśli chodzi o wycenę majątku. Jest to kategoria, która została wprowadzona do ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP. Zgodnie z tą metodą wycena wartości wszystkie nieruchomości jest w PKP SA szacowana przez biegłych. A więc nie widzę tu żadnej manipulacji. Po prostu jest to kategoria stosowana w ustawie restrukturyzacyjnej, musiała być też ona tutaj zastosowana, bo chodzi o majątek tego samego podmiotu. W takiej sytuacji muszą być stosowane jednolite wyceny, a te wyceny przygotowują biegli z list wojewodów. Dziękuję.

*(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Kto odpowiada z imienia i nazwiska za decyzje dotyczące likwidacji połączeń?)*

Nie mogę wymienić imienia i nazwiska. Odpowiada za to zarząd PLK SA. Jeśli chodzi o pociągi z Wrocławia, mam tu wykaz tych pociągów.

*(Senator Stanisław Jurcewicz: Chodzi o cały kraj. Na podstawie jakiego dokumentu taka decyzja została podjęta?)*

Panie Senatorze, taka decyzja została podjęta na podstawie umowy, którą zawarła spółka PLK z przewoźnikiem kolejowym, a konkretnie spółką „Przewozy Regionalne”. Ta umowa ma charakter standardowy. Jednakowe zapisy obowiązują wszystkich przewoźników. W paragrafach, które zostały zastosowane w tym przypadku, mówi się, że w sytuacji, gdy przewoźnik zalega z płatnościami powyżej trzech miesięcy, zarządca infrastruktury ma prawo wypowiedzieć umowę o dostęp do infrastruktury, a w sytuacji, gdy przewoźnik zalega z płatnościami powyżej dwóch miesięcy, ale nie przekracza trzech miesięcy, zarządca ma prawo ograniczyć do infrastruktury. I ten przepis został zastosowany w odniesieniu do czterdziestu ośmiu – na chwilę obecną czterdziestu sześciu – pociągów, których kursowanie jest zawieszona. A jeżeli chodzi o Wrocław Główny, mam tu w wykazie dokładnie pięć pociągów. A więc, Panie Senatorze, pociągów z Wrocławia było pięć.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Panie Ministrze, zakończymy tę serię pytań i wątpliwości państwa senatorów, choć jest ich na pewno znacznie więcej, wystąpieniem pana senatora Koguta, które pozostanie już pewnie bez odpowiedzi.

Bardzo proszę, Panie Senatorze.

**Senator Stanisław Kogut:**

Drodzy Państwo, ja naprawdę nie czuję się moralnym zwycięzcą z tego tytułu, że byłem przeciwko usamorzadowaniu. To, o czym panowie teraz mówicie, mówiłem na plenarnym posiedzeniu Senatu, gdzie wtedy panował ogromny entuzjazm.

Panie Ministrze, ja pamiętam tworzenie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji w roku 2000. Wtenczas uczestniczyłem w tych pracach jako przewodniczący kolejowej „Solidarności”. Powiem tak: mimo że były podpisywane porozumienia z wszystkimi rządami, majątek i tak nie jest wprowadzany aportem do żadnej spółki. Dlaczego? Dlatego że PKP SA musi ściągać haracze z tych spółek, żeby spłacać 6 miliardów zł zadłużenia. Dla mnie sprawa jest jasna. Nie będę mówił... Podpisano porozumienia w czasie słynnych głodówek i już miało być to wprowadzane w życie. Nie mówmy, Panie Ministrze, że poprzednie rządy nic nie zrobiły. Pan prezes Wach powinien być człowiekiem honoru i pamiętać, jak obaj poszliśmy do świętej pamięci pana Kaczyńskiego, który wtedy był prezydentem miasta Warszawy, i wtedy aportem wprowadzono do infrastruktury ogromny majątek i 400 milionów VAT. Była podejmowana decyzja, żeby to zostało umorzone.

Następna sprawa. Drodzy Państwo, przestańmy się bawić. Powiedzmy konkretnie, kiedy majątek zostanie wprowadzony do spółki „Przewozy Regionalne”. Podajmy konkretną datę. Przecież nie kto inny tylko pan minister podpisał 9 grudnia 2008 r. porozumienie, gdzie jest mowa o tym, że kwota 1 miliard 188 milionów to są straty. Z przedstawicielami szesnastu województw podpisano porozumienie, że to zadłużenie będzie zmniejszane poprzez podwyższenie kapitału zakładowego w wyniku wniesienia aportem do „Przewozów Regionalnych” zapleczy technicznych do obsługi taboru oraz innych nieruchomości. Dlaczego jest to tak ważne? Drodzy Państwo, dlatego że w mediach później puszcza się takie informacje: nie będzie żadnego serwisowania, nie będzie niczego, dopóki nie zapłacą. Wywiążmy się z tego, co myśmy podpisali.

Pan senator Sepioł usłyszał tu odpowiedź o kasach. Panie Prezesie, no gdzie nie są potrzebne kasy, to nie są, ale nie mówmy, że w Krakowie, Warszawie, Wrocławiu, Bydgoszczy nie są potrzebne kasy. A przecież tam też się zamykały kasy, bo nie chciano, żeby „Przewozy Regionalne” sprzedawały bilety.

Kolejna sprawa. Tutaj były podpisane odpowiednie porozumienia. Z tego, co ja pamiętam, „Przewozy Regionalne” miały pretensje – mogę się pomylić co do kwoty, bo dobrze nie pamiętam – co do 323 milionów zł za wykonanie usługi dotyczącej przewozów międzywojewódzkich, za które ma płacić pan minister. Na ostatnim posiedzeniu o tym była mowa.

I następna sprawa. No powiedzmy konkretnie, jakie będą sankcje za niewykonanie aportu do dnia tego i tego w przypadku PKP SA, bo inaczej będzie trwać to w nieskończoność. Ja wam powiem, w jakim kierunku to idzie. Panie Ministrze, pan senator Jurcewicz słusznie powiedział, że w ten sposób dąży się do upadłości „Przewo-

zów Regionalnych”. Nie ukrywajmy się. Powiedzmy to otwarcie. Samorządy dlatego teraz się obudziły, że nie było bardzo uczciwego dialogu. Jak wychodził senator Kogut i mówił, że to jest zagrożenie, to odbierano go jako senatora z opozycji. A ja mówiłem szczerą prawdę: 2 miliardów zł ciągle brakuje na to, żeby „Przewozy Regionalne” właściwie funkcjonowały. Drodzy Państwo, przecież zapisane było, że 0,75 z CIT i PIT pójdzie na kolej. Nadszedł kryzys, co nie jest niczyją winą, i autentycznie pieniędzy nie ma. Ministerstwo Finansów mówiło: 400 milionów zł. Pamiętam, Panie Ministrze, jak myśmy podpisali z ówczesnym panem premierem Polem, że 16% z akcyzy idzie na Fundusz Kolejowy. I tak powstawał Fundusz Kolejowy. A na co miał być przeznaczony Fundusz Kolejowy? Jak już koledzy senatorowie mówili, środki funduszu miały iść na bieżące utrzymanie infrastruktury. Była wówczas kłótnia, że na Zachodzie za dostęp do infrastruktury płaci się 50 centów, a u nas 7 zł. Dziś ustawa o tym funduszu jest nowelizowana, broń Boże nie chcę być złośliwy, chyba z trzydziesty raz. Sami już nie wiemy, po co ten fundusz jest potrzebny. Ja nie mówię... No słusznie koledzy mówią o tym aporcie. Zawsze się idzie prosto – na to i na to jest to potrzebne, zamieniamy udziały itd. Ja panu mogę powiedzieć, że popieram koncepcję. Proszę bardzo. Ale jasno powiedzmy, co to jest PLK. Według mnie PLK powinny być krajową agencją dróg żelaznych. Jest regulator. Jak wykonano działanie regulatora? Zastanówmy się, gdzie on ma być – czy to ma być departament w Ministerstwie Infrastruktury, czy u Jarosiewicza. Prosta sprawa. Regulator dopuszcza poszczególne pociągi na linie. Myśmy się zachłysłeni, Drodzy Państwo, wszystkim w Unii Europejskiej. Powiedzmy tak... Pan jest wyśmienitym fachowcem, bo jest pan profesorem i nikt panu nie może poderwać autorytetu, mówiąc, że pan nie ma wiedzy. Czy DB Schenker to jest całkowicie prywatna kolej niemiecka? DB Schenker jest wszędzie. A Francuzi? Tam jest prywatna kolej, a też są w Unii Europejskiej. Ja nie chcę zabierać głosu, bo może zbyt emocjonalnie do tego wszystkiego podchodzę. Ale to, co się dzieje na kolei... Drodzy Państwo, kilkadziesiąt tysięcy ludzi stoi na peronie, a my się kłócimy. Wnieśmy aportem i wtedy powiedzmy: proszę bardzo, nie płacą. 1 miliard 188 milionów jest zapisane, więc dajmy to. Niektórzy już ogłaszają upadłość „Przewozów Regionalnych”. My mówimy o infrastrukturze. No to jest przecież spółka prawa handlowego. Jak nie zaczęła egzekwować, przyjdzie pan prokurator i powie tak: panowie, działacie na szkodę spółki. I nikt wtedy się nie będzie o nic pytał. Drodzy Państwo, no to jest naprawdę ratowanie i taka jakby łamigłówka na chwilę bieżącą. A co dalej? Drodzy Państwo, co dalej? Nie wchodźmy w to tutaj, faktycznie pan przewodniczący ma rację, że będzie o tym wszystkim mowa na plenarnym posiedzeniu. Sądzę, że dyskusja będzie bardziej owocna. No naprawdę jest tak, że jak tego problemu nie rozwiążemy – ja nie chcę być Don Kichotem – to przegramy wszystko. Co obchodzi zwykłego pasażera, na przykład dziecko, które jedzie do szkoły – wczoraj widziałem taką sytuację na dworcu – że ktoś komuś nie zapłacił i dlatego nie ma pociągu? My zapomnieliśmy o roli służebnej kolei. Panie Ministrze i Panie Prezesie, w Austrii są wyśmienite ustawy, w Niemczech związki komunalne, ino my robimy coś innego. No chcemy Unii pokazać, że rozbiliśmy doszczętnie kolej i nikt tego nie pozbiera nawet za sześćset lat. I to tyle. Nie będę więcej czasu zabierał.

Ale pewne podpisane porozumienia mają być realizowane. Przecież pod nimi złożyli podpis przedstawiciele rządu Rzeczypospolitej Polskiej i sejmików. I jedni, i drudzy reprezentują państwo. My naprawdę nie opieramy się na zasadach uczciwo-

ści... Jak jest zadłużenie, to mówimy, że ono jest. My wszystko zamiataliśmy po dywan, żeby tylko wprowadzić usamorządowanie. Nie wchodzę w pakiety socjalne, bo jak związki do tego dopuściły, to niech teraz piją to piwo. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Panie Przewodniczący, myślę, że już nie będziemy kontynuowali dyskusji, bo ona na pewno odbędzie się podczas posiedzenia plenarnego. W tym, co pan mówił, korzystając ze swojego doświadczenia, wiele spraw zostało celnie podkreślonych. Powiem tak: ta ustawa chyba w tym kierunku zmierza, może nie tak szybko, no ale jednak.

A zatem, Szanowni Państwo, skupmy się teraz nad tą ustawą.

Bardzo proszę pana mecenasa, żeby przedstawił nam zastrzeżenia Biura Legislacyjnego, potem poproszę o opinię pana ministra, następnie odbędzie się głosowanie. A potem wrócimy jeszcze do kwestii poprawek i będziemy zmierzali do zakończenia posiedzenia.

Proszę bardzo.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Maciej Telec:**

Dziękuję bardzo.

Pierwsza kwestia dotyczy ust. 3b dodawanego do art. 3 ustawy o Funduszu Kolejowym. Zgodnie z tym przepisem wartość akcji PKP PLK nabywanych przez Skarb Państwa od PKP SA określa się z uwzględnieniem wartości nominalnej PKP PLK. Ale chodzi zapewne o wartość nominalną akcji, a nie samej spółki. Jest to poprawka zawarta w pkt 1.

Kolejna...

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Może zatrzymajmy się na chwilę nad tą uwagą, dobrze?

Panie Ministrze może się pan odnieść do tego?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: Do pierwszej uwagi?*)

Tak.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Jesteśmy za.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rozumiem. Ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za jej przyjęciem? (12)

Dziękuję.

Stwierdzam, że połączone komisje jednomyślnie zaaprobowaly tę poprawkę.

Bardzo proszę, Panie Mecenasiu, o następną.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Maciej Telec:**

Kolejna uwaga dotyczy art. 39a, dodawanego do ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP. W tym przepisie spółkę „Przewozy Regionalne” określono skrótem PR, podczas gdy w art. 33m, już funkcjonującym w ustawie, spółka „Przewozy Regionalne” jest określana skrótem PKP PR. Być może warto byłoby tę kwestię ujednoczyć.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

To było wyjaśnione już podczas naszej prywatnej rozmowy.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Otóż nastąpiła zmiana i spółka, która się nazywała PKP „Przewozy Regionalne” w tej chwili nazywa się „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o.

*(Głos z sali: Tak jest.)*

W innych ustawach też ten skrót pozostał, a więc jeżeli już, to trzeba by to zrobić wszędzie.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Nam to nie przeszkadza. No w tym przypadku sprawa dotyczy spółki „Przewozy Regionalne”, bez PKP w nazwie...

*(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Tak, tej konkretnej.)*

...i jesteśmy przeciwni wprowadzeniu tej poprawki, bo nazwa spółki się zmieniła.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rozumiem.

*(Senator Stanisław Kogut: Ja mam pytanie.)*

Proszę bardzo, pan Stanisław Kogut.

**Senator Stanisław Kogut:**

Proszę państwa, popatrzmy, jak my działamy – zabiera się logo itd. No to chcemy pomóc spółce „Przewozy Regionalne” czy nie? Żądamy 7 milionów zł za logo PKP SA. Czy my żyjemy w jednym państwie, czy ktoś żyje w innym? Uważam, że to było nieetyczne, niemoralne, bo inna była rozmowa. Drodzy Państwo, ja jako kolejarz uważam, że napis „PKP” powinien być wszędzie, bo to jest logo. Tak samo na czapkach mieli orzełka. Był taki dyrektor, prezes kolei pan Janiszewski, który zabierał orzełka, ale orzełek wrócił. A u nas się robi targowicę z logo PKP. Kogo stać na to, żeby dać 7 milionów za logo PKP? Ja osobiście uważam, że powinno być PR PKP, bo to jest logo, które było zawsze i w „Przewozach Regionalnych”, i w ogóle na kolei.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Tak, tyle tylko, że wykraczamy poza materię rozpatrywanych dziś uregulowań.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

To jest uwaga pana senatora. Pan senator czasami... Pamiętam pana senatora z 2002 r., kiedy ja byłem członkiem komisji, a pan senator był przewodniczącym związku zawodowego „Solidarność”.

*(Senator Stanisław Kogut: Tak samo wówczas mówiłem.)*

Oczywiście, tyle tylko, że czasami sprawowana funkcja nieco ogranicza emocje.

Myślę, że nie ma potrzeby nad tym teraz dyskutować, bo ta sprawa ma nieco inny wymiar.

A co do tej uwagi pana mecenasa, to faktem jest, że w innych miejscach ta spółka się nazywa tak samo jak się nazywała. To dotyczy nie tylko tej ustawy, jak sądzę.

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: W starej ustawie restrukturyzacyjnej tak było, ale to są już nowe przepisy, więc powinniśmy zmierzać do umieszczenia w nich nowej nazwy.)*

Bardzo proszę, pani senator Jadwiga Rotnicka.

### **Senator Jadwiga Rotnicka:**

Z reguły bywa tak, że w ustawach coś definiujemy. Aby nie było niejednoznaczności, powinno być gdzieś zapisane, że PKP PR przyjmuje nazwę PR Sp. z o.o. Inaczej może być to niejednoznaczne.

### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Bardzo proszę, Panie Mecenasie.

### **Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:**

Zmiana nazwy spółki z PKP „Przewozy Regionalne” na „Przewozy Regionalne” nastąpiła później. Nie wynika to z ustawy. W ustawie po prostu to pozostaje w dwojaki sposób zdefiniowane – raz nazywa się tę samą spółkę PKP PR, a w innym miejscu PR.

### **Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dobrze, rozumiem.

Ale to jest sprawa, jak sądzę, nie aż tak ważna.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Czy ktoś z państwa przejmuje tę uwagę pana mecenasa? Nie, a zatem pozostajemy przy tym brzmieniu, jakie jest.

Panie Mecenasie, bardzo proszę.

### **Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Maciej Telec:**

To jest kwestia przepisu przejściowego. Chodzi o to, że w Sejmie w art. 2 w pkt 2 noweli zaproponowano zmianę w przepisie upoważniającym do wydania aktu wykonawczego. Zmiana ta została dodana przez Sejm, w związku z tym



w przedłożeniu rządowym nie przewidziano projektu aktu wykonawczego, który miałby być wydany na podstawie zmienionego upoważnienia. Zasady techniki prawodawczej zawierają zasadę, że zmiana przepisu upoważniającego oznacza utratę mocy obowiązującej przez rozporządzenie, które zostało wydane na podstawie tego przepisu. Sytuacja pozostaje otwarta. Należy rozważyć, czy nie powinno się czasowo utrzymać w mocy rozporządzenia ministra infrastruktury z 26 stycznia 2009 r. w sprawie określenia spółek utworzonych przez PKP, których akcje lub udziały zostaną przeznaczone na zabezpieczenie wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczeń i gwarancji. Brak takiego przepisu spowoduje, że z dniem wejścia w życie tej ustawy to rozporządzenie utraci moc. Otwarta jest oczywiście kwestia, jak długo utrzymać w mocy ten akt wykonawczy.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Panie Ministrze, proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Generalnie my się zgadzamy z tą uwagą. Prosilibyśmy tylko o to, żeby tutaj przedłużyć ten okres. Jest zapis: nie dłużej jednak niż przez trzy miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, a prosilibyśmy, żeby ten zapis brzmiał: nie dłużej jednak niż przez sześć miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rozumiem.

Ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (12)

Stwierdzam przyjęcie poprawki.

Jeszcze pan mecenas chce coś powiedzieć.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Maciej Telec:**

Mam jeszcze dwie kwestie, których nie przedstawiłem w opinii. One mają charakter legislacyjny, chociaż mogą mieć również znaczenie merytoryczne.

Pierwsza sprawa dotyczy art. 2 pkt 1 na stronie trzeciej w tym druku. To jest na samym dole. W przepisie tym jest napisane: środki, o których mowa w ust. 1, wraz z oprocentowaniem są przeznaczane na spłatę zobowiązań PKP SA wynikających z, i w pktcie 2, obligacji, kredytów lub pożyczek przeznaczonych na spłatę poręczonych lub gwarantowanych przez Skarb Państwa zobowiązań PKP SA. I tu jest kwestia przecinka. W pktcie 1 po wyrazie „pożyczek” postawiono przecinek, co oznacza, że poręczeniem lub gwarancją Skarbu Państwa mają być objęte obligacje, kredyty lub pożyczki. Brak tego przecinka w pktcie 2 oznacza, że przeznaczone na spłatę poręczonych lub gwarantowanych przez Skarb Państwa zobowiązań PKP mają być tylko pożyczki. A więc mam pytanie o ratio legis.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jaka była wola?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Powinien być przecinek, tak?

A więc zgłaszam taką poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (12)

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Ale przecinki są ważne. Kariery polityczne niektórych się załamały na przecinkach.

Jeszcze pan mecenas, bardzo proszę.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu  
Maciej Telec:**

Jeszcze jedna kwestia, również dotycząca przecinka. Chodzi o art. 2 pkt 3 ust. 4, strona czwarta druku. Może przeczytam ten przepis: minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie po nabyciu przez Skarb Państwa udziałów w kapitale zakładowym PR, w formie pisemnej, zawiadomi zarządy województw o dniu objęcia przez samorządy województw udziałów w kapitale zakładowym. I teraz powstaje pytanie: czy forma pisemna odnosi się do nabycia, czy odnosi się do zawiadomienia? Wydaje się, że odnosi się do zawiadomienia. W tej sytuacji należałoby dokonać takiej zmiany: wyrazy „w formie pisemnej, zawiadomi” zastąpić wyrazami „zawiadomi, w formie pisemnej”. Przepis brzmiałby wówczas w ten sposób: minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie po nabyciu przez Skarb Państwa udziałów w kapitale zakładowym PR, zawiadomi w formie pisemnej zarządy województw.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Zgoda, Panie Ministrze?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Tak.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

W takim razie przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za jej przyjęciem? (13)

Stwierdzam przyjęcie tej poprawki przez połączone komisje.

Czy pan senator Jurcewicz chciał zgłosić poprawkę?

*(Senator Stanisław Jurcewicz: Chodzi o sprostowanie.)*

Sprostowanie to na końcu.

Pan minister zgłaszał w imieniu rządu cztery kwestie.

Przypomnę, czego one dotyczą.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pierwsza sprawa. W art. 1 w pkt 2 proponuje się, aby sztywny zapis zmienić na elastyczny, jak to proponował rząd w pierwotnym przedłożeniu. Chodzi o to, aby w art. 3a ust. 1 brzmiał w ten sposób: w 2012 r. środki funduszu w kwocie do 150 milionów zł pochodzące z wpływów, o których mowa w art. 5 itd., mogą być przeznaczone. Teraz jest „są przeznaczone”. Jest taka propozycja poprawki.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

I jeszcze oczywiście chodzi o ust. 3, bo tam też trzeba dokonać zmiany

Dobrze, ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (4)

Kto jest przeciw? (6)

Kto się wstrzymał? (3)

Poprawka nie uzyskała poparcia połączonych komisji.

Zgłaszam to jako wniosek mniejszości komisji.

Dobra, kolejna poprawka dotyczyła...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Drugi senator popierający – Marek Trzciniński.

Teraz poprawka druga. Dotyczy ona tego, żeby nie cały Fundusz Kolejowy był przeznaczony na cel związany...

*(Senator Stanisław Kogut: Tam było 500 milionów.)*

Tak, było 500 milionów w przedłożeniu rządowym...

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: Jest siedemset...)*

A jest 700 milionów, tak? To o co chodziło, Panie Ministrze?

*(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: O to, żeby wrócić do 500 milionów.)*

Do 500 milionów, tak aby była rezerwa na wkład własny, jeśli chodzi o projekty realizowane w ramach regionalnych programów operacyjnych, tak? Dobrze.

Ja przejmuję tę poprawkę.

Kto z państwa senatorów jest za jej przyjęciem? (7)

Kto jest przeciw? (6)

Kto się wstrzymał? (0)

Minimalną większością głosów połączone komisje poparły poprawkę.

Trzecia poprawka dotyczy zwolnienia z podatku, co może rodzić te konsekwencje, o których mówił pan minister, mianowicie podejrzenie o nieuprawnioną pomoc publiczną dla spółek, które nie są spółkami o specjalnym znaczeniu. Taką spółką jest wyłącznie spółka PLK, pozostałe spółki nie mają tego charakteru. Dlatego taka sytuacja może mieć miejsce. Poprawka polega na przywróceniu brzmienia art. 2 pkt 1 przedłożenia rządowego, co oznacza, że ust. 4 art. 17 będzie następujący: czynności związane z wnoszeniem wkładów do spółki określone w art. 15 zwalnia się od podatku od czynności cywilnoprawnych. Jak powiedziałem, chodzi wyłącznie o PLK.

Ja przejmuję ten wniosek.

Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki? (13)

*(Senator Stanisław Kogut: Ja bym napisał wszystkich spółek, nie ino PLK.)*

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Stwierdzam, że połączone komisje jednomyślnie poparły poprawkę.

I była jeszcze, już w biegu zgłoszona, czwarta propozycja poprawki.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: Tak.*)

Ona dotyczyła art. 39a ust. 1. Chodziło o to, aby określić poziom górny tej transakcji, tak?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: Aby ta kwota nie była wyższa niż 270 milionów zł.*)

Jakby to miało brzmieć, Panie Ministrze?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Już mówię. Chcemy kropkę na końcu tego przepisu zastąpić przecinkiem i dodać sformułowanie „nie wyższej niż 270 milionów zł”.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Ten aport, który nareszcie się dokonuje, umożliwia prowadzenie działalności „Przewozom Regionalnym”. Chociaż niektórzy twierdzą, że ta działalność i tak będzie możliwa. Ale chodzi o to, żeby było ograniczenie kwotowe.

Bardzo proszę Pani Senator.

**Senator Jadwiga Rotnicka:**

Czym uzasadnione jest to ograniczenie do kwoty 270 milionów zł?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: Już odpowiadam.*)

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Według informacji, którą pan minister przekazał, tyle szacunkowo wynosi w tej chwili wartość tego majątku.

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: Już mniej.*)

Wycena musiała być dokonana, bo jej brak powodował, że aport nie był dokonywany. Tak mi się wydaje.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Najpierw pan senator Ortyl, potem pan senator Kogut.

**Senator Władysław Ortyl:**

Mam duże wątpliwości co do tego ograniczenia. Czas wnoszenia tego aportu nie jest ograniczony do tygodnia czy dwóch, o czym wszyscy wiemy, i ta wartość się będzie zmieniała. W porozumieniu zapewne pewne rzeczy są ustalone, jest to określone rzeczowo. A więc po co jest kwestia wartości? Nie rozumiem tego.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

**Senator Stanisław Kogut:**

Panie Ministrze, Szanowni Państwo, otrzymaliśmy odpowiedź na naszą petycję podpisaną przez panów Prześlugę i Olczyka, gdzie podaje się, że są przygotowane

trzydzieści dwie nieruchomości o łącznej wartości 2 miliardów ileś... Jeżeli my chcemy blokować... No to Drodzy Państwo, jak będzie większa wartość wprowadzona... Uważam, że to jest naprawdę niewłaściwe i będę głosował przeciw.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
Juliusz Engelhardt:**

Panie Senatorze, myślę, że to jest niewłaściwa informacja. 2 miliardy to jest kwota nie wiadomo skąd wzięta. Bardzo przepraszam, ale to ograniczenie kwotowe do 270 milionów zł jest maksymalne i z pewną nadwyżką w porównaniu do tego, co już jest przewidziane i wycenione. Mamy szesnaście nieruchomości – w uzasadnieniu do ustawy jest to opisane – o wartości około 159 milionów 400 tysięcy, poza tym są jeszcze nieruchomości, ogólnie rzecz biorąc, o wartości około 110 milionów zł. A więc wydaje się, że ograniczenie kwotowe jest zasadne, bo przepis może wywoływać roszczenia o wszelkie inne nieruchomości. To jest poważna sprawa. Fakt, że porozumienie jest zapisane i jest do niego dołączona jakaś lista, nie świadczy o tym, że kiedy późniejszy przepis, mówiący o wszelkich nieruchomościach, wejdzie w życie, a my nie wprowadzimy takiego ograniczenia, nie może wywołać roszczenia. Z takimi roszczeniami spółki „Przewozy Regionalne”, zresztą bardzo różnymi, i minister infrastruktury, i PKP SA mają do czynienia na bieżąco. A więc my prosimy o to ograniczenie, bo inaczej będziemy mieli problem prawny z nieograniczonymi roszczeniami.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Rozumiemy. Pan senator Kogut przy okazji uznał, że te 2 miliardy, to jednak jest...  
(*Senator Stanisław Kogut: Nie, nie, to jest 289 milionów.*)

Tak, tak, to była niewątpliwie pomyłka.

Ja ten wniosek podtrzymuję.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Bardzo proszę.

**Senator Andrzej Owczarek:**

Panie Ministrze, a czy nie można by tego zmodyfikować, powołując się na to porozumienie; zapisać, że ma to być zgodnie z porozumieniem? Wtedy nie ogranicza nas żadna kwota, a jednocześnie wiemy, o jakie nieruchomości chodzi.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Pan minister trwa przy tym zamiarze, a ja go podtrzymuję – dwieście... Ponieważ w tym piśmie, które mamy... Pan senator Kogut to trochę... No po prostu tam jest inna kwota. W tym piśmie jest takie stwierdzenie: mając powyższe na uwadze oraz kontynuując

proces wyposażania spółki „Przewozy Regionalne” w nieruchomości niezbędne do wykonywania zadań statutowych, PKP SA podjęło w porozumieniu ze spółką działania zmierzające do przygotowania do stanu zdolności aportowej użytkowanych przez tę spółkę trzydziestu trzech nieruchomości na obszarze całego kraju, o łącznej wartości rynkowej około 289 milionów 504 tysięcy, czyli prawie dwieście dziewięćdziesiąt. O tym pan mówił?

*(Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach: Wyjaśnię to.)*

Pan prezes Wach chce to wyjaśnić.

Bardzo proszę.

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

W tym piśmie jest informacja o trzydziestu trzech nieruchomościach, zaś aktualne stanowisko zarządu spółki „Przewozy Regionalne” jest takie, że spółka jest zainteresowana przejęciem dwudziestu dziewięciu nieruchomości. Spółka nie może przejąć ich więcej, jeśli składa takie oświadczenie o przyjęciu aportu. Dlatego my odnosimy się do dwudziestu dziewięciu nieruchomości. A więc jest to już skorygowane.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Bardzo proszę.

**Członek Zarządu Spółki „Przewozy Regionalne” Danuta Bodzek:**

Szanowni Państwo, myślę, że takie ograniczenie kwotowe spowoduje... Proszę się nad tym zastanowić, bo nie mamy jeszcze zrobionej wyceny, jak jest podane w przedmiotowym piśmie i uzasadnieniu do ustawy, i każda później wprowadzona kwota, nawet 1 tysiąc zł, będzie wymagała nowelizacji. A więc ja bym prosiła, jeżeli można, o jakąś roztropność, jeżeli chodzi o kwestię kwotową. Jak już powiedziałam, w uzasadnieniu mówi się o tym, że nie ma jeszcze gotowej wyceny poszczególnych nieruchomości, więc pewne rzeczy są nieuzasadnione.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jeszcze pan prezes Wach.

Proszę.

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

Szanowny Panie Przewodniczący, wycena jest zrobiona. Ale dobrze by było tę kwotę zwiększyć, żeby była pewna rezerwa, czego jestem zwolennikiem. Powtarzam: 268 milionów zł, dwadzieścia dziewięć nieruchomości. Jeśli miałyby się coś zmienić, to zmieni się bardzo niewiele. Ale uznaję, że rezerwa jest potrzebna. Niech będzie nie 270, a 280 milionów zł. Naprawdę chodzi o precyzyjne prawo, żeby nie było potencjalnych roszczeń do innych nieruchomości.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jeszcze pan senator Ortyl, bardzo proszę.

**Senator Władysław Ortyl:**

Panie Przewodniczący, ja nie znam dokładnie treści uzasadnienia, ale tam jest wykaz tych nieruchomości, jest przytoczona ich liczba, jest przywołane porozumienie. Myślę, że to jest wiążące dla stron, bo jakieś negocjacje się odbyły.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Ja też tak to traktuję. Ustalenie kwotowe jest naprawdę niebezpieczne. To, co pan prezes już mówił, że może by zwiększyć tę kwotę, żeby się nie bać... No na ten moment jakoś z tą wyceną jest różnie. Bałbym się to zamykać. Ja jestem przeciwny temu.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jeszcze pan minister zabierze głos.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury**

**Juliusz Engelhardt:**

Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, proszę zwrócić uwagę, że to sformułowanie powoduje niebezpieczeństwo, że będą wysuwane roszczenia o wszelkie nieruchomości. Porozumienia oczywiście są, wykazy są itd., ale to jest przepis rangi ustawowej. Na ten przepis spółka może się powoływać i wysuwać roszczenia co do wielu innych nieruchomości, nieobjętych naszymi porozumieniami. Takie niebezpieczeństwo jest. Dlatego bardzo prosimy o to, żeby kwotowo to zapisać. Jeżeli co do 270 milionów zł są wątpliwości, wpiszmy 280, 290, a nawet 300. Ale wpiszmy.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Chodzi o to, aby ta poprawka brzmiała następująco: nie wyższy niż 300 milionów polskich złotych. Tak?

Kto z państwa senatorów jest za przyjęciem tej poprawki? (7)

Kto jest przeciw? (6)

Kto się wstrzymał? (0)

Minimalną liczbą głosów poprawka uzyskała poparcie.

Nie ma innych propozycji poprawek, a zatem przechodzimy do głosowania nad całością ustawy wraz z przyjętymi poprawkami.

Kto jest za? (7)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (6)

Dziękuję bardzo.

Stwierdzam, że połączone komisje przyjęły tę ustawę wraz z poprawkami.

Proponuję, aby sprawozdawcą był pan senator Owczarek.

Czy są inne propozycje? Nie ma innych propozycji, nikt też nie zgłasza sprzeciwu.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

*(Senator Stanisław Jurcewicz: Jeszcze sprostowanie, Panie Przewodniczący.)*

Aha, rzeczywiście.

Pan senator Jurcewicz chciał coś sprostować.

Panie Ministrze, jeszcze nie koniec.

**Senator Stanisław Jurcewicz:**

Dwa sprostowania.

Szanowni Państwo! Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Pierwsze sprostowanie dotyczy wypowiedzi pana ministra. Nie pięć pociągów, a dwanaście – z Wrocławia i do Wrocławia. Proszę przytaczać kompletne dane.

Drugie sprostowanie, tym razem wypowiedzi pana senatora Koguta. Ja nie przesądziłem o upadłości. Pytałem jasno pana ministra, czy ustawa może spowodować upadłość spółki „Przewozy Regionalne”. Pan minister odpowiedział, że nie.

I trzecia sprawa. Panie Przewodniczący, myślę, że sytuacja jest bardzo poważna, bo tysiące ludzi nie mają połączeń. Ja bym prosił o rozważenie możliwości wystąpienia z apelem o natychmiastowe porozumienie się zarządów spółek w celu przywrócenia normalności. Trudno mi sobie wyobrazić, że spółki, w których jest Skarb Państwa, doprowadzają do takich sytuacji. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Pan senator Ortyl, bardzo proszę.

**Senator Władysław Ortyl:**

Myślę, że jeszcze jedna krótka informacja powinna tutaj paść. Otóż decyzje o tym, jakie połączenia zostaną zawieszane, po prostu zapadły bez żadnej konsultacji. Nie było żadnych uzgodnień. Myślę, że można było wybrać te, których zawieszenie powoduje mniej kłopotów, można było z „Przewozy Regionalne” rozmawiać. A takiej rozmowy nie było. A to kwotowe ograniczanie? Dla mnie nie jest ważne, że kwota jest określona. No jest pokazane, że my się boimy tego, iż „Przewozy Regionalne” są jakimś zwierzęciem gospodarczym, które będzie w nieskończoność coś chciało i coś niszczyło w podstawowej strukturze PKP, a może nawet w resorcie infrastruktury.

*(Głos z sali: Takie roszczenia są codziennością.)*

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Szanowni Państwo, mamy jeszcze czas do środy, do debaty możemy te sprawy przemyśleć.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pan senator Kogut, bardzo proszę.

**Senator Stanisław Kogut:**

Drodzy Państwo, ja byłem przeciwnikiem usamorządowienia, co już tu powiedziałem. Panowie, popatrzcie, kto teraz odpowiada za „Przewozy Regionalne”. Każdy jeden, i pan minister, i pan prezes, może powiedzieć: to nie moja sprawa. Pan przewodniczący zapraszał przedstawicieli Konwentu Marszałków Województw, ale nikt nie przyszedł. A to znaczy, że oni lekceważą Komisję Gospodarki Narodowej i senatorów Rzeczypospolitej Polskiej. Drodzy Państwo, konwent dał się wpuścić w maliny, to teraz powinien sięść i rozmawiać z PLK o sposobie rozwiązania tego problemu. Ja cał-



kowicie popieram apel kolegi Jurcewicza, że myśmy jako komisja powinni wystąpić o natychmiastowe i pod nadzorem pana ministra... No nie można uciekać od odpowiedzialności, bo podatnicy płacą podatki.

Drodzy Państwo, trzeba też słuchać informacji o regulatorze i innych rzeczach. My emocjonalnie do pewnych kwestii podchodzimy. Jak nie będzie aport zakończony, to we wszystkich spółkach kolejowych będzie się działo to, co się w niektórych już dzieje. I my teraz musimy wiedzieć, że to Konwent Marszałków... Przecież w radzie spółki „Przewozy Regionalne” siedzą marszałkowie, siedzą przedstawiciele marszałków. Co oni tam robią? Biorą kasę. Drodzy Państwo, ja otwarcie mówię: biorą kasę, a nie interesują się tym, że odwołanych zostało ponad dwieście pociągów i połączenia nie są skomunikowane. I tu apel do PLK: nigdy w dziejach kolei nie było takiego rozkładu jazdy, żeby pociągi nie były skomunikowane. Nigdy. To, co teraz się stało, woła o pomstę do nieba. Niech się obudzą marszałkowie □ łącznie z panem Krygierem z Wielkopolski, który był ogromnym entuzjastą usamorządowania. Proszę, niech się spotkają z PLK i niech mówią. Wzięli odpowiedzialność na siebie. Jak nie słuchali skromnego senatora, to dokąd teraz wołanie? Pieniądze mają, powiedzmy szczerze. Wszyscy mówili, że co to dla nich 2 miliardy zł. Dziękuję.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.  
Jeszcze pani prezes, bardzo proszę.

**Członek Zarządu Spółki „Przewozy Regionalne” Danuta Bodzek:**

Szanowni Państwo, ja chciałabym przeprosić państwa w imieniu marszałków i zatrzeć niefortunne wrażenie, że marszałkowie nie przyszli, bo nie chcieli. Absolutnie tak nie jest. W dniu dzisiejszym o godzinie 12.00 rozpoczęliśmy zgromadzenie wspólników, dotyczące między innymi właśnie tej sytuacji. Jak mówię, chcę państwa przeprosić, bo absolutnie nie było naszym celem to, żeby wyrzucić wrażenie lekceważenia ze strony obecnych wspólników. Żywimy szacunek dla państwa, dlatego jestem tutaj jako jeden z członków zarządu. Nieobecność innych osób jest spowodowana tylko i wyłącznie faktem, że trwa teraz zgromadzenie, bo ta sytuacja, która ma miejsce, czyli ograniczenie przewozów na wniosek zarządcy, jest ewenementem w skali Polski, ale chyba i świata. Chodzi o wycięcie przez zarządcę infrastruktury tych połączeń, które sam uznał za stosowne. My przedstawiliśmy listę połączeń, które możemy ewentualnie zmienić. No ale istnieje jaka siatka połączeń. Proszę państwa, to nie jest tak, że to dotyczy tylko pociągów InterRegio. Chodzi o to, że pociągami InterRegio dojeżdża się do miejsc, gdzie przesiada się do pociągów InterCity, pociągów należących do innych spółek. To jest skomunikowane. Cięcie pociągów ot tak sobie powoduje chaos, który ma teraz miejsce. A więc jeszcze raz przepraszam, absolutnie nie było to naszym celem. Myśmy zwołali sztab kryzysowy w dniu 3 maja, specjalnie przyjeżdżaliśmy w trakcie wolnych dni, chcieliśmy rozmawiać ze spółką PLK, ale niestety nie było takiej możliwości. Przesyłaliśmy harmonogram spłaty zadłużenia. Powiedziano nam, że możemy się spotkać nie 4 maja, tylko 5 maja, czyli już po wyłączeniu z rozkładu jazdy części pociągów. Ja myślę, że chyba nie chodzi o merytoryczne rozwiązania. Dziękuję uprzejmie.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Państwo Senatorowie, ponieważ był tutaj postulat, żebyśmy jako połączone komisje wystąpili...

*(Senator Stanisław Kogut: Z apelem.)*

Jeżeli jest taka wola państwa senatorów, a chyba jest, bo nie słyszę sprzeciwu, to sformułujemy tutaj z panem przewodniczącym Jurcewiczem, bo nie ma innych osób, apel w imieniu dwóch komisji.

Nikt nie zgłasza sprzeciwu? Nie.

W takim razie nie ma sensu nad tym głosować.

*(Senator Stanisław Kogut: Przez aklamację.)*

Tak jest.

Wystosujemy taki apel do PLK, do „Przewozów Regionalnych”, do pana ministra, do wszystkich, żeby ten bolesny proces ucywilizować. Chodzi o to, aby nie stawiać ludzi przed faktem, bo to rodzi takie właśnie konsekwencje.

Pan prezes Wach chciałby jeszcze coś powiedzieć.

**Prezes Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Andrzej Wach:**

Króciutko. Ja rozumiem ten ból. Proszę mi wierzyć, że ja chciałbym uruchamiać tak jak w Szwajcarii siedem tysięcy pociągów dziennie. Ale każdy produkt musi mieć pokrycie, jeśli chodzi o finansowanie. I to jest jedna informacja.

Druga informacja. Od 2008 r. do pierwszego kwartału bieżącego roku spółka „Przewozy Regionalne” uruchomiła trzysta trzydzieści dziewięć pociągów, w tym sto sześć pociągów InterRegio. Dzisiaj mówimy o czterdziestu sześciu pociągach, z których około czterdziestu ma alternatywne połączenie w czasie od dziesięciu minut do pół godziny. Drodzy Państwo, nie byłoby całej tej sprawy, gdyby nie było problemu związanego z finansowaniem.

*(Brak nagrania)*

**Senator Stanisław Kogut:**

Panie Prezesie, kiedyś uruchamiano siedem tysięcy pociągów, a teraz zeszliśmy do trzech tysięcy. A więc cztery tysiące pociągów nie jeździ. I dlatego nie ma, Panie Prezesie, skomunikowania. Ma pan w 100% rację. Ale cztery tysiące... Pan dobrze pamięta Panie Prezesie... Pan minister Engelhardt był wtedy chyba członkiem... Nie, nie był, wtedy był pan minister Syryjczyk, kiedy przyjęliśmy, że jak zapełnienie pociągów jest do 20%, to je likwidujemy. I cztery tysiące zlikwidowano. Wtedy była na to zgoda czynnika społecznego. A teraz, Drodzy Państwo, ileś połączeń jest odwołanych, skomunikowania są pozrywane. Myśmy zrobili sami – mówię to, choć media tu są – antyreklamę kolei. Wczoraj nic innego nie pokazywano oprócz tego, jacy my jesteśmy źli. Pokazywali jednego, który rozumie, i tysiąc tych, którzy krzyczą. Po co nam to było potrzebne? Ja nie mam do was pretensji. Konwent Marszałków... No dla mnie to jest żadne tłumaczenie, Pani Prezes. W Konwencie Marszałków Województw nie jest jeden marszałek, ale jeden tu mógł przyjść. Mógł przyjść pan Ferenc z Wielkopolski. Trzeba się było spotkać z PLK i umówić wcześniej. PLK też nie są święte. Oni powinni wyjść z inicjatywą, spotkać się z dziesięć razy i dopiero wtedy powiedzieć: nie było dobrej

woli, więc odwołujemy pociągi, a nie tak z nieba, z sufitu, z dnia na dzień. Dla mnie jako kolejarza jest to po prostu skandal. Panie Prezesie i Pani Prezes, to jest skandal. Dialog buduje, niezgoda rujnuje i trzeba się tego nauczyć.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Jeszcze ostatnie słowo przedstawiciela PLK.

**Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA  
Grzegorz Kędziora:**

Ostatnie słowo à propos wypowiedzi pana senatora.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja z panią dyrektor do spraw finansowych spotykam się od listopada w sprawie zadłużenia, które narastało. Ustalaliśmy harmonogram spłaty, z którego nic nie wynikało. Co do dobrej woli, to tych spotkań odbyło się mnóstwo, ale chodzi o to, żeby coś z tego wynikało. Jeżeli spotykamy się i mówimy, że będziemy spłacać dług, ale nie podajemy żadnych konkretów, ani kwot, ani dat, to takie rozmowy są bezprzedmiotowe. Proszę zauważyć, że decyzja o niepuszczeniu w trasę niektórych pociągów nie była podjęta ad hoc. To nie wynikało z tego, że my chcieliśmy komuś zrobić na złość. W sytuacji, w jakiej się znaleźliśmy, poczuliśmy, że powinniśmy zmienić nazwę na bank kolejowy, bo przewoźnik finansuje się naszym kosztem.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Proszę zauważyć, że my też mamy swoje zobowiązania i musimy je spłacać. Jeżeli dochodzimy do pewnej kwoty, w ramach której my się już nie bilansujemy, to też musimy podjąć określone działania, żeby wiarygodności spływały do nas. Jak mówię, tu dobra wola była, ale nie możemy żadnego porozumienia podpisać, jeżeli druga strona nie ma możliwości przedstawienia, kiedy i w jakiej ilości będzie spłacała swoje zobowiązania. Co my możemy zrobić w takiej sytuacji?

Niektóre pociągi zostały niepuszczone na trasy. Dlaczego? Przyjęliśmy następujące rozwiązanie: wszystkie pociągi, które są dofinansowywane przez marszałków, jeżdżą, niepuszczone zostały tylko te pociągi, w przypadku których nie było dofinansowania. Na pierwotnej liście, przeznaczonej dla „Przewozów Regionalnych”, były także połączenia, o których myśleliśmy, że nie są dofinansowywane, ale po interwencji marszałków zostały one przywrócone. A więc nie ma z naszej strony złej woli. Jeśli chodzi o to, co pani prezes powiedziała w sprawie spotkań chociażby 3 czy 4 maja, to my czekaliśmy, ale na konkretną propozycję. Spotykać się tylko po to, żeby się spotykać, nie ma po co.

**Przewodniczący Jan Wyrowiński:**

Dziękuję bardzo, Panie Prezesie.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Atmosfera jest już tak gorąca, że zamykam posiedzenie. Odpowiedni apel wystosujemy.

Bardzo dziękuję panu ministrowi, panom prezesom, pani prezes i wszystkim obecnym za udział w posiedzeniu. Do zobaczenia za tydzień na posiedzeniu plenarnym.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 53)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 6 egz.

ISSN 1643-2851