



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.37.2024

Warszawa, 20 listopada 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 5280 Posła na Sejm RP pana Adriana Zandberga oraz grupy posłów, w sprawie zakładów PKP CARGOTABOR, poniżej pozwalam sobie odnieść się do zawartych w wystąpieniu pytań. Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Infrastruktury pozostaje akcjonariuszem PKP SA, a nie PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO SA), która jest podmiotem dominującym w Grupie Kapitałowej PKP CARGO SA, w skład której wchodzi PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji (dalej: PKP Cargotabor). Wobec powyższego Skarb Państwa - Minister Infrastruktury nie posiada kompetencji pozwalających na podejmowanie jakichkolwiek działań władczych wobec wskazanych podmiotów prawa handlowego.

Odnosząc się do poruszonej przez Państwa Posłów problematyki, poniżej pozwalam sobie przedstawić informacje posiadane w tym zakresie przez Skarb Państwa jako akcjonariusza PKP SA. Jednocześnie uprzejmie informuję, że pozostałe szczegółowe kwestie operacyjne, pozostają w gestii organów zarządzających poszczególnych spółek.

Cargotabor została powołana jako wyspecjalizowany dostawca usług utrzymaniowo-naprawczych taboru kolejowego dla podmiotów z Grupy PKP CARGO SA. Sytuacja w jakiej znalazła się spółka Cargotabor jest w dużym stopniu skorelowana z kondycją PKP CARGO SA, zatem kluczowym pozostaje opanowanie trudnej sytuacji w PKP CARGO SA, co wpłynie na wszystkie powiązane podmioty.

Wszelkie działania podejmowane przez Zarząd PKP Cargotabor zmierzają do ustabilizowania sytuacji finansowej spółki oraz zapewnienia jej dalszego funkcjonowania, jako w pełni skutecznej i konkurencyjnej w branży świadczonych przez nią usług.

Elementem tych działań, poza prowadzonymi negocjacjami z kontrahentami, jest również zapowiedziana optymalizacja kosztów, uwzględniająca pozostawienie jak największej liczby miejsc pracy.

Zarówno wobec PKP CARGO SA jak i spółek z jej grupy kapitałowej są podejmowane wszystkie niezbędne działania aby uratować przedsiębiorstwa i w możliwie jak najszerszym zakresie ograniczyć negatywne skutki katastrofalnego zarządzania przez ostatnie lata. Minister Infrastruktury, działając w imieniu Skarbu Państwa jako akcjonariusza PKP SA oczekuje, że wszystkie podjęte przez organy zarządzające działania będą zgodne z obowiązującymi przepisami prawa i będą prowadzone w dialogu ze stroną

społeczną i w konsekwencji pozwolą Spółce PKP CARGO na odbudowę pozycji na rynku, co pozytywnie wpłynie także na sytuację spółek z jej grupy kapitałowej, w tym na PKP Cargotabor.

Ad 1. Czy w planach spółki jest likwidacja Sekcji Napraw w Olsztynie PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Północny Zakład Napraw Taboru?

Ad 2. Jakie jest uzasadnienie wygaszenia akurat tego, korzystnie usytuowanego, posiadającego dobre wyniki i ważnego dla strategicznego bezpieczeństwa państwa zakładu?

Zgodnie z oficjalnymi informacjami PKP CARGO, jako właściciela PKP Cargotabor, wszelkie działania podejmowane w ramach działań naprawczych w obydwu spółkach, mają na celu optymalizację zasobową oraz kadrową w dopasowaniu do ich obecnych potrzeb.

W ramach porozumienia, PKP CARGO, PKP Cargotabor oraz MW Rail SA podpisali list intencyjny, dotyczący wydzierżawienia lub wynajmu nieruchomości położonych w Olsztynie, będących własnością PKP SA oraz wyposażenia będącego własnością PKP Cargotabor.

Decyzja o wydzierżawieniu lub wynajmie tych nieruchomości wraz z wyposażeniem na rzecz MW Rail SA jest częścią planu naprawczego PKP Cargotabor, który zakłada dopasowanie skali działalności spółki do realizowanych zamówień. W szczególności dotyczy to liczby punktów utrzymania taboru, w których prowadzona jest działalność, wielkości zatrudnienia w celu zbilansowania kosztów i przychodów, aby utrzymać możliwości kontynuowania działalności w ogóle. Porozumienie zakłada również kwestię potencjalnego zatrudnienia przez MW Rail SA części obecnego personelu Olsztyńskiej Sekcji Północnego Zakładu Napraw Taboru Kolejowego.

Ad 3. Jaka liczba pracowników zostanie zwolniona w wyniku likwidacji?

Minister Infrastruktury nie posiada danych dotyczących skali zmian osobowych w PKP Cargotabor.

Ad 4. Kiedy pracownicy otrzymają informacje dot. przyszłości ich zatrudnienia?

Decyzje i propozycje pracy dla pracowników Sekcji Napraw w Olsztynie spółki PKP Cargotabor zostaną przekazane przez organy zarządzające tej spółki.

Ad 5. Czy wprowadzenie procedury sanacyjnej ma na celu ominięcie procedury zwolnień grupowych, a tym samym ominięcie procedury obowiązku konsultacji z zakładowymi organizacjami związkowymi?

Sytuacja w jakiej znalazła się PKP CARGO SA miała bezpośredni wpływ na kondycję PKP Cargotabor, co spowodowało, że jej Zarząd złożył do sądu wnioski o otwarcie postępowania sanacyjnego, zgodnie z ustawą z dnia 15 maja 2015 r. *Prawo restrukturyzacyjne*. Należy podkreślić, że Sąd uznał wnioski Zarządu za zasadny, co oznacza że zostały spełnione przesłanki wymagane prawem. Podkreślić należy, że postępowanie ma na celu uratowanie przedsiębiorstwa i długoterminowe przywrócenie mu płynności i konkurencyjności, przy jednoczesnym zachowaniu jak największej liczby niezbędnych miejsc pracy. Działania jakie umożliwia sanacja dają Zarządowi PKP Cargotabor narzędzia do ochrony tej spółki przed upadłością i doprowadzenia do prawy jej sytuacji finansowej i operacyjnej. Skutki postępowania sanacyjnego są najsilnie

odczuwane przez pracowników. Wynika to z faktu, iż otwarcie postępowania sanacyjnego wpływa na stosunek pracy i wywołuje skutki bliźniacze jak ogłoszenie upadłości w zakresie praw i obowiązków pracowników i pracodawcy. Zgodnie z postanowieniami ustawy Prawo restrukturyzacyjne, wyłączona zostaje ochrona pracownicza wskazana w kodeksie pracy lub innych przepisach.

Natomiast celem sanacji z pewnością nie jest możliwość wdrożenia procesu redukcji zatrudnienia a utrzymanie działalności PKP CARGO i spółek z jej grupy. Formułowanie istnienia tego typu przesłanek, rzekomo kierujących działaniami zarządów PKP CARGO i spółek z grupy kapitałowej są nieuczciwe i wysoce nieuzasadnione.

Ad 6. Czy w planach spółki jest sprzedaż Sekcji napraw w Olsztynie PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Północny Zakład Napraw Taboru?

Decyzja o każdej sprzedaży majątku PKP Cargotabor znajduje się w kompetencjach Zarządu tej spółki i o ile wewnętrzne uregulowania tak stanowią, wymaga zgody jej właściciela tj. PKP CARGO SA oraz ustanowionego przez Sąd zarządcy masy sanacyjnej.

Mając na względzie powyższe zależności, Minister Infrastruktury nie jest stroną dysponującą takimi informacjami.

Ad 7. Jakie były łączne inwestycje ze środków publicznych w Północny Zakład Napraw Taboru, Sekcję Napraw w Olsztynie spółki PKP CARGOTABOR w ciągu ostatnich 5 lat?

Ze środków będących w dyspozycji ministra właściwego ds. transportu nie dokonywano w ciągu ostatnich 5 lat wydatków na rzecz PKP Cargotabor.

Ad 8. Kto będzie świadczył naprawę taboru kolejowego w Polsce Północno-Wschodniej po zamknięciu Sekcji Napraw w Olsztynie?

Jak zostało wcześniej wskazane został podpisany list intencyjny, dotyczący wydzierżawienia lub wynajmu nieruchomości położonych w Olsztynie.

Minister Infrastruktury, nie będąc stroną porozumienia, nie posiada informacji o planowanym zakresie działalności tej Sekcji, po jej ewentualnym wydzierżawieniu spółce MW Rail SA.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu