



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.40.2024
Warszawa, 02 grudnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 5541 Posłanki na Sejm RP Pani Marty Stożek, w sprawie sytuacji w PKP CARGO SA, poniżej pozwalam sobie odnieść się do pytań zawartych w wystąpieniu.

Na wstępie pragnę poinformować, że Skarb Państwa nie jest akcjonariuszem PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO) i nie wykonuje uprawnień z tytułu posiadania jej akcji, jak również z akcji/udziałów spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO SA.

Pakiet akcji, stanowiący 33,01% udział w kapitale zakładowym Spółki posiadają Polskie Koleje Państwowe S.A. Zgodnie z regulacjami Kodeksu spółek handlowych organy spółki działają w zakresie posiadanych kompetencji, a kompetencje w zakresie bieżącego prowadzenia spraw Spółki posiada Zarząd Spółki.

Ad 1. Czy Ministerstwo Infrastruktury ma świadomość obecnych trudności ekonomicznych, z jakimi boryka się PKP Cargo S.A., oraz jakie działania podejmuje w celu przeciwdziałania dalszej degradacji tej strategicznej spółki.

Działania operacyjne, mające opanować trudną sytuację PKP CARGO SA są podejmowane bezpośrednio przez Zarząd Spółki, w szczególności w ramach wdrożonego postępowania sanacyjnego. Skarb Państwa, jako akcjonariusz PKP SA nie może ingerować bądź podejmować inicjatyw operacyjnych w tym zakresie. Niemniej jednak Minister Infrastruktury posiada pełną świadomość sytuacji w jakiej znajduje się obecnie PKP CARGO i na bieżąco śledzi oficjalne komunikaty podmiotu, również te przedstawiające jej dane ekonomiczno-finansowe.

Ad 2. Czy planowane jest opracowanie i wdrożenie kompleksowego planu naprawczego, który wzmocni pozycję PKP Cargo na rynku przewozów towarowych?

Zarząd PKP CARGO prowadzi działania w celu zapewnienia stabilności finansowej i dalszego rozwoju Spółki, a także prowadzi stały dialog ze stroną społeczną – w szczególności w zakresie ograniczenia kosztów i poprawy efektywności procesów.

Obecnie kluczowym wyzwaniem dla spółki jest utrzymanie płynności finansowej, równoległe z obszarem kosztów pracowniczych, podejmowane są również inne działania mające na celu wygenerowanie oszczędności oraz zapewnienie pracy przewozowej w przyszłych okresach.

Z komunikatów spółki wynika, że trwają prace nad przygotowaniem planu restrukturyzacji, który po przedłożeniu zarządcy sanacyjnemu, zostanie przez niego złożony do sądu. W planie restrukturyzacyjnym wskazane zostaną konkretne działania, jakie PKP CARGO zamierza podjąć w najbliższych miesiącach, w tym m.in. w zakresie majątku, pozyskania nowych kontraktów, kwestii pracowniczych oraz zmiany struktury organizacyjnej.

Ad. 3 Jakie działania zamierza podjąć Ministerstwo, aby poprawić warunki konkurencji na rynku kolejowym i przeciwdziałać dominacji zagranicznych podmiotów, które działają na niekorzyść polskich przewoźników

Konkurencja na rynku przewozu towarów kolejną wynika z liberalizacji tego rynku, którą Polska wprowadza już od kilku lat. W ramach tych działań każdy przewoźnik kolejowy ma takie same prawa i nie może dochodzić do dyskryminacji ze względu na np. kraj pochodzenia przewoźnika lub faworyzowania jakiegokolwiek podmiotu.

W celu wzmocnienia konkurencyjności rynku kolejowego Minister Infrastruktury kładzie nacisk na realizację kolejowych programów wieloletnich, których realizacja przetoży się na lepsze i efektywniejsze wykorzystanie linii kolejowych przez wszystkich przewoźników. Takie działania umożliwią wzrost przewozu towarów kolejną, również o charakterze intermodalnym, tj. przy wykorzystaniu różnych rodzajów transportu.

Jednocześnie, Minister Infrastruktury nie może selektywnie wspierać podmiotów gospodarczych w celu wzmocnienia ich pozycji na rynku. Na podstawie umów wieloletnich zawieranych z zarządcami infrastruktury kolejowej, Minister Infrastruktury dofinansowuje między innymi zadania zarządców w zakresie utrzymania i remontów. Warunkiem otrzymania dofinansowania, na mocy przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej: UoTK), a także zgodnie z uregulowaniami zawartymi w Dyrektywie 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (dalej: Dyrektywa 2012/34/UE), jest obowiązek udostępniania infrastruktury kolejowej wszystkim zainteresowanym podmiotom na równych, niedyskryminujących zasadach oraz kalkulacji i pobierania opłat za korzystanie z tejże infrastruktury. Zgodnie z art. 29a. pkt 2. UoTK przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej przysługuje minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, z zachowaniem zasady równego traktowania.

Należy zauważyć, iż polski system transportowy jest częścią sieci europejskiej a jednym z jej kluczowych elementów jest Transeuropejska Sieć Transportowa (Transeuropean Transport Network – TEN-T), którą zaprojektowano w taki sposób, aby zwiększać efektywność funkcjonowania wspólnego rynku oraz umożliwić obywatelom i podmiotom gospodarczym czerpanie korzyści ze swobód tego rynku. Nadmieniam, iż przyjmowane przez Komisję Europejską tzw. „pakiety kolejowe” zakładają rozwiązania pozwalające na m.in. pełne otwarcie rynku przewozów kolejowych. UoTK dokonuje dostosowania przepisów krajowych do prawa unijnego w tym zakresie. Dyrektywa 2012/34/UE, w art. 10 określa warunki dostępu do infrastruktury kolejowej, jasno wskazując na konieczność zapewnienia tego dostępu przedsiębiorstwom kolejowym na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach.

Niezależnie od powyższego informuję, że zgodnie z art. 55 powyższej Dyrektywy, każde państwo członkowskie musiało powołać organ regulacyjny dla sektora kolejowego. W Polsce zadania tego organu realizuje Prezes Urząd Transportu Kolejowego.

Ad 4. Czy planowane jest wzmocnienie nadzoru nad audytorami i rewidentami, których działania przyczyniły się do powstania obecnej sytuacji PKP Cargo S.A.

W kwestii wzmocnienia nadzoru nad audytorami i rewidentami w obecnym stanie prawnym Minister Infrastruktury nie ma odpowiednich kompetencji ustawowych ani nie dysponuje instrumentami prawnymi umożliwiającymi bezpośrednio oddziaływanie na działanie firm audytorskich. Biegły rewident (inaczej audytor) to zawód zaufania publicznego i jest wykonywany przez osoby posiadające uprawnienia zawodowe w zakresie wykonywania czynności rewizji finansowej, nadane w trybie Ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym. Zgodnie z ww. ustawą istnieje samorząd zawodowy biegłych rewidentów, zrzeszający wszystkich biegłych rewidentów w Polsce – Polska Izba Biegłych Rewidentów – w stosunku do której nadzór publiczny nad jej działalnością sprawuje, powoływana przez Ministerstwo Finansów, Polska Agencja Nadzoru Audytowego. Dodać należy, że biegły rewident w procesie badania i wydawania opinii, opiera się na dokumentach przygotowanych przez Zarząd Spółki w tym w szczególności sprawozdaniu finansowym, sprawozdaniu z działalności Zarządu, dokumentach kontroli wewnętrznych i audytu oraz księgach rachunkowych. Za prawdziwość i rzetelność przekazanych danych do badania biegłemu odpowiedzialność ponosi Zarząd Spółki i Rada Nadzorcza.

W ramach działań mających na celu wzmocnienie nadzoru nad procesami gospodarczymi w PKP CARGO, nowy Zarząd tej spółki dokonał zmian personalnych w komórkach organizacyjnych odpowiedzialnych za obszar audytu. Jednocześnie w celu zbadania przyczyn doprowadzenia do zaistniałej sytuacji w spółce, zewnętrznym firmom zostały zlecone zadania audytowe w tym zakresie.

Zakończone na chwilę obecną prace audytorów wskazują na działania o charakterze niegospodarności, w efekcie czego obecny Zarząd PKP CARGO dokonał odpowiednich zgłoszeń do organów ścigania. Dalsze wyjaśnienie przyczyn obecnej sytuacji PKP CARGO SA pozostaje w gestii Zarządu Spółki i zakładam, że zostaną one rzetelnie zweryfikowane i kompleksowo przedstawione opinii publicznej.

Ad 5. Czy Ministerstwo rozważa wprowadzenie specjalnych regulacji prawnych w zakresie ochrony kluczowych podmiotów gospodarki, takich jak PKP Cargo, które mają strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa?

Zarówno Minister Infrastruktury, jak i obecny Zarząd PKP CARGO, wielokrotnie podkreślali, że Spółka ma charakter kluczowy jeśli chodzi o zakres świadczonych przez nią usług. Pomimo utraty rynku i kontraktów, podejmowania decyzji szkodliwych dla spółki, będących wynikiem złego zarządzania w ostatnich latach, obecny Zarząd podejmuje wszelkie działania mające na celu zachowanie jak największej ilości miejsc pracy i odzyskanie utraconego rynku kolejowych przewozów towarowych. Ze względu na otwarty charakter rynku kolejowego, wszelkie regulacje prawne muszą zapewniać równe traktowanie wszystkich podmiotów na nim działających. Odnosząc się do ewentualnych zmian prawnych w zakresie ochrony kluczowych podmiotów gospodarki, mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa informuję, że obszar ten jest już regulowany przez

szereg obowiązujących przepisów krajowych, które leżą w gestii innych instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo państwa oraz zarządzanie zasobami strategicznymi.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu