



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1358)

210. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 2 lutego 2010 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat sytuacji w spółce „Przewozy Regionalne”.

(Początek posiedzenia o godzinie 19 minut 32)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Z minutowym opóźnieniem rozpoczynamy posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej poświęcone kontynuowaniu rozpatrywania sytuacji w spółce „Przewozy Regionalne”.

Witam panów senatorów. Witam pana ministra Engelhardta, który jak zawsze przy omawianiu tematów kolejowych jest z nami. Witam pana Tomasza Moraczewskiego, prezesa spółki, którą się dzisiaj wieczorem zajmujemy. Witam panią Marię Wasiak z Zarządu PKP SA. Witam przedstawicieli właścicieli spółki „Przewozy Regionalne”. Jest z województwa lubuskiego pan marszałek, tak? Bardzo mi miło, witam serdecznie. Są przedstawiciele województw. Dyrektor wydziału w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego, pan Teodor Sikora, tak? Bardzo mi miło. Pan Krzysztof... Dzierwa z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego. Bardzo, bardzo serdecznie witam i przepraszam. Witam panią senator. Witam również przedstawicieli strony związkowej w osobach przewodniczącego Federacji Związku Zawodowego Pracowników PKP, pana Stanisława Stolorza, oraz jej wiceprzewodniczącego, pana Dariusza Browczyka, tak?

(Głos z sali: Browarka.)

Tak. Przepraszam.

Jest także kapelan kolejarzy – bardzo nam miło – ksiądz Ryszard Marciniak, oraz prezydent Związku Zawodowego Maszynistów, pan Leszek Miętek. To wszystko, co udało mi się odczytać z listy. Jeżeli kogoś z państwa pominąłem... I jeszcze reprezentant Solidarności – bardzo mi miło – pan przewodniczący Tomasz Metera.

Szanowni Państwo, ponieważ poprzednie posiedzenie na ten temat zostało przerwane na skutek kolizji dwóch posiedzeń... Piętro wyżej odbywało się posiedzenie komisji sejmowej, zatem przerwaliśmy tamto posiedzenie na wniosek pana przewodniczącego Koguta i przyrzekliśmy sobie, że spotkamy się w innym terminie. Tak się akurat złożyło, że to jest dzisiejszy wieczór.

Panie Ministrze, bardzo proszę o krótkie résumé: jak sytuację widzi ministerstwo, które doprowadziło do formalnych uzgodnień – nie będę wnikał, jakimi metodami, oczywiście – i do tego, że tak się rzeczy mają, jeżeli chodzi o sprawy formalne i własnościowe w spółce? Oczywiście w interesie ministerstwa jest, żeby to funkcjonowało poprawnie. Bardzo proszę, Panie Ministrze.

Potem panu prezesowi Moraczewskiemu oddam głos, później ewentualnie przedstawicielom właściciela i na końcu państwu senatorom.

Bardzo proszę, Panie Ministrze.

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

Dziękuję, Panie Przewodniczący.
Szanowni Państwo!

Temat dzisiejszego posiedzenia to informacja na temat sytuacji w Przewozach Regionalnych. Chciałbym na wstępie podkreślić, że do samej sytuacji wewnętrznej w spółce, zwłaszcza finansowej, Ministerstwo Infrastruktury nie może się odnieść, ponieważ od 22 grudnia 2008 r. nie jest właścicielem spółki i nie ma dostępu do żadnych informacji, danych na ten temat, nie jest o tym informowane.

Chciałbym jednak przypomnieć generalne zasady usamorządowania. Pan przewodniczący do nich nawiązał. Usamorządowanie zostało w naszym kraju przeprowadzone w sposób całkowicie legalny, legalnymi środkami, na podstawie uchwały Rady Ministrów z kwietnia 2007 r., w której przyjęto strategię dla transportu kolejowego do 2013 r. Nasz rząd tę strategię zrealizował. W roku 2008 przygotowaliśmy odpowiedni projekt ustawy, która została uchwalona 24 kwietnia 2008 r. i określała podstawowe zasady usamorządowania, w szczególności element najważniejszy, mianowicie taki, że spółka PKP „Przewozy Regionalne” – jeszcze wówczas PKP – zostanie oddłużona kwotą 2 miliardów 160 milionów zł, przeznaczoną na spłatę zobowiązań za okres od 31 października 2001 r. do 30 kwietnia 2004 r. Ustawa weszła w życie. W roku 2008 trwały negocjacje. Zakończyły się one, po pierwsze, uchwałą Rady Ministrów z 2 grudnia 2008 r. w sprawie finansowania kolejowych przewozów regionalnych, po drugie, porozumieniem z marszałkami województw w dniu 9 grudnia 2008 r. w sprawie usamorządowania. Porozumienie powtarzało zapisy uchwały w tej sprawie. Zgodnie z zasadami ustawowymi, uchwałą Rady Ministrów i porozumieniem właśnie dokonał się jakby ostateczny akt usamorządowania: 22 grudnia 2008 r. marszałkowie województw przejęli na własność udziały w spółce PKP „Przewozy Regionalne”.

Porozumienie, o którym mowa, oraz wcześniejsza uchwała Rady Ministrów dotyczyły dalszego finansowania kolejowych przewozów regionalnych spółki PKP „Przewozy Regionalne”. Zostały przyjęte, po negocjacjach z marszałkami, z grupą negocjacyjną, podstawowe zasady dofinansowywania działalności bieżącej spółki: od 2010, czyli od tego roku, samorzady uzyskują dodatkowy odpis z podatku CIT w wysokości 0,75%, czyli cały odpis ma wielkość 14,75%, i te 0,75% ma służyć właśnie finansowaniu działalności bieżącej spółki, ponieważ obowiązek organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych spoczywa na marszałkach już od 2004 r., jakby nie jest produktem usamorządowania, tylko został wprowadzony wcześniej.

W drugim zakresie, inwestycyjnym, rząd przyjął bardzo rozbudowany program wsparcia finansowania taboru pasażerskiego. Zapisał z Funduszu Kolejowego 800 milionów zł do roku 2015, co się rozkłada po 100 milionów zł rocznie, oprócz roku 2009, na który przypadło 200 milionów zł, oraz 700 milionów zł z rezerwy celowej na lata 2010–2015, co daje rocznie 116 milionów 700 tysięcy zł. Ponadto zapisano w porozumieniu 175 milionów euro na sfinansowanie programu inwestycyjnego spółki w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. To były główne zasady usamorządowania, które chciałem przypomnieć.

Przed usamorządowaniem, na podstawie wspomnianej uchwały Rady Ministrów dotyczącej strategii, wyłączono z PKP SA Oddział Przewozów Międzywojewódzkich i włączono go do spółki Intercity. Generalna zasada wynikająca z uchwały dotyczącej strategii była taka, że spółka „Przewozy Regionalne” będzie wykonywać w Polsce kolejowe przewozy regionalne, a spółka PKP Intercity –przewozy dalekobieżne. Od tego czasu, jak powiedziałem, datuje się usamorządowanie.

Przyszedł rok 2009 i też pojawiły się różnego rodzaju problemy. W 2009 r. rząd konsekwentnie realizował wszystkie zobowiązania wynikające z uchwały Rady Ministrów oraz porozumienia. Przypomnę, że doprowadził do odpowiedniej zmiany w ustawie o Funduszu Kolejowym oraz w ustawie dotyczącej finansów samorządów, w której wprowadzono ten dodatkowy odpis. W Funduszu Kolejowym pojawiły się środki do dyspozycji samorządów w kwocie 200 milionów zł, zgodnie z tym, co było zapisane w porozumieniu, przy czym porozumienie przewidywało, tak jak i uchwała Rady Ministrów, że te środki samorzady przeznaczą na finansowanie zakupów, modernizacji bądź remontów taboru kolejowego, a zatem oczekiwaliśmy, że samorzady województw, zgodnie z przepisami ustawy, prześlą do ministerstwa odpowiednie programy. I tak się stało, ale miało to jeden mankament, mianowicie większość samorządów nie przewidziała tych wydatków w roku 2009, zostało więc wydane pięćdziesiąt kilka z 200 milionów zł będących do dyspozycji, a samorzady same przesunęły wydatki z tych środków z 2009 na 2010 r. To jest jedna sprawa.

W porozumieniu było zapisane aportowanie zapleczy warsztatowych do spółki „Przewozy Regionalne”, ale do dzisiaj nie zostało ono wykonane – z różnych przyczyn, w dużej części, można powiedzieć, obiektywnej natury. W połowie ubiegłego roku mniej więcej wiele urzędów marszałkowskich zakwestionowało przepis ustawy uchwalonej 24 kwietnia 2008 r., na podstawie którego aport można było przeprowadzić jeszcze w 2009 r. Borykaliśmy się z tym problemem kilka miesięcy, ponieważ zaistniał jakby spór prawny między samorządami i ministerstwem. Myśmy oczywiście uważali, że aportowanie można przeprowadzić. Spór ostatecznie wyjaśniła interpretacja celowościowa Ministerstwa Finansów, które jesienią potwierdziło, że przepis jest prawidłowy i można na jego podstawie aportować zaplecza warsztatowe. To jest pierwszy element. Drugi element, który spowodował, że w 2009 r. nie dokonaliśmy aportu zapleczy, był taki, że nie było pośpiechu. Z jednej strony PKP SA pierwszą transzę zgłosiło do aportowania dopiero latem, z drugiej strony w spółce „Przewozy Regionalne” też nie można było zauważyć parcia czy dążenia w kierunku załatwienia tej sprawy.

Ostatecznie uchwała o aportowaniu pojawiła się pod koniec października, ale wtedy zachodziło już bardzo realne niebezpieczeństwo, że ze względów proceduralnych nie zdołamy przeprowadzić aportu do końca roku, bo tylko do tego czasu obowiązywały te przepisy. W związku z tym minister finansów wystąpił wręcz z żądaniem do marszałków województw, by podpisali oświadczenie, że obejmą udziały w spółce „Przewozy Regionalne” o podwyższonym kapitale po aportowaniu zapleczy. Okazało się jednak, że nie wszyscy marszałkowie potwierdzili intencję uczynienia tego. Większość tak, ale było kilka urzędów marszałkowskich, które tego nie potwierdziły, co postawiło pod znakiem zapytania skuteczność aportowania. Ponadto zaszły pewne okoliczności w Przewozach Regionalnych, które spowodowały określone działania po stronie PKP SA, mianowicie Rada Nadzorcza Przewozów Regionalnych uchwaliła, iż zarząd ma w trybie pilnym przygotować wniosek o ogłoszenie upadłości spółki, wsku-

tek czego oczywiście sprawy się skomplikowały, dlatego że wówczas PKP SA, zgodnie z procedurą, zażądało odpowiednich dokumentów, te dokumenty nie zostały dostarczone... W każdym razie wyszło na to, podsumowując sprawę aportu, że rząd jakby nie wykonał tego zobowiązania do końca 2009 r. z przyczyn, o których wspominałem. Były jeszcze inne przyczyny, ale to już szczegóły. Rząd stoi na stanowisku, że w 2010 r. konieczna jest nowelizacja odpowiednich przepisów ustawy w tym zakresie – mamy ją przygotowaną – i wyrażamy wolę pełnego zaaportowania zapleczy, tak jak to już było ustalone na podstawie takich przepisów, że przejęcie czy objęcie udziałów przez marszałków województw będzie następowało z mocy prawa i nie będzie z ich strony elementem negocjacyjnym czy elementem jakiejś dodatkowej gry, że zrobimy to w sposób pewny. To jest stanowisko rządu w tej sprawie.

Oczywiście, komentując sytuację w zakresie usamorządowienia w roku 2009, należy powiedzieć o jeszcze kilku innych elementach, na przykład o ugodzie restrukturyzacyjnej z 2004 r., której zakończenie jest przewidziane na koniec listopada 2009 r., w związku z czym istnieje konieczność wykonania zobowiązań tejże ugody i proceduralnego jej zamknięcia. Tak więc procedura jeszcze trwa. Bez wnikania w szczegóły trzeba powiedzieć, że są odmienne stanowiska w tej sprawie: główni wierzyciele, czyli spółki Grupy PKP, złożyli oświadczenia, iż spółka PKP nie w pełni wykonała postanowienia ugody restrukturyzacyjnej, ona sama zaś w swoim oświadczeniu twierdzi, że je wykonała. Minister infrastruktury prowadzi teraz postępowanie mające na celu ostateczne rozstrzygnięcie tej sprawy.

Kolejna ważna rzecz z punktu widzenia ministerstwa to są roszczenia Przewozów Regionalnych. W poprzednim roku spółka zgłosiła wobec ministra infrastruktury roszczenia w wysokości 323 milionów 500 tysięcy zł, ponieważ – jak twierdzi – nie została na właściwym poziomie dofinansowana w latach 2006, 2007 i 2008 w zakresie wykonywania przewozów międzywojewódzkich. To roszczenie zdaniem Ministerstwa Infrastruktury jest bezpodstawne. Oczywiście udzieliliśmy właściwej odpowiedzi. W naszej ocenie to roszczenie nie ma podstawy prawnej, niemniej jednak taki fakt miał miejsce.

No i jeszcze jedna sprawa, myślę, najważniejsza z punktu widzenia resortu infrastruktury oraz całości funkcjonowania przewozów regionalnych, to jest zadłużenie spółki „Przewozy Regionalne”, rosnące zadłużenie, trzeba powiedzieć, które w ciągu ubiegłego roku narastało w szczególności względem spółek Grupy PKP. Kulminacją tego było wniesienie sprawy do sądu przez spółkę PKP Intercity. Sąd uznał jej roszczenia i zablokował konta Przewozów Regionalnych. Później doszło do ugody w tym zakresie między spółką „Przewozy Regionalne” i Intercity. Rzecz była, można powiedzieć, prozaiczna, ale bardzo istotna, mianowicie Przewozy Regionalne prowadzące w swoich kasach również sprzedaż biletów Intercity przetrzymywały przychody biletowe tej spółki, co podważało jej płynność finansową. Oczywiście ugoda pomiędzy tymi dwoma spółkami przewozowymi nie rozwiązała problemu, bo jakby nie skutkowało na inne spółki. Zadłużenie Przewozów Regionalnych powiększało się i na koniec roku 2009 osiągnęło niebezpiecznie wysoki poziom. Łącznie wobec spółek Grupy PKP wynosiło 374 miliony zł, jak pamiętam. Pani prezes Wasiak ma szczegółowe dane, gdyby ktoś chciał je zobaczyć. Głównie było to zadłużenie w stosunku do PLK za dostęp do infrastruktury, Energetyki za dostawy energii trakcyjnej oraz PKP SA za wynajmem powierzchni, nieruchomości różnego rodzaju, w tym wspomnianych zapleczy.

W tej sytuacji 31 grudnia spółka PKP SA wypowiedziała umowę dzierżawy zapleczy warsztatowych i wezwała Przewozy Regionalne do zapłaty zaległości z tytułu umów najmu. To wypowiedzenie ma okres trzymiesięczny. Teraz powinny trwać rozmowy w celu polubownego rozwiązania problemu.

To są mniej więcej wszystkie główne sprawy, streszczenie i tego, co się działo w 2008 r., i tego, co miało miejsce w 2009 r. Podstawowy problem polegał na tym – to już jest moja ocena – że marszałkowie województw nie zakontraktowali na właściwym poziomie pod względem finansowym przewozów w spółce „Przewozy Regionalne”, czyli spółka zgodziła się przyjąć kontrakty a priori ze stratą i w ciągu roku obrotowego usiłowała ratować się różnymi działaniami dodatkowymi, typu uruchamianie przewozów Interregio, ale jak widać po rosnącym zadłużeniu, skutek tego jest taki, że generalnie tym działaniem pogłębiła, a nie pomniejszyła swoje straty. I to jest oczywiście pewien problem.

Jest też pytanie na przyszłość. My oczywiście monitorowaliśmy sytuację i byliśmy w kontakcie z marszałkami, czyli właścicielami. Konwent marszałków powołał grupę sześciu marszałków, którzy rozmawiają z Ministerstwem Infrastruktury właśnie o różnych problemach związanych i z ukończeniem procesu usamorzadowania, i z możliwościami dodatkowego wsparcia spółki „Przewozy Regionalne” w tym procesie. Te rozmowy miały miejsce już kilkakrotnie. Ostatnio odbył się konwent marszałków w Nysie. Byliśmy tam obecni pan minister Grabarczyk oraz ja. Rozmawialiśmy z marszałkami i usłyszeliśmy, że jest deklaracja właścicieli, iż w roku 2010 kontrakty będą zamknięte. Chociaż nie jest to pewne, dlatego że – jak się też tam dowiedzieliśmy – dodatkowy odpis w CIT miał wynosić według naszych szacunków z 2008 r. około 300 milionów zł, ale przyszedł kryzys i dzisiaj marszałkowie szacują, że to będzie 240 milionów zł, o tę wartość przynajmniej powinny wzrosnąć kontrakty wojewódzkie dla spółki. Otrzymaliśmy jednak informację – w tym dniu, kiedy byliśmy w Nysie – że marszałkowie zadeklarowali w sumie przyrost wartości na poziomie 90 milionów zł. Oczywiście źle by wróżyło, gdyby to się zamknęło w takiej kwocie. Ja sądzę, że zarząd będzie negocjował z marszałkami, którzy przecież deklarowali, przynajmniej ta grupa, z którą myśmy rozmawiali, to jest sześciu spośród szesnastu marszałków, że cały przyrost z CIT zostanie skonsumowany właśnie na ten cel. Zresztą to jest w pewnym sensie pieniądźznaczony, dlatego że w uchwale Rady Ministrów jest dokładnie zapisane, jakiemu celowi ma on służyć. To nie są środki na dowolne cele z punktu widzenia marszałków, tylko konkretnie na zasilenie właśnie tychże kontraktów. Więc o tym rozmawialiśmy.

Rozmawialiśmy również o problemie podnoszonym przez spółkę, który nie wynikał z zasad usamorzadowania zapisanych w ustawie czy uchwale Rady Ministrów. Mianowicie na koniec 2008 r. spółka miała stratę w wysokości 138 milionów zł no i sytuacja jest taka... Jak powiedziałem, przedział czasowy od 2004 r. do teraz to jest już przecież okres odpowiedzialności samorządów za finansowanie kolejowych przewozów regionalnych, ale marszałkowie podnoszą, że jednak w 2008 r., kiedy myśmy jako rząd przekazywali udziały, spółka miała stratę w wysokości 138 milionów zł, i żądają pokrycia tej straty. Ta sprawa jest, bym powiedział, niezmiernie trudna proceduralnie, bo pieniądze w systemie są i bylibyśmy skłonni dodatkowo wesprzeć Przewozy Regionalne z Funduszu Kolejowego 150 milionami zł – sto trzydzieści osiem plus kawałek – ale nie jest proste przetransferowanie pieniędzy z funduszu bezpośred-

nio do spółki w formie dotacji czy innego rodzaju instrumentu. Niemniej jednak pracujemy nad tym i pewne koncepcje formalnoprawne przeprowadzenia tego procesu mamy, bo pan minister Grabarczyk zadeklarował wolę wyjścia naprzeciw również problemom bieżącym i ewentualnie dodatkowego wsparcia spółki, oprócz tego, co już jest zrobione, 150 milionami zł. Ale ja dzisiaj nie mogę powiedzieć, czy to jest pewne, dlatego że dopiero szukamy formuły prawnej. No i oczywiście do tego potrzebna jest bezwzględnie zgoda ministra finansów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Bardzo proszę, pan Tomasz Moraczewski.

I jeszcze chciałem powitać pana prezesa spółki PKP Intercity, który wszedł akurat w momencie, kiedy pan minister mówił o stosunkach między PKP Intercity i Przewozami Regionalnymi, pana Krzysztofa Celińskiego, oraz pana Wojciecha Drożdża, członka Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego. Bardzo mi miło.

Proszę, Panie Prezesie.

Prezes Zarządu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.

Tomasz Moraczewski:

Szanowny Panie Przewodniczący! Państwo Senatorowie! Zaproszeni Goście!

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Proszę wziąć pod uwagę, że jest późna pora, w związku z czym...)

Bardzo krótko. Ja mam gotową prezentację, niestety na papierze, ale umówiliśmy się, że prześlemy ją w formie elektronicznej. Ona obejmuje też kwestie zobowiązań rządu w procesie usamorzadowienia. Ja króciutko odniosę się do tez, które postawił pan minister.

Pierwsza rzecz to jest oddłużenie. Rzeczywiście za te lata, w których spółka wykonywała usługę jakby bez rekompensaty, parlament uchwalił, a rząd przekazał środki na oddłużenie Przewozów Regionalnych: 2 miliardy 160 milionów zł. Następnego dnia roboczego po ich otrzymaniu przekazywaliśmy je wprost do sygnatariuszy umowy restrukturyzacyjnej. Środki te były jednak niedoszacowane i na 30 listopada zabrakło 47 milionów 500 tysięcy zł. Tak więc w 2009 r. na wypełnienie zobowiązania zawartego w ugodzie restrukturyzacyjnej, czyli spłatę wszystkich sygnatariuszy umowy do 30 listopada, poszło 2 miliardy 160 milionów zł plus 47 milionów zł ze środków własnych spółki. Proszę pamiętać o tej ostatniej liczbie, bo ona będzie się jeszcze pojawiała.

Następnie nastąpiło przekazanie pociągów. Pan minister raczył użyć słów „pociągi regionalne” i „pociągi dalekobieżne”. Otóż, Panie Ministrze, w ustawie są zapisane pociągi regionalne, a druga część pociągów to są pociągi międzywojewódzkie i my mówimy nie o przekazaniu pociągów międzywojewódzkich – cały czas to powtarzam – tylko pociągów pośpiesznych. Duża część pociągów międzywojewódzkich pozostała dalej w samorządach województw. Według nowej definicji pociągiem międzywojewódzkim jest pociąg kursujący między Poznaniem i Wrocławiem. To są pociągi osobowe, które pełnią funkcję pociągów regionalnych i według poprzedniej definicji były pociągami regionalnymi. Umowy marszałków z naszą spółką obejmują pociągi regio-

nalne i niektóre pociągi międzywojewódzkie. Tak że ta kategoria została poprzez zmianę definicji ustawowej poszerzona. Przekazaliśmy pociągi, nastąpiło przeniesienie majątku.

Niepokryte zobowiązania spółki – to będzie ważne. Za rok 2008, owszem, strata bilansowa spółki wyniosła 138 milionów 400 tysięcy zł, ale niepokryte zobowiązania za ten rok to było 361 milionów zł. Na to nasz właściciel nie był przygotowany. To się nie pojawiało w żadnych dokumentach i oczywiście wyszło z pewnym opóźnieniem, czyli wtedy kiedy został zamknięty rok 2008 i po pół roku zostały naliczone kary. I to się przekłada na dalsze nasze zobowiązania, bo sama kwota odsetek, która w tej chwili wychodzi nam z bilansu, to jest, proszę państwa, 45 milionów zł. Tyle odsetek mamy za rok 2009 z tytułu zobowiązań, których przecież spółka i nowi właściciele sami nie zaciągnęli. Po prostu nakładanie się zobowiązań z lat poprzednich, głównie z roku 2008, spowodowało, że jest do zapłacenia 45 milionów zł odsetek.

Nasze zobowiązania wobec spółek z grupy dzięki ugodzie restrukturyzacyjnej i spłacie w latach 2008 i 2009, przypominam, 2 miliardów 160 milionów zł plus 47 milionów zł – to jest na wykresie i będzie w prezentacji, teraz pokażę państwu tylko tak z daleka – dość znacząco spadły. Jak mówiłem, otrzymywane pieniądze następnego dnia roboczego były przekazywane do sygnatariuszy spółek grupy. Spłacaliśmy Cargo, Polskie Linie Kolejowe, PKP SA.

Przekazaliśmy PKP Intercity, proszę państwa, tysiąc dziewięćset cztery wagony i sześćdziesiąt dziewięć lokomotyw elektrycznych. Sami zostaliśmy bez ani jednej sztuki takiej lokomotywy. Dzisiaj używamy – po dużych redukcjach – około trzydziestu lokomotyw elektrycznych i czternastu nowoczesnych, kupionych ze środków unijnych, elektrycznych zespołów trakcyjnych, które funkcjonują na linii Łódź–Warszawa. Przekazanie tego majątku, który był stosunkowo nowy, wyremontowany, obniżyło kapitał zakładowy spółki aż o 11%.

Tutaj na tych slajdach jest to, co mówił pan minister o...

A teraz bardzo ważne liczby. W wyniku tej operacji wejścia OPM do... spadek przewozów o 22%, spadek pracy przewozowej o 54%, spadek pracy eksploatacyjnej o 33%, spadek przychodów o 37%, to jest o mniej więcej 850 milionów zł, inne zobowiązania, przypominam, 361 milionów zł.

Po usamorządowieniu nasza spółka posiada 42,6% rynku. Uruchamiamy już ponad trzy tysiące pociągów na dobę i przewozimy około trzystu czterdziestu tysięcy pasażerów.

Teraz przejdę do Funduszu Kolejowego, o którym mówił pan minister. Przeczytam dokładnie całe zdanie: „Brak możliwości przekazania spółce 200 milionów zł z Funduszu Kolejowego, które zgodnie z intencjami rządu i samorządów wojewódzkich miały wyrównać straty poniesione przez spółkę w 2010 r.”. Otóż, proszę państwa, mechanizmu przekazania środków Funduszu Kolejowego wprost do Przewozów Regionalnych nie ma, dlatego że środki z funduszu są dedykowane marszałkom. Można oczywiście jakby je podmienić – pan minister o tym wspominał – i dwa województwa: dolnośląskie oraz małopolskie, dokonały pełnej podmiany kwot, to znaczy w trakcie zeszłego roku przygotowały środki z innych tytułów i przekazały spółce po 12 milionów 500 tysięcy zł. Województwo pomorskie przekazało około 2 milionów 500 tysięcy zł. Pan minister wspominał o 50 milionach zł z Funduszu Kolejowego. Do tej pory spółka dostała 27 milionów zł. To nie są, że tak powiem, te same środki, ale

można w pewnym sensie tak na nie patrzeć. Są to środki, które zostały zamienione. Za rok 2009 dostaliśmy 27 milionów zł od województw, które dopełniały postanowień umowy.

Pan minister wspominał o tym, że umowy na 2009 r. podpisane przez samorządy nie w pełni pokrywały działalność spółki. To prawda, ale budżety na rok 2009 były w samorządach przygotowywane od połowy 2008 r. To na podstawie biznesplanu, które przedstawiło ministerstwo, samorządy podejmowały decyzje o kwocie wzrostu dofinansowania. Tam była taka sławna liczba: wzrost o 12,1% – tyle miało wystarczyć na pełne sfinansowanie spółki. Jak się okazało w praktyce, nie starczyło. Z dwóch powodów, które się na siebie nałożyły. Pierwszy to było wyjście ze spółki tej jej potężnej części, Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich, i drugi – przyjęcie od 1 grudnia grupy pracowników zupełnie nowych dla obydwu spółek, to jest maszynistów. Te dwa procesy połączone razem doprowadziły do tego, że w pierwszych miesiącach roku zarówno spółka Intercity, jak i my mieliśmy pewne problemy, które wynikały z tego, że wiele wcześniejszych powiązań strukturalnych zostało przerwanych i trzeba było je odbudować. Myślę, że obydwie spółki już ustabilizowały ten proces.

Nasza spółka od samego początku podjęła duży trud redukcji zatrudnienia. Startowaliśmy z zatrudnieniem wynoszącym szesnaście tysięcy czterysta czterdzieści cztery osoby. Wkrótce zejdziemy poniżej piętnastu tysięcy. To jest wykres, który ładnie obrazuje dostosowywanie naszego potencjału zatrudnieniowego do pracy eksploatacyjnej, którą wykonujemy.

Mimo zmniejszenia zatrudnienia w roku 2009 osiągnęliśmy wskaźnik pracy eksploatacyjnej sześćdziesiąt osiem milionów pociągokilometrów, na ten rok mamy założone siedemdziesiąt sześć milionów. Jak więc widać, efektywność pracy eksploatacyjnej, te wszystkie parametry, zaczyna nam się zwiększać.

I ostatnia rzecz. Nasze obecne zadłużenie wobec spółek z grupy – to, co podał pan minister – wynosi około 400 milionów zł, więc może rzeczywiście ta kwota... Ja dokładnie jej nie znam, ale około 90%... przypada na spółki z grupy.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Prezesie.

Teraz może ktoś z właścicieli... Są cztery osoby, może więc panowie marszałkowie, pan marszałek Drożdż... Albo pan dyrektor. (*Rozmowy na sali*) A może każdy coś krótko powie.

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego

Tomasz Hałas:

To może ja. Jeszcze raz się przedstawię. Tomasz Hałas, zarząd województwa lubuskiego.

(*Przewodniczący Jan Wyrowiński: Bardzo proszę.*)

Szanowni Państwo Senatorowie! Szanowni Państwo!

Jeżeli chodzi o usamorzadowanie kolei, to z punktu widzenia właścicieli jest kilka problemów. Pierwszy bardzo ważny problem to jest ten, o którym mówił pan prezes Moraczewski, że wtedy kiedy marszałkowie podpisywali porozumienie o przejęciu PKP Przewozów Regionalnych, była mowa o stracie za rok 2008 w wysokości

138 milionów zł, po czym okazało się, że zobowiązania, które ciążą na Przewozach Regionalnych, to są o wiele większe kwoty i spłata czy w ogóle rozliczenie tych starych zadłużeń spadła na barki samorządów. To jest bardzo poważny problem.

Druga sprawa, właściwie podstawowa, jest taka, że w grudniu 2008 r., wtedy kiedy była mowa o przejęciu kolei przez samorządy, był stworzony harmonogram, który zakładał, że na początku roku 2010, czyli właśnie w tym momencie, w którym jesteśmy, ta spółka ma być podzielona na szesnaście niezależnych samofinansujących się oddziałów. W tym wypadku każdy samorząd we własnym zakresie borykałby się z tym problemem. Później ta kwestia była jeszcze raz podjęta: przez konwent marszałków pod przewodnictwem województwa łódzkiego w Spale, który skierował pismo do zarządu: prosimy o przygotowanie harmonogramu takiego podziału spółki. Na razie tego podziału nie ma, a to była jedna z najważniejszych rzeczy, ze względu na którą zarząd województwa lubuskiego zgadzał się na przejęcie części kolei.

I ostatnia sprawa: dofinansowanie z Funduszu Kolejowego, te 200 milionów zł, o których mówił pan minister. Przekazanie tych pieniędzy w sposób niebudzący żadnych problemów prawnych to jest naprawdę dość poważny problem, szczególnie dla małych województw, ponieważ ta kwota została podzielona na równe części i dużemu województwu, małopolskiemu czy dolnośląskiemu, znacznie łatwiej jest ją przekazać Przewozom Regionalnym czy dokonać u nich zakupu taboru niż małemu województwu lubuskiemu. My, na przykład, mamy taki problem, że w naszym województwie jest bardzo mało zelektryfikowanych linii, większość linii nie ma trakcji elektrycznej, w związku z czym są nam potrzebne autobusy szynowe o napędzie spalinowym, ale nie możemy ich kupić w Przewozach Regionalnych – rozmawiałem z panem prezesem Moraczewskim – bo spółka takich pojazdów nie ma. Wydawanie pieniędzy po to, by zasilić Przewozy Regionalne poprzez zakupienie u nich taboru, który właściwie nie jest nam docelowo potrzebny, stanowi problem, bo zaraz przysłaby jakaś instytucja o trzyliterowej nazwie, na przykład NIK, i powiedziała: po co kupujecie tabor, z którego nie będziecie korzystali, wam są potrzebne spalinowe szynobusy, a nie tak zwane ezety. Oczywiście trochę ezetów jest, ale właściwie 90% przewozów jest wykonywane w inny sposób.

Chciałbym jeszcze tylko dodać, że w pełni rozumiemy sytuację i uważamy, że trzeba w jakiś sposób te pieniądze, które rząd daje samorządom, przekazać dalej, to znaczy dofinansować koleje, bo przecież nie jest w naszym interesie upadek Przewozów Regionalnych, niestety przy okazji każdego pomysłu przekazania tych pieniędzy, za każdym razem, rodzą się problemy prawne i powstają kolejne interpretacje dokonywane przez naszych prawników i cały czas nie możemy zdobyć pewności, że jeśli wykonamy taką czy inną operację, to ona będzie zgodna z prawem. To chciałem powiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Czy ktoś z zachodniopomorskiego ma jeszcze coś do dodania?

Bardzo proszę, pan Wojciech Drożdż.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan dyrektor z województwa śląskiego, tak? Bardzo proszę.

**Dyrektor Wydziału Organizacyjnego i Kadr
w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego
Krzysztof Dzierwa:**

Województwo śląskie, Krzysztof Dzierwa, jednocześnie przewodniczący Rady Nadzorczej Przewozów Regionalnych.

Chciałbym nawiązać do tematu, który poruszył pan marszałek Hałas. Przekazanie środków z Funduszu Kolejowego, a także ze zwiększonych dochodów województwa z tytułu CIT jest problemem nie tylko małych, ale również dużych województw, w zasadzie wszystkich urzędów marszałkowskich. Musimy zwrócić uwagę na to, że województwa są związane, na podstawie różnych rozstrzygnięć prawnych, umowami ze spółką „Przewozy Regionalne”. W niektórych województwach zostały rozstrzygnięte wieloletnie przetargi, na przykład w naszym do roku 2012, i zostały wskazane określone ograniczenia kwotowe. W związku z tym próba zwiększenia odpłatności z jakiegokolwiek tytułu, który nie wynika z warunków przetargowych, skutkuje od razu kontrolą RIO, NIK itd. My się z tego, mówiąc wprost, jasno nie wytłumaczymy.

Aby środki z Funduszu Kolejowego mogły być przekazywane bezpośrednio czy pośrednio do spółki... Podczas jednego z konwentów marszałków zrodził się pomysł, aby województwa wykupiły nadmierne środki transportowe: ezety, które nie są wykorzystywane w spółce. Grupa województw przystępuje do przygotowania przetargu i wystąpienia w roli zakupującego te właśnie środki transportowe, które są niewykorzystywane, ponieważ oferują niski standard podróżowania i są w złym stanie. Chodzi o to, aby dzięki poczynieniu odpowiednich nakładów na ten cel można było zużytkować środki, o których mówił pan marszałek.

Województwa również w inny sposób próbują wspomóc spółkę: poprzez zakup nowych, nowoczesnych środków transportowych i udostępnienie ich pasażerom. Tak się dzieje między innymi u nas. Województwo łoży na rzecz przewozów znacznie większe środki niż te, które były przewidziane w Funduszu Kolejowym.

Jeszcze jeden temat chciałbym poruszyć. Bardzo często na różnych spotkaniach mówi się o uchwale rady nadzorczej z 26 października. Zwracam uwagę, że zawsze jest przytaczana pierwsza część zdania: zobowiązać zarząd do przygotowania wniosku o upadłość. Ale przecież była tam też druga część zdania: z możliwością zawarcia układu. I generalnie chodziło o kwestie związane z układem, ponieważ my mamy świadomość tego, jakie przepisy prawne regulują działalność spółki „Przewozy Regionalne”. Tak że jest to ciągle poruszane, ale nie do końca wyjaśniane. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Jeszcze województwa mazowieckie i zachodniopomorskie. Czy któryś z panów chciałby coś dodać?

(*Głosy z sali:* Starczy. Podpisujemy się pod tym.)

Podpisujecie się państwo pod tym, tak?

To teraz może ktoś...

Pan Leszek Miętek. Ale proszę...

**Prezydent
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
Leszek Miętek:**

Jak bardzo krótko, to ja mogę powiedzieć: dobry wieczór państwu.

(Wesołość na sali)

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: No nie, proszę tylko wziąć pod uwagę czas.)

Tak, tak.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Bardzo proszę.)

A tak całkowicie poważnie, to witam bardzo serdecznie i dziękuję za zaproszenie na posiedzenie senackiej komisję gospodarki dotyczące spraw Przewozów Regionalnych. Jest to dla mnie szczególnie ważne ze względu na to, że sejmowa Komisja Infrastruktury wprowadza takie zasady demokracji, że tam partnerów społecznych już się przestaje zapraszać, żeby się przypadkiem nie odzywali i nie zakłócali toku debaty, która jest, że tak powiem, jednostajna, w zasadzie taka sama na każdym posiedzeniu.

Szanowni Państwo! Chciałem również powiedzieć, że zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie komisji, jak również na jutrzejsze spotkanie z przedstawicielami konwentu marszałków spowodowało, że na okres przejściowy, czyli do jutra, zawiesiliśmy, odwołaliśmy w zasadzie, zaplanowane na wczoraj w trybie nadzwyczajnym posiedzenie Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, które miało, że tak powiem, uruchomić działania strajkowe w spółce „Przewozy Regionalne” zawieszony przed etapem usamorządowienia.

Przekazałem szanownym państwu marszałkom stanowisko rady konfederacji – mam nadzieję, że ono dotarło drogą pocztową – w którym pokazujemy, że oprócz przejściowych zachwiań płynności finansowej spółki „Przewozy Regionalne” istnieją rzeczywiste i bardzo poważne przeszkody dla funkcjonowania tej spółki w ogóle wynikające z wielu nieprawidłowości w rozstrzygnięciach ustawowych.

W naszym przekonaniu bardzo poważnie zagrożone są miejsca pracy piętnastu tysięcy pracowników zatrudnionych w tej spółce. Już nawet bardzo pospieszna dyskusja i komentarze czy informacje ze strony właścicieli pokazują, że taka struktura właścicielska, czyli samorządów, marszałków województw, które w zależności od swojego rozwoju mają różne interesy, różne przychody i różne plany wobec spółki „Przewozy Regionalne”, w połączeniu z zapisami ustawowymi, które w zasadzie nie przewidują żadnych konsekwencji, chociażby w związku z niepodpisaniem umów itd., itd., powodują, że dla tej spółki właściciele nie są – i nie będą – w stanie stworzyć spójnej strategii rozwoju. Są bardzo różne pomysły wyrwykowe, typu: podzielmy spółkę na szesnaście kawałków albo załóżmy spółkę w bogatszym województwie, a biedniejsze niech się same o siebie martwią. Jak będzie wyglądało z punktu widzenia polityki i strategii państwa zapewnienie transportu prospołecznego, który często dla biedniejszych województw i ich mieszkańców jest swego rodzaju oknem na świat, nietrudno sobie wyobrazić. Dochodzi nawet do takich paradoksów, że województwa najbogatsze, najlepiej rozwinięte przemysłowo, z powodu dużego potoku podróżnych mają na swoim terenie najtańsze pociągokilometry. Jeden pociągokilometr jest tam nawet trzy razy tańszy niż w województwach najbiedniejszych.

Myślę również, że to, o czym dzisiaj była mowa: wielkie trudności w przekazaniu pieniędzy z Funduszu Kolejowego do Przewozów Regionalnych, pokazuje, że proces usamorządowienia został przeprowadzony w wyjątkowym pośpiechu po to, żeby

pozbyć się problemu. Zrobiono tak, jak zrobiono. A co do intencji, to niech komentarem będzie to: było wiele gwarancji i zarzekania się, że pracownicy, którzy opuścili Grupę PKP i stali się pracownikami spółki „Przewozy Regionalne”, zostaną objęci paktem gwarancji pracowniczych – do dnia dzisiejszego tego nie ma i podejrzewam, że nie będzie. To pokazuje rzeczywiste intencje i pośpiech, z jakim przeprowadzono usamorządowanie.

Szanowni Państwo! W stanowisku rady konfederacji – nie będę rozwlekał tematu – są ujęte podstawowe rzeczy, które w naszym przekonaniu muszą być rozwiązane, bo inaczej ta spółka nie będzie miała najmniejszej szansy na funkcjonowanie. Piętnaście tysięcy pracowników nie ma innego wyjścia – w celu zwrócenia uwagi ustawodawcy, strony rządowej odpowiadającej za politykę transportową, oraz właścicieli: samorządów i zarządu, na problem Przewozów Regionalnych – jak podjęcie drastycznych działań w postaci odwieszenia akcji strajkowych sprzed procesu usamorządowania. Jest mi strasznie trudno o tym mówić, bo mamy świadomość, że pierwszymi, którzy na tym ucierpią, będą podróżni, ale inaczej walczyć o nasze miejsca pracy nie możemy i jeżeli nic się w tym temacie nie zmieni, taka decyzja w najbliższym czasie będzie musiała być podjęta.

Na koniec chciałbym jeszcze tylko zwrócić państwu uwagę na te zapędy powoływania kolei, powoływania spółek... I uzmysłowić jedną rzecz: kolej jako taka to nie jest to samo co sklep warzywny, w którym dzisiaj marchewkę ustawiamy koło jabłuszek, jutro koło gruszek, a pojutrze znowu gdzie indziej i nic się nie dzieje, kolej to jest spójny organizm, którego funkcjonowanie opiera się nie tylko na procesach biznesowych, lecz także na bardzo specjalistycznych działaniach kolejarskich. Jak to jest ważne, pokazuje chociażby tegoroczna zima, która wcale nie jest zimą tysiąclecia ani stulecia. Jest to zima normalna w naszej sferze klimatycznej. Były setki takich zim. I wtedy parowozy jeździły, nie stały po dwanaście godzin na głównych szlakach kolejowych. Naturalne było ustawianie płotków ochronnych przy liniach kolejowych, żeby nie dochodziło do powstawania zasp na torach. Co pół godziny przejeżdżała lokomotywa z podniesionymi pantografami i czyściła sieci trakcyjne. Jeżeli pociąg defektował na linii, natychmiast wyjeżdżała lokomotywa po to, żeby go ściągnąć. Nie wysyłano kolejnych pociągów, żeby korkowały linię kolejową i dzieci siedem godzin marzły. To pokazuje, że oprócz efektów biznesowych, zysku i cyferek w słupkach, istnieje również coś takiego, jak wspólny organizm transportowy, który nazywa się kolej. Ja przestrzegam przed podziałem i zapędami różnych regionów do powoływania swoich spółek, które niweczą ewentualne korzyści w skali Polski. Każdy będzie sobie kupował tabor. Każdy będzie miał punkty utrzymania czynne może sześć zamiast dwudziestu czterech godzin na dobę. Itd., itd. W tym kierunku, Szanowni Państwo, idziemy.

Przyznam się szczerze, że ja na to spotkanie – pora jest późna – szedłem z mieszanymi uczuciami, ale bardzo liczę na to, że oprócz tego, że wymienimy poglądy, Szanowni Państwo Senatorowie, zostaną podjęte przez Senat Rzeczypospolitej Polskiej rzeczywiste działania parlamentarne, które zwrócą uwagę na istnienie poważnego kryzysu w spółce „Przewozy Regionalne”, i nie tylko. Rozwiązania, które zostały wdrożone, były nie do końca przygotowane, przemyślane. Trzeba to w szybkim tempie naprawić, również w legislacji ustawodawczej, bo niezbędne są konkretne zapisy, żeby te patologie w szybkim tempie wyeliminować. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Pan Leszek Miętek jest nie tylko szefem związku zawodowego maszynistów, ale również reprezentuje Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych. To jest raz, dwa, trzy, cztery, pięć... sześć związków, tak?

Czy ktoś z pozostałych gości chciałby coś dodać? Ale prosiłbym, żeby to było coś nowego.

**Wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych
Pracowników Polskich Kolei Państwowych
Włodzimierz Sztern:**

Postaram się, żeby było nowe.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Dziękuję bardzo.)

Włodzimierz Sztern, wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, członek Rady Nadzorczej Przewozów Regionalnych z wyboru pracowników.

Nasz ogląd ugody, o której mówił pan minister, jest trochę inny. Uważamy, że jest ona wynikiem skrośnego finansowania Przewozów Regionalnych przez Grupę PKP i usamorządowanie w tym zakresie niewiele zmieniło. To znaczy zmieniło tyle – też dzięki związkom zawodowym – że przeniesiono maszynistów z Cargo do Przewozów Regionalnych, co dosyć znacznie zmniejszyło zależność finansową Przewozów Regionalnych od Cargo. W systemie brakuje pieniędzy. Możemy jeszcze bardzo dużo różnych rzeczy opowiadać, ale najważniejsze jest to, aby jasno powiedzieć, że w systemie brakuje pieniędzy, przy czym nie oznacza to, że pieniędzy nie ma w samorządach.

Przypomnę, że raport NIK pokazał, że samorzady nie wywiązują się z zobowiązania przekazywania kwot pieniężnych, które uzyskały w 2003 r. w wyniku porozumienia Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu: 15,6% z CIT i 1,6% czy 1,9% z PIT. Dobrze by było wyjaśnić to sobie do końca, czyli rozliczyć się także z pozycji 6001 budżetów samorządowych – Kolejowe przewozy regionalne. Naszym zdaniem samorzady przekazują spółce na wykonywanie przewozów około 60% środków, które uzyskały.

Jeżeli chodzi o oddziały... To, co się stało w Rzeszowie i Kielcach, jest wynikiem właśnie decyzji samorządu. Do tej pory były rozliczane koszty uśrednione w skali Polski. Ponieważ samorzady chciały oddziałów, koszty są rozliczane na województwa. W związku z tym – to jest to, o czym mówił kolega Miętek – w słabszych województwach, w których są małe potoki podróży, wzrosły stawki dostępu do infrastruktury i zwiększyły się koszty pociągokilometrów. Mimo że w tej chwili nie ma oddziałów, o których mówił pan marszałek, to jednak koszty są rozliczane na województwa. Dlatego jest taki wynik. Wydaje się, że teraz trzeba by było wymyślić sposób na to, żeby wyrównać to, co utraciły małe województwa.

Rozmawiamy na temat pomocy dla Przewozów Regionalnych. Nie bardzo rozumiemy, dlaczego tej spółce nie można pomóc. W rozporządzeniu unijnym 1370, w art. 9, jest wyraźnie powiedziane, że jeżeli przewoźnik konkurencyjny do przewozów kolejowych nie ponosi dodatkowych kosztów, to przedsiębiorstwo kolejowe może

uzyskać pomoc. Tak jest w naszym przypadku. Jest kolej i transport samochodowy. Transport samochodowy nie ponosi żadnych dodatkowych kosztów, natomiast transport kolejowy ponosi dodatkowe koszty dostępu do infrastruktury. W związku z tym uważamy, że jest podstawa do tego, żeby Przewozy Regionalne uzyskały pomoc. Nie jestem pewien od kogo, czy od samorządów, czy od ministerstwa, ale powinny ją uzyskiwać ze względu na wyrównanie szans w konkurencji między transportem kolejowym a samochodowym.

Następna sprawa, której nie jesteśmy w stanie do końca zrozumieć, to jest uznanie spółki „Przewozy Regionalne” za podmiot wewnętrzny samorządu. Samorządy mówią, że tak jak Koleje Mazowieckie, które mają jednego właściciela, może to być podmiot wewnętrzny. Przy czym w tym rozporządzeniu – przypomnę, że ono obowiązuje od grudnia zeszłego roku – jest mowa o grupie organów lokalnych, a w rozumieniu ustawy urzędy marszałkowskie są właśnie organami lokalnymi. Nie ma więc potrzeby robienia przetargów na wykonywanie przewozów regionalnych. Można zupełnie spokojnie, zgodnie z polskim prawem, zawrzeć umowę z wolnej ręki. Przypomnę, że jedno województwo: wielkopolskie, w ten sposób postępuje. A tak mamy taką sytuację, że jedna spółka ma kilka różnych umów, na różne okresy, w związku z czym długość umów jest podstawą wiarygodności tej spółki na rynku finansowym. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan... Bardzo proszę.

Członek Rady Nadzorczej Przewozów Regionalnych Tomasz Matera:

„Solidarność”, Tomasz Matera. Również członek Rady Nadzorczej Przewozów Regionalnych z wyboru pracowników.

Ja chciałbym się odnieść do tego, o czym pan minister wspomniał w prezentacji. Spółka rzeczywiście została oddłużona w sposób legalny, prawny, aczkolwiek to oddłużenie nie było pełne, gdyż w momencie przekazania jej samorządom zaległe zobowiązania były dużo wyższe niż 2 miliardy 160 milionów zł, na którą to kwotę spółka została oddłużona. Porozumienie z marszałkami dotyczyło finansowania Przewozów Regionalnych, zapisano środki. Szkoda tylko, że nie było zrealizowane porozumienie z 17 lipca dotyczące paktu gwarancji pracowniczych, które jako strona związkowa podpisaliśmy z panem ministrem Engelhardtem. Wówczas byłyby to koszty ujęte w procesie usamorzadowienia. Na dzień dzisiejszy, jak dobrze wiemy i jak stwierdził pan przewodniczący rady nadzorczej, dyscyplina finansowa samorządów nie pozwala przekazywać środków na takie cele wprost. Przykładem jest choćby porozumienie społeczne w sprawie tak zwanego programu monitorowanych odejść, który ma być realizowany ze środków spółki, a nie samorządów, czyli de facto będzie to dla niej kolejne obciążenie finansowe.

Mówiono tu, że rząd konsekwentnie realizował porozumienie, do dyspozycji samorządów było 200 milionów zł z Funduszu Kolejowego, a wykorzystano tylko 50 milionów zł. To jest tak jak danie lizaka w papierku do polizania. Lizak jest, tylko nie czuje się jego smaku. Te pieniądze miały trafić do spółki. Kwestia zapisu, że mają

one być na zakup czy modernizację taboru... Nie ma żywej gotówki. Słusznie wskazano, że spółka dostała przy usamorządowaniu garb finansowy w kwocie 361 milionów zł – pan prezes Moraczewski o tym wspomniał. Ciężko jest funkcjonować w takiej spółce i nią zarządzać. Ponadto koszty procesu usamorządowania zostały po części przeniesione na pracowników. Program dobrowolnych odejść to jest element zastępczy. Paktu gwarancji pracowniczych nie ma i nie wiadomo, czy w ogóle będzie, czy będzie wola jego zawarcia, czy ktoś do tego doprowadzi, czy strony będą chciały taki pakt zawrzeć.

Dlaczego aport nie był przygotowany niezwłocznie po usamorządowaniu? Procedura przekazania nieruchomości, która powinna nastąpić tuż po usamorządowaniu, przeciąga się w czasie. Uważam, że proces przekazania powinien być w pełni przygotowany i po usamorządowaniu należało niezwłocznie przekazać nieruchomości, a to się wlecze do dnia dzisiejszego, aczkolwiek na pewno czynsz dzierżawny jest niezbędny też dla Grupy PKP, choćby do obsługi długu, co stwierdzano również na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury.

I jeszcze jedno. Kolejny raz resort posługuje się uchwałą rady nadzorczej. Ale ta część, którą przywołuje, to jest tylko fragment, a nie całość uchwały. Pan przewodniczący rady już to powiedział, ja jako jej członek się do tego przyłączam. Jeżeli ta uchwała jest cytowana, dobrze byłoby, żeby była cytowana w całości.

Kwestia ugody restrukturyzacyjnej. Jeszcze nie wiadomo, czy ona została zakończona. Z punktu widzenia prawnego – moim zdaniem, w mojej ocenie – przekazanie OPM do Intercity to jest przekazanie części przedsiębiorstwa. Czy w związku z tym nie powinno też nastąpić przeniesienie części kosztów tej ugody na podmiot, do którego trafił OPM?

Kolejna sprawa. Roszczenia spółki wobec Ministerstwa Infrastruktury wynoszą 323 miliony zł. Szczerze powiedziawszy, gdyby ministerstwo je uznało, byłaby to dobra formuła prawna legalnego przekazania tych środków spółce poza procedurą pomocy publicznej, a rozliczenia z samorządami mogłyby nastąpić w inny sposób. Wtedy nie byłaby to pomoc publiczna, tylko uznanie wiarygodności, ale to też jest, powiedzmy, jakaś formuła czy możliwość

Dalej, spółka w 2008 r. miała stratę w wysokości 138 milionów zł. Pan minister zauważył, że spółka żąda jej pokrycia, ale sytuacja jest trudna. Pan minister Engelhardt zapowiedział, że nie będzie problemu ze środkami. Niestety problemem jest przekazanie gotówki. Ze względu na trudną sytuację finansową spółki, kwestię jej płynności finansowej, odpowiednia procedura powinna być niezwłocznie przeprowadzona. Informacja o wyniku finansowym w 2008 r. była wszystkim znana już w połowie roku 2009. Do dzisiaj tych środków w spółce nie ma. I to też chyba jest jeden z powodów tego, że sytuacja spółki jest taka, jaka jest.

Jako podsumowanie chciałbym tylko powiedzieć, że nie kwestionuję stwierdzenia, że usamorządowanie przebiegło w sposób legalny. Ale czy do końca zostało przeprowadzone tak, jak miało być przeprowadzone, zgodnie z intencją, prawidłowo? Czy spółka została w pełni przygotowana do funkcjonowania? Z takim garbem finansowym ciężko jest prowadzić taką spółkę. Od początku spółka powinna mieć przygotowaną wspólną i jednolitą procedurę podpisywania umów. Dzisiaj jest wielorakość umów. Każde województwo ma inną umowę, inne zapisy. To też jest problem i uważam, że to powinno być uregulowane w trybie rozporządzenia, załącznika do rozporządzenia.

Jeszcze jedno. Usamorządowienia dokonano praktycznie bezpośrednio po przekazaniu OPM do Intercity. To jest w skali spółki bardzo duża reforma zarówno w aspekcie ekonomicznym, jak i zarządzania. Ciężko jest co do grosza wyliczyć koszty takiej reorganizacji. Ta reforma, bo tak to nazywam, będzie mieć ujemne skutki przez najbliższe lata i potwierdzają to obecne wyniki oraz funkcjonowanie nie tylko Przewozów Regionalnych, ale także Intercity. To są rzeczy jeszcze nie do końca obliczone i wykazane. Chciałbym tylko przypomnieć, że jak powstawał zakład kwalifikowany, na którego bazie powołano Intercity, to przewozy wydzielono proporcjonalnie: proporcjonalnie przekazano tabor, proporcjonalnie przekazano załogę. I co się okazało? Wyszły wyższe... Gdyby to nie była grupa, ten sam podmiot prawny, to ten zakład nie miałby racji bytu. W tym wypadku było tak samo, wydzielono OPM nagle, w czerwcu, a pod koniec roku go przekazano. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Czuję się trochę jak na posiedzeniu rady nadzorczej. Jestem pod dużym wrażeniem przedstawicieli związków zawodowych w radzie nadzorczej, którzy rzeczowo i w sposób niezwykle merytoryczny prezentują sytuację spółki i argumentują za różnymi rozwiązaniami. Tak rozmawiamy tu z panem senatorem Kogutem, że być może komisję będzie stać na wypracowanie stanowiska w tej sprawie i ewentualne nakreślenie jakiegoś modus faciendi w celu wyjścia z tej sytuacji. Na to, jak sądzę, jest jeszcze za wcześnie. Gdyby jednak któryś z panów senatorów chciał się wgryźć w ten problem jeszcze głębiej niż pan senator Kogut, który jest najlepiej zorientowany w tych sprawach, to zapraszam do takiego wysiłku i ewentualnie wypracowania stanowiska komisji.

Czy ktoś z zaproszonych gości chciałby jeszcze zabrać głos?

Pani Maria Wasiak. Bardzo proszę. Przedstawicielka Zarządu PKP.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA

Maria Wasiak:

Tak. Ja chciałbym się tylko ustosunkować do pięciu kwestii merytorycznych, a właściwie faktów, bo myślę, że narosło wokół nich trochę nieporozumień. Nie będę oczywiście komentowała wszystkich okoliczności.

Chodzi o uchwałę rady nadzorczej zobowiązującą zarząd do przygotowania wniosku o upadłość. Podnoszona jest wielokrotnie kwestia, że kiedy mówimy o tej sprawie, nie dodajemy, że jedną z wersji zawartej w tej uchwale była możliwość zawarcia układu. Proszę państwa, to nie jest tak, że to się specjalnie pomija, tylko chodzi o to, że to niczego nie zmienia. Na czym rzecz polega? Jeżeli jest wniosek organu nadzorującego finanse podmiotu gospodarczego o przygotowanie wniosku o upadłość, to obojętnie, czy to jest upadłość likwidacyjna, czy z układem, oznacza ona jedną konstatację organu: stwierdzenie, że spółce grozi niewypłacalność. I my, kiedy mówiliśmy o problemie, który wtedy powstał, nie mówiliśmy o tym, jak rozwinie się ewentualnie wniosek o upadłość, czy zostanie on przyjęty przez sąd... On formalnie nie mógł być przyjęty przez sąd, bo jest ochrona przed upadłością. My mówiliśmy, że całe otoczenie rynkowe Przewozów Regionalnych dostało sygnał od rady nadzorczej tej spółki, że

grozi jej niewypłacalność. Tak zostało to odczytane. To, czy byłaby to upadłość z układem, czy bez, jest rzeczą wtórną. Upadłość zawsze oznacza niewypłacalność, bo układ też oznacza redukcję zobowiązań wobec wierzycieli. Taki był sens powoływania się na tę uchwałę. Nie było to świadome pomijanie tego aspektu, że był rozważany również układ. Tak że zakończmy to nieporozumienie.

Druga kwestia: rekompensata, którą spółka otrzymała, czyli 2 miliardy 160 milionów zł. Proszę państwa, Przewozy Regionalne od początku funkcjonowały jakby w partnerstwie z dwoma rodzajami organów publicznych: z samorządami oraz ministrem odpowiedzialnym za transport, który zawierał ze spółką umowy o dofinansowaniu przewozów międzywojewódzkich. Na skutek swojej łącznej działalności miały rzeczywiście ogromne zadłużenie i straty. Zostało to obliczone na 2004 r., ale w części dotyczącej niewykonania zobowiązań przez Skarb Państwa, a konkretnie przez ministra transportu. Spółka jednak już wtedy odnotowywała duże skutki finansowe systematycznego niedofinansowywania jej części regionalnej. W tej sprawie Skarb Państwa nie podjął zobowiązania do wypłacenia rekompensaty, ponieważ nie on był adresatem tego roszczenia. Rzeczywiście, dopóki spółka była w grupie, jej dofinansowywanie w znacznej części odbywało się kosztem przychodów gospodarczych innych części grupy, to znaczy i umorzenie 700 milionów zł zgodnie z ugodą restrukturyzacyjną, i wcześniejsze podwyższenia kapitału odbyły się na koszt grupy – słynne skrośne finansowanie chociażby przez Cargo i PLK. To był taki sposób finansowania... Po prostu wszyscy uznali, że daleko się na tym nie zajędzie, że to jest zły sposób finansowania usług publicznych. Czy go dobrze naprawiliśmy, to jest inna sprawa. W każdym razie jego kontynuacja groziła katastrofą całej grupy. Kiedyś o tym mówiono, teraz przestano, ale takie są fakty.

Czy wtedy kiedy wydzielano OPM, można go było obciążyć częścią długu? Można było, ale trzeba byłoby też przypisać mu część tej dotacji w wysokości 2 miliardów zł, proporcjonalnie do długu, bo taka jest logika. Przypominam, że cała dotacja poszła do Przewozów Regionalnych i w ten sposób odbył się ten ruch pieniężny. To była kwestia do ustalenia. Można było zrobić tak, żeby OPM miał część długu do spłacenia i proporcjonalnie przypisaną część dotacji. Wtedy jednak, o ile wiem, chyba że pan minister mnie poprawi, okazało się to z punktu widzenia ministra finansów dosyć skomplikowane technicznie. Rozważano więc taki pomysł, o ile pamiętam, ale dosyć krótko.

Co do aportu, to nie mógł on być wniesiony niezwłocznie dlatego, że nie były przygotowane stany prawne. Gdyby było inaczej, to byłyby wniesiony przed usamorzadowaniem. Kilku miesięcy potrzebowaliśmy na zakończenie procedur i ustalenie stanów prawnych, przynajmniej tej pierwszej transzy, prawie 100 milionów zł. Przypominam, że ustalenie stanów prawnych nie zależy w 100% od PKP. Mamy bardzo dużo złożonych wniosków, ale obowiązujące procedury trwają i dlatego tak to zostało zaprojektowane.

Kolejna sprawa, podnoszona przez pana prezesa Moraczewskiego, zadłużenie za 2008 r. Tak czytam tę informację i porównuję ją z naszymi danymi... Wygląda na to, że zadłużenie rządu 360 milionów zł, które ujawniło się w 2008 r., w lwiej części nie było zadłużeniem wobec grupy. Nie wiem, jakie to mogło być zadłużenie. Na początku 2009 r. zadłużenie wobec grupy wynosiło kilkanaście czy kilkadziesiąt milionów, w kwietniu – 142 miliony zł, wzrosło do końca roku i teraz wynosi około

380 milionów zł. To jest zadłużenie wobec grupy. Jeżeli od początkowych 361 milionów zł odejmujemy 142 miliony zł, to wychodzi, że co najmniej dwieście kilkadziesiąt milionów musiało być zadłużeniem zewnętrznym, nie wobec grupy. Czy oznacza to, skoro w dalszym ciągu jest 400 milionów zł zadłużenia, że spółka zamieniła zadłużenie wewnętrzne na zadłużenie wobec grupy, nie wiem, ale gdyby czytać te informacje wprost, to taki wniosek trzeba byłoby z nich wyciągnąć. Nie chcę teraz tego komentować. My nie mamy dostępu do takich danych, żeby móc się wyrażać na temat sytuacji spółki „Przewozy Regionalne”. Ale wydaje mi się, że taki sposób prezentowania problemu nie przybliży nas do wypracowania rozwiązania w tej sprawie. To chcę wyraźnie powiedzieć.

Na koniec sprawa wydzielenia OPM, które się odbyło, przypominam, w formie podziału spółki w trybie kodeksu spółek handlowych, kontrolowanej przez sąd rejestrowy. Oczywiście, ono oznaczało obniżenie kapitału i przychodów, ale też obniżenie kosztów spółki. To jest normalna procedura przy podziale każdej spółki. Więc ciągle nad tym ubolewać... Ja nie mówię, że rzecz została... Nie ma procesów idealnych. Ale ciągle obracanie się wokół tego, podczas gdy szukamy sposobów wyjścia z sytuacji, wydaje mi się dosyć jałowe i nieprowadzące do znalezienia rozwiązań.

Chcę powiedzieć jeszcze jedno. Ja bym nie zarzucała samorządom tego, co jest oczywiste: że mają różne potrzeby przewozowe. Chodzi chociażby o to, co pan marszałek mówił o Lubuskiem. Lubuskie bardzo się różni od Śląskiego i nigdy nie będzie w stanie takimi samymi sposobami i narzędziami zabiegać o zaspokojenie swoich potrzeb. Dążenie do unifikacji jest ślepą uliczką, chociaż myślę, że rzeczywiście spółce jest potrzebne to, aby samorzady jako grupa zdecydowały się na obranie określonego kierunku, to znaczy quasi-podziału spółki albo zróżnicowania w stosunku do niej oczekiwań samorządów dających się przełożyć na narzędzia jej wspierania. Ale unifikacja, w moim głębokim przekonaniu, jest ślepym zaułkiem. Nie można tego oczekiwać od samorządów, bo wtedy one po prostu źle wykonywałyby swoje zadania. To byłoby bez sensu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Panowie Senatorowie, bardzo proszę, jeżeli są pytania, wątpliwości...

Pan senator Iwan, bardzo proszę.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Lubuskie.

Senator Stanisław Iwan:

Właśnie. Zabieram głos dlatego, że byłem samorządowcem i mam doświadczenie jako przewodniczący komisji gospodarki kilka lat temu w samorządzie województwa lubuskiego. Byłem proszony do rozmów jako rozjemca, dosłownie – mam pewne doświadczenie w restrukturyzowaniu spółek i wcześniejsze sukcesy na koncie jako menedżer, więc może stąd to się wzięło – w negocjacjach dotyczących dopłat województw z tytułu biletów ulgowych itd. Muszę powiedzieć, że moje doświadczenia z kolejami, człowieka, który funkcjonował w różnym biznesie, i państwowym, i prywatnym, były dramatyczne. Nie mogłem zrozumieć, jak to jest, że nie można pokazać

konkretnego rachunku, na przykład kosztów związanych z osobokilometrem, tonokilometrem i jeszcze czymś. To były wskaźniki. O ile dziś pamiętam, zaczynały się od dwudziestu kilku złotych z groszami. Argumentacja była taka: przecież macie mniej niż w sąsiednim województwie, bo tam jest dwadzieścia osiem pięćdziesiąt czy czterdzieści. My z kolei mówiliśmy, że samorząd ma właśnie tyle pieniędzy i to doprowadzi w końcu do tego, że trzeba będzie te linie kasować, na czym nam nie zależy, ale samorząd jako taki jest zobowiązany do racjonalnego wydawania środków. I to jest to napięcie. Jak słuchałem państwa dzisiaj... Jest w założeniu coś takiego, co obawiam się, że nie będzie mogło funkcjonować. Bo z jednej strony mówimy o państwie, obowiązku, pobrzmiwa jeszcze echo takiego myślenia, że państwo powinno dać. Ale w samorządzie tak nie jest. W samorządzie jest tak... Pan przewodniczący mówił o tej alternatywie: kolej czy autobus, nawet nie PKS, bo też nie chodzi o to, czy transport kolejowy, czy transport kołowy. Obowiązkiem samorządu jest wybrać najtańszy transport, bo samorząd ma zawsze za mało pieniędzy. W tym układzie nie można stawiać sprawy tak, że samorząd ma dopłacić tyle, bo tyle się należy. To źle wróży, właśnie ze względu na to, że oczekiwania stron, racjonalne... To, co mówią związkowcy jest racjonalne, to, co mówi marszałek, jest racjonalne, to, co mówi pan minister, jest jak najbardziej racjonalne, jak również to, co mówi zarząd spółki, ja też byłem prezesem wielu spółek. To wszystko jest racjonalne, tylko w sumie, że tak powiem, nie trzyma się kupy i rzeczywiście należałoby pomyśleć o naprawie tego modelu. Ja nie mam w tej chwili wniosku, jak to zrobić. Niewątpliwie racje poszczególnych stron są przeciwstawne. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Senator Stanisław Jurcewicz. Dolnośląskie.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Słuchałem wnikliwie wszystkich wypowiedzi oraz argumentów w nich zawartych i wynotowałem, na swój użytek oczywiście, kilka problemów, które się z tego wyłoniły. O tym powiem na końcu. Najpierw dwa zdania komentarza.

Szanowni Państwo, w przeszłości niestety było tak, jak mówił mój przedmówca: nigdy nie przedstawiono realnych kosztów przewozów regionalnych w danym regionie, nigdy, i jestem w stanie to historycznie pokazać. Później jest pewnego rodzaju konsekwencja, bo operacja systemowa, którą było przejście... Niestety mam troszkę inne zdanie niż pani reprezentująca PKP SA. Przy przejściu szesnastu tysięcy pracowników pewne koszty inaczej się rozkładają wtedy kiedy ta grupa odchodzi, niż wtedy kiedy jest w spółce.

Żeby nie przedłużać, powiem w ten sposób: w moim odczuciu skandalem było dopuszczenie przez PKP SA do tego, aby zajęto konta. Jak mogło tak się stać, że dla obecnego pracownika PKP SA, który został przeniesiony do tej spółki, nie ma pieniędzy na wypłatę? Panie Przewodniczący i Panie Ministrze przede wszystkim, myślę, że są jeszcze rady nadzorcze w PKP SA, które też powinny zwrócić na to uwagę, bo jest to rzecz absolutnie z punktu widzenia tych pracowników niedopuszczalna. To przed-

tem było dobrze, tak, wtedy kiedy Przewozy Regionalne były w spółce PKP SA, która żądała przede wszystkim ciągle zwiększeń finansowych od regionów i zamykała kolejne odcinki kolejowe? Można to historycznie porównać, rok do roku.

Chcę przedstawić jeszcze jeden wniosek, który kapitalnie pasuje do sytuacji, pana przewodniczącego Miętka, i myślę, że wspólnie coś z tym zrobimy. Otóż to nie samorzady rozwalają Przewozy Regionalne. Ja panu dam przykład działania PKP PLK. Mówił pan o pewnej jedności jakości, szybkiego, dobrego działania w określonym regionie i z tym się zgadzam. Ale co robi PKP PLK? Administracyjnie szatkuje struktury do innych regionów. A to już jakby w połączeniu z tym, co do czego się z panem zgadzam, nie zafunkcjonuje.

Następny pasztet, proszę państwa: likwidacja zakładów linii kolejowych odbywa się w ten sposób, że są one rozrywane, sztucznie dzielone, i przekazywane do innych regionów. Na zadane pytanie nie otrzymałem logicznej odpowiedzi. Mogę się tylko domyślać.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Kogo pytałeś?)

Pytałem Zarząd PKP PLK.

Proszę, żeby pan zwrócił na to uwagę, bo to w konsekwencji jest rogowanie struktury i miejsca pracy znikną. Mam takie wewnętrzne przekonanie. Dlatego zgadzam się, to nie warzywniak. Ale to nie samorzady robią. Tysiąc dwieście zwolnień w ZLK itd.

Zagadnienia, które zauważyłem. Po pierwsze, zapisy ustawowe. Czas pokazuje, że trzeba przemyśleć to, czy wszystkie sprzyjają temu, żeby spółka „Przewozy Regionalne” mogła funkcjonować. Następną sprawą jest oddłużenie, które przewija się w każdej dyskusji. Nie udawajmy, że gdzieś problemu nie ma. Mówię, myślę, do wszystkich – żebyśmy byli częścią rozwiązania, a nie częścią problemu. Wykonywanie przez samorzady wojewódzkie zobowiązań – to też wynikało z niektórych wypowiedzi. Kolejna sprawa dotyczyła kształtowania umów. Ja myślę, że to również jest pewien problem, jeśli przewozy mają działać sprawnie i w określonym czasie. I ostatni element: właśnie sprawy majątkowe oraz pracownicze, które tu podnoszono. Nie rozumiem, jak spółka w jednym dniu została bez żadnego... Jak to nazwać? Stanisław podpowiedz. Lokomotywy – ja to nazwę tak... Z tego, co wynotowałem, przekazano sześćdziesiąt dziewięć lokomotyw, dobrych, sprawnych itd.

Tyle chciałem powiedzieć, panie przewodniczący, tyle zauważyłem. Sądzę, że mógłbym się włączyć w przygotowanie odpowiedniego dezyderatu, ale oczywiście zdroworozsądkowego, który obejmowałby zagadnienia, o których wspomniałem, i był próbą wskazania rozwiązania, a nie, że tak powiem, eskalowania emocji. Są ciekawe artykuły na ten temat. Bo to, o czym mówię, to nie jest wiedza typu: mnie się tak wydaje. Śledzę doniesienia w mediach itd. Jeden nagłówek wręcz zwałił mnie z nóg: Czarne chmury nad Przewozami Regionalnymi. Myślę, że już sam tytuł jest bardzo ciekawy jak na grupę PKP SA. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Kto jeszcze z panów senatorów chciałby zabrać głos?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pan senator Kleina, bardzo proszę, województwo pomorskie.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Przewodniczący, oczywiście dyskusja dotycząca funkcjonowania Polskich Kolei Państwowych jest bardzo ważna, ale tak sobie myślę, że my tu rozstrzygamy szczegółowe rzeczy i że one wszystkie są niezmiernie istotne, ale powinny być załatwiane jednak gdzie indziej i my jakby tylko wysłuchujemy tych problemów. Moje pytanie jest takie: kto powołuje radę nadzorczą w przedsiębiorstwie czy spółce Polskie Koleje Państwowe, minister skarbu czy minister infrastruktury?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Teoretycznie wydaje się, że wszystko powinno przebiegać prosto: minister powołuje członków rad nadzorczych w spółkach, wyznacza im pewne zadania oraz cele, a potem pyta, czy rada nadzorcza realizuje cele i zadania, do których została powołana. Nie wyobrażam sobie, że może dochodzić do takich sporów, że dwie spółki będące własnością Skarbu Państwa nie mogą się ze sobą dogadać. To jest rzecz absolutnie niemożliwa i nienormalna. To znaczy, że jest zły nadzór właścicielski nad tymi spółkami. Wydaje mi się, że sprawa może tak wyglądać. Jeżeli właścicielem Przewozów Regionalnych jest samorząd wojewódzki powołujący radę nadzorczą i zarząd tej spółki, to ta spółka realizuje politykę właściciela. O czym my dyskutujemy? Dyskutujemy o jakichś kilometropasażerach czy innych tego typu rzeczach. To są po prostu sprawy nie dla nas. My powinniśmy zapytać, po pierwsze, ministra Skarbu Państwa, czy rady nadzorcze i spółki, dla których on jest organem prowadzącym, realizują politykę ministra – wówczas rozmawiamy tylko z ministrem o tych sprawach – po drugie, właściciela, którym jest samorząd wojewódzki, czy Rada Nadzorcza i Zarząd Przewozów Regionalnych realizuje politykę właściciela, czy nie. Jeżeli nie, to trzeba wymienić zasiadających w nich ludzi, a nie spierać się w kółko o jedną lokomotywę. To jest kompromitujące, śmieszne, kompromitujące także nas rządzących, w tym sensie, że my po prostu nie potrafimy wymóc na swoich ministrach pewnych działań, które prowadzą do racjonalnych rozwiązań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Tak byłoby idealnie, ale niestety te spółki są zakleszczone w różnego rodzaju przeszłych zobowiązaniach, prawnych uwarunkowaniach i nie tylko. Na tym polega ta sytuacja.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Przewodniczący, ja sobie zdaję sprawę, nie jestem naiwny, że to jest oczywiście wszystko skomplikowane. Ale w końcu te różne przepisy my przecież wprowadzamy w ustawach i różnych innych...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Oczywiście. Dziękuję, Panie Senatorze.)

Co jakiś czas będziemy je nowelizowali.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Pan senator przewodniczący Kogut.

Senator Stanisław Kogut:

Czcigodny Księżu Kapelanie! Panie Ministrze! Panowie Senatorowie! Panowie Marszałkowie!

Ja z ogromną troską podchodzę do kolei, bo sami wiecie, że jestem kolejarzem. Byłem przeciwko usamorządowieniu. Dla mnie to jest żadna satysfakcja. Powiem dlaczego. Ja przechodziłem w życiu koleje lubuskie. Pan marszałek mówił tu na temat spalinowych kolei. Był kiedyś robiony taki eksperyment. Duńczycy dali spalinowe pociągi, autobusy szynowe i ta kolej padła. Nie chcę, Drodzy Państwo, wypowiadać się na temat cyfr, to powiedzieli moi przedmówcy. Ja powiem o tym, co obserwuję z drugiej strony, jako pasażer, bo zawsze jeżdżę pociągami. Raz tylko przyleciałem samolotem, bo jedenaście godzin pociągi stały, jechały tysiąc minut opóźnione do Gdyni.

Poza tym, Panie Ministrze, ja nie złośliwie prosiłem pana przewodniczącego o zwołanie dzisiaj przerwane wcześniej posiedzenia komisji – jestem mu za to ogromnie wdzięczny, ogromnie – tylko na apel związków zawodowych. Bo patrzcie państwo, co się dzieje. Nie ma integracyjnego biletu. Jakim środkiem lokomocji jeździ moja mama? Co chwilę musi kupować inny bilet. Mówi do mnie: dziecko drogie, co się na tej kolei dzieje? Sprawa informacji. Na dworcach każdy sobie rzepkę skrobie i zapowiada wiele, wiele pociągów. Sprawa następna, typowo ludzka. Popatrzmy, jak są skłócenia... Drogi Panie Ministrze, dziś jest Matki Boskiej Gromnicznej, okres opłatkowy, dlatego tak bardzo spokojnie mówię. Popatrzmy, jaka jest atmosfera wśród pracowników. Nienawidzą jedni drugich, nienawidzą. Do czego doszło na mojej ukochanej kolei? Nienawidzą się. Sprawa rozkładu jazdy. Drodzy Państwo, czy nie można, na litość Boską... My nie możemy, Drogi Panie Ministrze, umywać rąk jak Piłaci, łącznie ze mną, łącznie ze mną, i mówić, że już poszły do samorządów. Ja, Pani Prezes Wasiak, wiem, jak to się odbywało, i uważam, że to był supermajstersztyk, nie z dotacją, tylko z pożyczką, wiem, kto zabezpieczał te pieniądze, dokąd poszły udziały, ale na te tematy już nie chcę się wypowiadać. Żeby nie można było ustalić rozkładu jazdy? Ja się śmieję... Jadę z Krakowa, Panie Ministrze, zawsze 15.14 pociągiem Intercity. Za chwilę jedzie TLK i – to, co pan powiedział – pociąg, na który bilety są po 45 zł, poniżej kosztów. Naprawdę jest wyjście, Panie Senatorze Iwan, jest. Trzeba usiąść, rozmawiać i uzgodnić, jak to scalić, tak żeby nie było wrogości, nienawiści.

Nie chcę się więcej na ten temat wypowiadać, ale dalej uważam, że marszałkowie zostali potraktowani tak, że mają tylko zapłacić – to, co pan marszałek z lubuskiego powiedział. Każdy ma prawo mówić. Ja uważam, że to jest prowadzenie Przewozów Regionalnych do upadku, jeśli każdy chce tworzyć własne spółki. Czytam dzisiaj wypowiedź pana wicemarszałka Wielkopolski: po co nam Przewozy Regionalne, my własną spółkę utworzymy. Zastanówmy się. Ja to proponowałem i cieszę się, że kolega senator Stanisław też deklaruje, żeby faktycznie dzisiaj nie skończyło się na pustym gadaniu, żebyśmy podjęli jakieś działania, żeby była współpraca. No przecież, na litość boską, jesteście ludźmi inteligentnymi, czy pan minister, czy pan prezes Celiński, czy pan prezes Moraczewski. Czy nie można usiąść i porozmawiać? Trudno, co się stało, to się stało. Nie czuję się zwycięzcą, ale faktycznie nieraz sobie myślę: dlaczego tego skromnego senatora nie posłuchano, uważano, że on chce nie wiadomo co? Drodzy państwo, musi być regulator, żeby pewne rzeczy uregulować. Ja bym naprawdę proponował w tym duchu, Panie Ministrze... Nie to, że atak. Bo pan mnie pyta... No, Panie Ministrze, widzi pan, nie ma żadnego ataku, jest troska o pasażera, troska o człowieka,

troska o to, żeby on był podmiotem. Te rzeczy, o których wszyscy panowie mówili, są rzeczami świętymi, taka jest prawda. Chodzi o to, co pan przewodniczący zaproponował, żeby się i zrealizować pewne rzeczy. Są postulaty ludzi... Byłem związkowcem i wiem, jak sprawa wygląda, jaka jest presja od dołu. To są proste sprawy. Ja wam powiem, Panowie, jaki był mój model, zanim jeszcze to rozbito: do zarządów dać ludzi z sejmików i zrobić subkonto, tak żeby była pełna kontrola, bo to, co mówią senatorowie, senator Iwan i kolega senator Stanisław, to prawda: nie można było nigdy uchwycić, jakie to są pieniądze.

Z bólem serca, Drodzy Państwo, przyjmowałem też, jak usuwano znaczek PKP Przewozy Regionalne, że 7 milionów zażądano. Jak walczyłem kiedyś o orła na czapce, bo przecież szliśmy do służby, to mi powiedział, wymienię z nazwiska, pan Janiszewski: co ty tam walczysz o orła, dobrze, że w ogóle wrócił. Są takie rzeczy, które naprawdę nas jednoczą. Papież Jan Paweł II, największy z rodu Polaków, mówił: Kolejarze, nie dajcie się podzielić. Byliśmy dumni w Lublinie, w Siedlcach, jak dawaliśmy mu miniaturę parowozu, i w Łagiewnikach Benedyktowi XVI, a teraz nie potrafimy się jak ludzie i porozmawiać. To mnie boli, nie pieniądze, Panie Prezesie Celiński, nie pieniądze, Pani Prezes Wasiak. Człowiek jest ważny, jeszcze raz człowiek i normalny dialog, normalny rozkład jazdy, a nie kupczenie, wyrywanie jeden drugiemu możliwości uruchamiania pociągów, bo na tym tylko pasażer cierpi.

Nie będę o tym mówił, jak jechałem tanimi liniami i godzinę stałem w polu. Jechał wtedy nawet i Daniec. Państwo Drodzy, żebyście usłyszeli, co mówili pasażerowie. Nie chcę mówić o zamkniętych, zamrożonych toaletach, bo nie miejsce i czas po temu. Ja apeluję i proszę nie jako senator, Panie Przewodniczący, tylko jako kolejarz: spotkajmy się w duchu dialogu. Weźmy przedstawicieli związków, weźmy Stasia, weźmy każdego kto jest chętny i kapelana, żeby nas błogosławił, żeby nie było kłótni. Dziś jest i widzicie – po raz pierwszy jestem spokojny jak aniołek, a znacie mnie i wiecie, jaki jestem. Jeśli chodzi o sprawy kolejowe, nie przebieram w słowach.

Uważam, że faktycznie trzeba się zastanowić, Drogi Panie Ministrze, jak naprawdę pomóc Przewozom Regionalnym, ale z budżetu państwa, bo samorządy, Pani Wasiak, z wielkim szacunkiem dla pani, mają też inne zadania: szkoły, szpitale, policję i wiele, wiele innych rzeczy.

Ja, Drodzy Państwo, nie zgodzę się z senatorem Iwanem w tym temacie, że zgodnie z Unią można wybrać przewoźnika. Co nam grozi? Patrzenie, co nam grozi. Niedługo nie będziemy mieli ani szesnastu tysięcy kolejarzy, ani Przewozów Regionalnych, ani spółek. Już koleje DB, mówię bardzo grzecznie, w Rybniku wystąpiły – pan minister wie – o przyznanie koncesji. Co dostały? Tak na marginesie, żeby nie wchodzić w cyfry. Intercity. Kto ich przygotował? Jak wejdą DB z pudłami wychylonymi... to zjedzą Intercity. A my do tego doprowadzamy, łącznie ze mną, do tego, że nasi między sobą się kłócą, a Niemcy stoją w blokach i się śmieją.

Dlatego, Panie Przewodniczący, jeszcze raz serdecznie, serdecznie dziękuję i proszę, żebyśmy zajęli się tymi postulatami, zwłaszcza tym, o czym powiedziałem. Ja się deklaruje, Panie Ministrze... Nie jako mediator, bo niektórzy przychodzą na mediacje, a patrzą, żeby wygrać własny interes. Bliżej Szczecina... Faktycznie siądźmy i te czysto ludzkie sprawy rozwiążmy. Panowie Senatorowie, ja wiem, bo jestem skrzynką odbiorczą. Powiedz, Kolego Senatorze Iwanie, jak to jest: a to pociąg nie jedzie do Zielonej Góry, a to toaleta nieczynna, a to nie ma skomunikowania...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No nie, ale miej cywilną odwagę i powiedz to, co nieraz mówisz.

Spróbujmy w jakiś sposób to scalić, żeby to była komunikacja. To, co powiedział senator Jurcewicz. Nie ma co płakać nad rozlanym mlekiem, trzeba wszystko zrobić, żeby te rzeczy właściwie poskładać. Już nie będę mówił, ile razy były nowelizowane ustawy, nie będę mówił, do czego miał być przeznaczony Fundusz Kolejowy, nie będę mówił, ile razy była zmieniana ustawa o transporcie. Nie chodzi o to, żebyśmy się atakowali. Proponuję, Drogi Panie Przewodniczący – kolega Jurcewicz się zgłasza, ja też deklaruję swój udział, Senatorze Jurcewiczu – żebyśmy się spotkali któregoś dnia i na spokojnie te sprawy czysto ludzkie wyjaśnili. Będę też chciał, Panie Ministrze, zaprosić pana prezesa Sadowego, bo to jest wyśmienity fachowiec, na znakomitym stanowisku, a tu chodzi o zamówienia publiczne. Jest tam pewna furтка, możliwość, z niektórych pieniędzy można skorzystać. Ale tego też nie można zrobić na ogólnym spotkaniu, tylko trzeba sięść i powiedzieć mu tak: Kochany Panie Prezesie, daj pan coś, żebyśmy mogli skorzystać z unijnych pieniędzy i wielu, wielu innych rzeczy. Tak że ja, Drodzy Państwo, proponuję, żeby ten dialog podjąć. Bo dziś jest już godzina 21.15. Że pieniędzy jest mało, to wszyscy wiemy, mało, mało i jeszcze raz mało, że były, tak jak pan minister powiedział, 0,75 mniejsze wpływy z CIT i PIT i marszałkowie nie mają pieniędzy. Szukają, skąd je wziąć, ale jak złamią dyscyplinę finansową – oni to mówią bardzo oględnie, ja powiem bardzo ostro – to CBA do nich wchodzi albo ABW i wyprowadza ich z urzędów. I nikt was, Panowie, przed tym nie uchroni. Ja wam tego nie życzę, broń Boże, ale taka jest prawda, przychodzi izba obrachunkowa, coś nie jest w porządku, zgłasza to do prokuratury i wychodzą w kajdankach. O tym też trzeba głośno powiedzieć. Więc ja bym proponował na koniec takie rozwiązanie. Jak dostałem to pismo, a jestem zainteresowany losem kolei, to od razu poszedłem porozmawiać z panem przewodniczącym, a pan przewodniczący powiedział: dobra, dokończymy to posiedzenie. I nie ma tak, Panie Prezydencie Miętek, że do nas związki nie są zapraszane. Wszyscy są zapraszani przez pana przewodniczącego, czego świadkiem jest kapelan, który po raz pierwszy jest na takim posiedzeniu komisji. W związku z tym, Panie Przewodniczący, ja proponuję takie rozwiązanie, żeby to spróbować scalać. I nie obrażajmy się, bo to są, Panie Ministrze, kolejarze. Ja wiem, że ja mogę sobie pisać, a każdy mi odpisze, że teraz Przewozy Regionalne to jest sprawa samorządów. Ale my jako senatorowie Rzeczypospolitej musimy dbać o dobro samorządów, żeby były właściwie dofinansowane i mogły autentycznie wspomóc spółkę, bo to jest ich dzieło, godzili się na te procenty.

Ja się też nie zgadzam, choć pani prezes Wasiak ma inne zdanie, z prezesem z Lubuskiego, bo Panie Prezesie, Pani Prezes, ich tam nie stać na tyle, na ile jest stać moją Małopolskę, jeśli chodzi o odprowadzenie pieniędzy. My tu nie poruszamy tego, chociaż jest pan dyrektor z Kolei Mazowieckich, że one zostały dwa razy spreferowani, bo raz dostali pięćdziesiąt „banierek” od pana premiera Hausnera oraz majątek rzeczowy, a teraz otrzymali jeszcze udziały. Niech się pan na mnie nie obrazi, ale zrobiliście superkonkurencję Przewozom Regionalnym. Bo to jest jasna sprawa: jeżdżą i zabierają... Ale chcieliśmy wszyscy wolnego rynku.

I na koniec, Panie Ministrze, humorystycznie powiem. Skoro serwisowanie i inne rzeczy są wzięte, to oni muszą sobie perony stawiać przed wjazdem do obojętnie jakiej stacji z progów, żeby mogli pasażerów wziąć. A przecież to jest proste, można

usiąść, porozmawiać: ile dzierżawy, czy możecie zapłacić, czy dacie symboliczną złotówkę?

Dzisiaj miałem ogromną satysfakcję... Jeden z Chińczyków, którzy u nas byli, mówił, że oni się cieszą, bo Polska ich wpuściła, a inne kraje Europy ich nie wpuściły. Mamy przyczółek do wyjścia na Europę – powiedział.

Dziękuję, Panie Przewodniczący, osobiście dziękuję za dzisiejszą dyskusję, zwłaszcza senatorom Platformy Obywatelskiej, bo faktycznie podejście kolegi Jurcewicza czy kolegi Iwana jest pełne troski. Rozwiążmy ten problem, Państwo Drodzy, bo ludzie na dole się śmieją, że w dobie informatyzacji nie potrafimy wprowadzić biletu integracyjnego na wszystkie środki lokomocji. To po co nam, Panie Ministrze, ta cała informatyka? Za co pieniądze biorą? Ale wystarczy, bo to już złośliwe, a nie chcę być złośliwy.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dobrze. Chociażby po to, żeby usłyszeć pana senatora Koguta o tej godzinie w taki sposób mówiącego, warto było to posiedzenie komisji zorganizować, jak sądzę.

Szanowni Państwo, zbliżamy się do końca. Myślę, że pan senator Jurcewicz, pan senator Iwan i pan senator Kogut spróbują wypracować stanowisko komisji i rzeczywiście zwołamy jeszcze jedno posiedzenie, co najmniej. Będziemy się starali w miarę naszych kompetencji i szczerych intencji, jak sądzę, niezależnych od opcji politycznych, spowodować, żeby – jak to mówi pan senator – osoby starsze wiedziały co jest grane na dworcu, do którego pociągu mają wsiąść, były pewne, że bilet, który kupują, jest do końca trasy, nie trzeba go po drodze zmieniać itd. Warto na to w ten sposób spojrzeć i myślę, że to też jest nasza rola. Tak że bardzo proszę panów senatorów o podjęcie próby wypracowania stanowiska komisji.

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Dziękuję bardzo panu prezesowi Moraczewskiemu, panom ze związków zawodowych, zarówno w roli przedstawicieli związkowców, jak i członków rad nadzorczych. Dziękuję bardzo pani prezes Wasiak, panom senatorom. Dziękuję wszystkim obecnym. Dziękuję serdecznie tym, którzy przyjechali z bardzo daleka, jak sądzę, koleją, ze Szczecina, z Lubuskiego i ze Śląska.

(Głos z sali: To świadczy, że marszałkowie są zainteresowani.)

Tak.

Bardzo nam było miło i mogę zapewnić, że będziemy się starali, żeby nasza troška była nie tylko werbalna, ale również w miarę konkretna.

Na koniec dziękuję księdzu kapelanowi, którego mamy zaszczyt po raz pierwszy gościć na posiedzeniu komisji.

(Wypowiedź poza mikrofonem) (Wesołość na sali)

Być może, być może. W takim razie będziemy częściej zapraszali księdza kapelana.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 21 minut 20)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851