

UZASADNIENIE
do ustalenia wysokości wynagrodzenia stałego
dla Członków Zarządu Spółki pod firmą
PMT Linie Kolejowe spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Zasady kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami, reguluje Ustawa z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami (Dz.U.2020.1907) w dalszej części pisma nazywana „Ustawą”. Generalną zasadą przyjętą w art. 4 ust. 2 Ustawy jest ustalanie części stałej wynagrodzenia członka organu zarządzającego z uwzględnieniem skali działalności spółki, w szczególności wg wartości jej aktywów, osiąganych przychodów i wielkości zatrudnienia. Zgodnie z art. 4 ust. 3 Ustawy, jeżeli przemawiają za tym wyjątkowe okoliczności dotyczące spółki albo rynku, na którym ona działa, w szczególności gdy spółka realizuje program inwestycyjny znacząco przekraczający wartość jej aktywów trwałych można przyjąć podwyższone poziomy wynagrodzenia w stosunku do zasad wynikających z art. 4 ust. 2 Ustawy.

Spółka zgodnie z zatwierdzonym sprawozdaniem finansowym za rok obrotowy 2024 r. prezentuje parametry:

Parametr:	Dane za 2024 r.	Dane za 2023 r.
Suma aktywów [zł]	306 293 480,45	110 451 238,12
Roczny obrót netto ze sprzedaży [zł]	87 136 136,29	76 406 608,79
Średnioroczne zatrudnienie [osoby]	236,89	236,43

Na podstawie powyższych progów wartościowych, określonych w art. 4 ust. 2 Ustawy, wynagrodzenia Członków Zarządu Spółki powinny zostać określone na poziomie od trzykrotności do pięciokrotności podstawy wymiaru. Jednakże, analizując art. 4 ust. 3 Ustawy, należy wskazać, że Spółka w ostatnich latach znacząco zwiększyła parametry, które wpływają na wysokość wynagrodzenia Członków Zarządu. Wyniki Spółki za 2024 r. i progi wartościowe, określone w art. 4 ust. 2 Ustawy oraz szeroki zakres prowadzenia inwestycji, uzasadniają ustalenie innej wysokości części stałej wynagrodzenia Członków Zarządu Spółki.

PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (dalej: PMT Linie Kolejowe, PMT LK) działa w oparciu o Autoryzację Bezpieczeństwa wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest udostępnianie przewoźnikom linii kolejowych, utrzymanie budowli i urządzeń infrastruktury kolejowej, budowa i remonty układów torowych oraz obiektów kolejowych.

Celem strategicznym Spółki pozostaje kompleksowa i sprawna obsługa potrzeb KGHM Polska Miedź S.A. w zakresie zarządzania, w tym przeprowadzania remontów infrastruktury, a także bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej linii i bocznic kolejowych na poziomie niezbędnym dla prowadzenia na niej transportu kolejowego przez przewoźników kolejowych oraz zabezpieczenia ciągłości dostaw materiałów wsadowych dla Głównego Ciągu Technologicznego (GCT) KGHM Polska Miedź S.A.

Spółka realizuje programy inwestycyjne znacząco przekraczające wartość jej aktywów trwałych, w tym realizuje zadania inwestycyjne w Grupie Kapitałowej:

- I. Strategicznym projektem jest realizacja zadania inwestycyjnego pn. „Modernizacja Infrastruktury Kolejowej” (MIK), którego celem jest zapewnienie bezpiecznego, nieprzerwanego dostępu do infrastruktury kolejowej dla podmiotów świadczących usługi transportu kolejowego na rzecz GCT na kolejne co najmniej 30 lat;
- II. Projekt dotyczy modernizacji należącej do KGHM Polska Miedź S.A. Oddział Huta Miedzi „Głogów” bocznic kolejowej „Huta Głogów”. Bocznic przeznaczona jest do zabezpieczenia dostaw surowców i wykonywania transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji HM Głogów. Tory zdawczo - odbiorcze tej bocznic posiadają skomplikowaną formę własności, gdyż należą do trzech właścicieli a ruch kolejowy na omawianej grupie torów prowadzony jest z przewidzianej do likwidacji nastawni kolejowej PKP PLK S.A.;
- III. Projekt dodatkowego połączenia infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PMT Linie Kolejowe z siecią kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A. obejmuje wybudowanie jednotorowej linii kolejowej wraz z niezbędnym systemem sterowania ruchem kolejowym, która połączy linię kolejową nr 971b z linią kolejową nr 14 (zarządzaną przez PKP PLK). Projekt ten ma kluczowe znaczenie dla KGHM Polska Miedź S.A., gdyż stworzy alternatywne połączenie z siecią kolejową PKP PLK. Efektami realizacji projektu będzie podniesienie poziomu bezpieczeństwa transportowanych materiałów oraz stworzenie krótszego połączenia kolejowego dla transportowanych materiałów wsadowych dla potrzeb ciągu technologicznego w Hucie Miedzi Głogów.

Powyższe przesłanki sytuują Spółkę i jej Zarząd jako podmiot o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania GCT KGHM Polska Miedź S.A. i całej Grupy Kapitałowej.

Z analizy wynagrodzeń za 2024 rok, przygotowanej dla PMT LK przez niezależną, profesjonalną firmę doradczą, obejmującej stanowiska Prezesa i Wiceprezesa Zarządu PMT LK z grupą porównawczą spółek giełdowych o przychodach ze sprzedaży do 105 mln PLN, aktywach od 200 mln do 400 mln PLN i zatrudnieniu od 180 do 300 pracowników wynika, że wynagrodzenie podstawowe oraz całkowite członków Zarządu PMT LK za 2024 rok jest poniżej mediany w przyjętej grupie porównawczej.

Warto również podkreślić, że proces pozyskiwania kadry zarządzającej najwyższego szczebla dla zarządcy infrastruktury doznaje istotnych ograniczeń wynikających z rozdziału 2aa „Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy” Ustawy o transporcie kolejowym. Przepisy te wprowadzają m.in. członkom zarządu i rady nadzorczej zarządcy zakaz w zakresie podejmowania zatrudnienia, w jakiejkolwiek formie prawnej, w podmiotach działających jako przewoźnicy kolejowi w okresie ich zatrudnienia u zarządcy oraz dodatkowo przez okres 6 miesięcy od ustania pełnienia przez nich funkcji w zarządzie lub radzie nadzorczej zarządcy. W rezultacie mobilność zatrudnienia najlepszych specjalistów zarządzania w branży kolejowej podlega ograniczeniom nieznanym w innych działach gospodarki i powyższe uwarunkowania powinny zostać uwzględniona przy określaniu poziomu ich wynagrodzenia.

Biorąc pod uwagę argumenty przedstawione powyżej, spełnione zostały przesłanki, o których mowa w art. 4. ust. 3 Ustawy, umożliwiające określenie części stałej wynagrodzenia Członków Zarządu Spółki w wysokości innej niż określona w art. 4 ust. 2 Ustawy, jako adekwatnej i uzasadnionej w kontekście realizowanych inwestycji, ograniczeń wynikających z Ustawy o transporcie kolejowym oraz specyfiki działalności Spółki.