

**Uzasadnienie do projektów uchwał
Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A.
zwołanego na dzień 26 czerwca 2019 roku
dot. zmian w Statucie**

Propozycje zmian Statutu PKP CARGO S.A. (zwany dalej także: „Statutem”) mają na celu dostosowanie postanowień Statutu do aktualnych potrzeb PKP CARGO S.A. (zwana dalej także: „Spółką”) oraz obowiązujących przepisów prawa. Dodatkowo zaproponowane zmiany mają na celu usunięcie wątpliwości interpretacyjnych oraz wprowadzają rozwiązania przewidziane w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW 2016. Proponowane zmiany mają na celu poprawienie jakości ładu korporacyjnego w Spółce i zapewnienie Spółce większej elastyczności w dostosowywaniu się do zmieniających się okoliczności zewnętrznych oraz oczekiwań Akcjonariuszy.

Poniżej przedstawiamy zestawienie proponowanych zmian Statutu.

1. Zmiana § 12 Statutu (**propozycja akcjonariusza - PKP S.A.**):
 - i. zmiana § 12 ust. 2 pkt 5) - 7) Statutu dotyczy przeniesienia z kompetencji Walnego Zgromadzenia do kompetencji Rady Nadzorczej spraw określonych w art. 17 ust. 1 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Możliwość dokonania tej zmiany wynika z przepisu art. 17 ust. 1a ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym;
 - ii. zmiana § 12 ust. 2 oznaczenia pkt 8) na punkt 5) ma charakter porządkowy, związana jest ze skreśleniem dotychczasowych punktów 5) - 7)
 - iii. skreślenie § 12 ust. 3 Statutu. stanowi konsekwencję przeniesienia do Rady Nadzorczej spraw określonych w § 12 ust. 2 pkt 5) - 7) Statutu PKP CARGO S.A
 - iv. zmiana § 12 ust. 4, 5 Statutu wynika z dostosowania do przepisu art. 17 ust. 4 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym; zmiana oznaczenia na ustęp 3, 4 ma charakter porządkowy i jest związana ze skreśleniem ustępu 3.

2. Zmiana § 14 ust. 6 (**propozycja PKP CARGO S.A.**):
 - i. Dostosowanie brzmienia postanowienia do obowiązujących przepisów prawa oraz zmniejszenie liczby niezależnych członków Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. niezbędnych do zmiany Regulaminu Powoływania Członków Zarządu z dwóch do jednego:

§ 14 ust. 6 pkt 1

„1) powołanie członków Zarządu (w tym Prezesa Zarządu i członka Zarządu, o którym mowa w ust. 5 powyżej) następuje po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, którego zasady i tryb określa niniejszy Statut oraz regulamin przyjęty przez Radę Nadzorczą („Regulamin Powoływania Członków Zarządu”), z zastrzeżeniem przepisów Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym; Regulamin Powoływania Członków Zarządu określa w szczególności kwalifikacje podlegające ocenie przy wyborze kandydatów na poszczególne stanowiska w Zarządzie; zmiana Regulaminu Powoływania Członków Zarządu wymaga zgody co najmniej jednego członka Rady Nadzorczej spełniającego kryterium niezależności i powołanego na zasadach wskazanych w § 20 i 21 poniżej;”
 - ii. korekta pkt 2 poprzez wykreślenie wyrażenia „którego skład i funkcje określa § 26 ust. 3 i 4”, ponieważ część ta stanowi zdublowanie postanowienia zawartego w § 26 ust. 4:

§ 14 ust. 6 pkt 2

„2) w procedurze powoływania członków Zarządu uczestniczy komitet ds. nominacji;”

- iii. rezygnacja z obowiązkowego udziału doradcy rekrutacyjnego w procesie powoływania Członków Zarządu Spółki oraz usunięcie części przepisu jako zbędnego:

§ 14 ust. 6 pkt 3

„3) o ile Rada Nadzorcza nie zdecyduje inaczej, postępowanie kwalifikacyjne na stanowisko członka Zarządu przygotowuje, organizuje i przeprowadza profesjonalna firma doradztwa personalnego („Doradca Rekrutacyjny”) wybrana uchwałą Rady Nadzorczej na zasadach określonych w Regulaminie Powoływania Członków Zarządu;”

- iv. doradca rekrutacyjny nie powinien w sporządzanej przez siebie opinii o kandydatach dokonywać wiążącej Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. (zwana dalej także: „Radą Nadzorczą”) oceny kandydatów. Ocena taka jest uprawnieniem Komitetu ds. nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. i ostatecznie Rady Nadzorczej jako organu uprawnionego do dokonania wyboru. W związku z tym, należy dokonać zmian w dotychczasowym § 14 ust. 6 pkt 4, usuwając sformułowania o „pozytywnej” opinii w sprawie kandydata i czynnościach z tym związanych, a zastąpić je rekomendacją odnośnie poszczególnych kandydatów.

§ 14 ust. 6 pkt 4

„4) Doradca Rekrutacyjny biorący udział w postępowaniu kwalifikacyjnym sporządza pisemną opinię zawierającą co najmniej wskazanie spełniania wymaganych kryteriów oraz rekomendację dotyczącą poszczególnych kandydatów; w przypadku niespełniania przez żadnego z kandydatów wymaganych kryteriów na stanowisko członka Zarządu, postępowanie kwalifikacyjne zostaje zakończone bez rozstrzygnięcia, a Rada Nadzorcza wszczyną nowe postępowanie kwalifikacyjne;”

- v. w związku ze zmianą brzmienia § 14 ust. 6 pkt 4, o której mowa w ppkt „iv” i usunięciem „pozytywnej opinii doradcy rekrutacyjnego”, zmiany wymaga treść pkt 5 poprzez wykreślenie wyrażenia: „którzy uzyskali pozytywną opinię doradcy rekrutacyjnego” oraz dalsze doprecyzowanie jego treści.

§ 14 ust. 6 pkt 5

„5) powołanie członka Zarządu następuje wyłącznie spośród kandydatów biorących udział w postępowaniu kwalifikacyjnym. Komitet ds. nominacji przedstawia Radzie Nadzorczej rekomendację dotyczącą kandydatów z uwzględnieniem informacji uzyskanych w toku postępowania kwalifikacyjnego;”

- vi. zmniejszenie obowiązków Komitetu ds. nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. i Spółki związanych z protokołem z przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego:

§ 14 ust. 6 pkt 6

„6) komitet ds. nominacji przyjmuje protokół z przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego; Spółka udostępnia do publicznej wiadomości treść protokołu z postępowania kwalifikacyjnego w terminie 7 dni od dnia przyjęcia w formie i na zasadach

wskazanych w Regulaminie Powoływania Członków Zarządu, w tym w formie raportu bieżącego oraz poprzez publikację na stronie internetowej Spółki;”;

- vii. zmniejszenie zakresu obowiązków Komitetu ds. nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. i Spółki związanych ze zmianą Regulaminu Powoływania Członków Zarządu:

§ 14 ust. 6 pkt 7

„7) po każdej zmianie Regulaminu Powoływania Członków Zarządu komitet ds. nominacji przygotowuje pisemny raport zawierający informacje na temat wprowadzonych zmian;”;

- viii. zmiana redakcyjna treści pkt 8:

§ 14 ust. 6 pkt 8

„8) Spółka pokrywa koszty postępowania kwalifikacyjnego, w tym wynagrodzenie Doradcy Rekrutacyjnego;”;

Zmiany proponowane w § 14 ust. 6 mają na celu uelastycznienie kwestii ujętych w Statucie PKP CARGO S.A. dotyczących procesu wyboru Członków Zarządu PKP CARGO S.A.

Proponowane zmiany spowodują unowocześnienie i urynkowienie postanowień zawartych w Statucie.

Obecna regulacja dot. wyboru Członków Zarządu PKP CARGO S.A. w części dotyczącej doradcy rekrutacyjnego jest bardzo restrykcyjna, a stopień jej sformalizowania odbiega od standardów rynkowych jakie występują w innych spółkach giełdowych. Zważywszy na wagę dokumentu jakim jest Statut dla spółki akcyjnej, szczegółowe ujęcie tej kwestii w Statucie wydaje się zbyt daleko idące. Obecne uregulowania znacząco ograniczają elastyczność i możliwość reakcji na realia rynkowe, potrzeby Spółki i jej akcjonariuszy. Obecne, formalne i nieelastyczne uregulowania w tym zakresie, wydają się pozostawać w sprzeczności z interesem zarówno Spółki jak i jej akcjonariuszy.

Nie sposób znaleźć podobne postanowienia w statutach innych spółek giełdowych z WIG-20, w których udziałowcem jest Skarb Państwa. Inne spółki dokonują wyboru członków zarządu poprzez radę nadzorczą, która wszczynając postępowanie kwalifikacyjne określa szczegółowe zasady i tryb postępowania.

Obecnie wybór Członków Zarządu PKP CARGO S.A. jest de facto uzależniony od pozytywnej decyzji doradcy rekrutacyjnego (*vide* § 14 ust. 6 pkt 4 Statutu PKP CARGO S.A.). Powoduje to ograniczenie Rady Nadzorczej w zakresie grona kandydatów, spośród których Rada Nadzorcza dokonuje wyboru Członków Zarządu PKP CARGO S.A. W świetle aktualnie obowiązującej regulacji, doradca rekrutacyjny decyduje, którzy kandydaci zostaną dopuszczeni do oceny i spośród których kandydatów Rada Nadzorcza dokona ostatecznego wyboru.

Podmiot zewnętrzny, jakim jest doradca rekrutacyjny, jest ważnym uczestnikiem procesu wyboru Członków Zarządu PKP CARGO S.A. i proces wyboru Członków Zarządu Spółki powinien być wspierany przez doradcę zewnętrznego. Jednakże zakres jego wpływu na sam proces postępowania kwalifikacyjnego jest zbyt duży, jako że nie jest on organem Spółki i nie ponosi żadnej odpowiedzialności korporacyjnej za podejmowane przez siebie decyzje. Odpowiedzialność za ten

proces ponosi natomiast Rada Nadzorcza i to ona powinna dokonywać wyboru spośród wszystkich kandydatów, kierując się przy tym między innymi rekomendacją doradcy rekrutacyjnego. Co istotne, należy podkreślić, że udział doradcy rekrutacyjnego w procesie wyboru Członków Zarządu PKP CARGO S.A. na tle innych spółek, w których udziałowcem jest Skarb Państwa należy uznać za zjawisko pozytywne i wyznaczające podwyższone standardy związane z procesem kwalifikacyjnym - gros spółek w ogóle nie przewiduje udziału doradcy rekrutacyjnego w tym procesie.

Ponadto zmiana § 14 ust. 6 pkt 1 polegająca na zastąpieniu odwołania do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 marca 2003 r. w sprawie przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka zarządu w niektórych spółkach handlowych (Dz. U. z 2003 r., nr 55, poz. 476 z późniejszymi zmianami) odwołaniem do Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 2259 z późn. zm.) ma charakter techniczny. Rozporządzenie, o którym mowa w zdaniu powyżej zostało uchylone przez Przepisy wprowadzające ustawę o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 226 z późn. zm.).

3. Zmiana § 15 Statutu wprowadzająca dwuosobową reprezentację w Spółce (**propozycja PKP CARGO S.A.**):

- i. *„Jeżeli Zarząd jest jednoosobowy, Spółkę reprezentuje Prezes Zarządu. Jeżeli Zarząd jest wieloosobowy, Spółkę reprezentuje dwóch członków Zarządu działających łącznie lub jeden członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.”*

Zmiana ta ma na celu dostosowanie postanowień Statutu do powszechnie przyjętej zasady dwuosobowej reprezentacji w spółkach kapitałowych o wielkich rozmiarach, a także będzie odzwierciedlała modelowy przykład reprezentacji spółki zawarty w art. 373 § 1 Ksh.

4. Zmiana § 17 Statutu (**propozycja akcjonariusza – PKP S.A.**):

- i. Możliwość zmiany podmiotu (z Walnego Zgromadzenia na Radę Nadzorczą), któremu przekazywane jest sprawozdanie, o którym mowa w art. 17 ust. 6 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym wynika z przepisu art. 17 ust. 6a ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym;
- ii. zmiana § 17 ust. 2 Statutu polegająca na dodaniu obowiązku sporządzania sprawozdania ze stosowania dobrych praktyk polega na dostosowaniu Statutu do zmienionego brzmienia do przepisu art. 17 ust. 6 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Ponieważ dobre praktyki o których mowa w art. 7 ust. 3 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym mają dotyczyć spółek z udziałem Skarbu Państwa, w proponowanej zmianie dodano zastrzeżenie: „o ile będą miały zastosowanie do Spółki”.

5. Zmiana § 19 ust. 2 Statutu usuwająca nieaktualne odwołanie, do poprzednio obowiązującej ustawy z dnia 7 maja 2009 r. o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do badania sprawozdań finansowych oraz o nadzorze publicznym (Dz.U. 2009 Nr 77, poz. 649 tj.Dz.U. z 2016 r. poz. 1000 z późn. zm.) - (**propozycja PKP CARGO S.A.**):

- i. § 19 ust. 2

„2. PKP S.A. jest uprawniona do powoływania i odwoływania członków Rady Nadzorczej, w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej określonej zgodnie z ust. 8 (w razie, gdyby liczba

ta okazała się liczbą niecałkowitą, ulega ona zaokrągleniu do liczby całkowitej w dół powiększonej o jeden).”;

ii. § 19 ust. 15

„15. Członek Rady Nadzorczej składa rezygnację na piśmie Spółce, do wiadomości Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej.”.

Powyższa zmiana ma charakter techniczny. Pozostawianie w Statucie obecnego brzmienia powoduje, że kieruje ono do art. 86 ust. 5 ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1089), który został uchylony.

Ponadto, celem uniknięcia wątpliwości, proponuje się dodanie § 19 ust. 15 wskazującego wprost na sposób składania rezygnacji przez członków Rady Nadzorczej. Dotychczasowo w Statucie nie było takiego doprecyzowania, co mogło powodować wątpliwości, komu należy złożyć rezygnację, aby wywołała ona skutki prawne. Z uwagi na wagę tego zagadnienia, regulacja tej kwestii w Statucie wydaje się pożądana.

6. Zmiana § 19 Statutu PKP CARGO S.A. (**propozycja akcjonariusza – PKP S.A.**):

- i. zmiana § 19 ust. 12 Statutu dotyczy dostosowania do treści art. 19 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, zgodnie z którym m.in. obowiązek uzyskiwania opinii Rady do spraw spółek, posiadania wyższego wykształcenia, nie pozostawiania w stosunku pracy ze Spółką, nie dotyczy przedstawicieli pracowników.
- ii. dodanie w § 19 ust. 12a Statutu dotyczy dostosowania Statutu do treści art. 20 ust. 2 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, który to przepis wprowadza wyjątek, że obowiązek podjęcia działań mających na celu odwołanie członka Rady Nadzorczej, który nie spełnia wymogów określonych w art. 19 ust. 1-3 i 5) ustawy o zasadach zarządzania mieniem, nie dotyczy osób wskazanych przez podmiot inny niż m.in. państwowa osoba prawna.

7. Zmiana § 23 ust. 1 i ust. 2 (**propozycja PKP CARGO S.A.**):

- i. rozszerzenie kryterium niezbędnego do ważności uchwał podjętych przez Radę Nadzorczą:

§ 23 ust. 1

„1. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na jej posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej członków, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej.”.

Proponowana zmiana ma na celu uelastyczenie obrad Rady Nadzorczej i umożliwienie jej podejmowania decyzji w sytuacji nieobecności jej Przewodniczącego.

Wpłyne ona korzystnie na zwiększenie sprawności i decyzyjność Rady Nadzorczej. Biorąc pod uwagę fakt, że Rada Nadzorcza jest organem kolegialnym, celowe wydaje się rozszerzenie sytuacji, w których będzie mogła ona skutecznie podejmować uchwały. Dotychczasowe uzależnienie tej możliwości od obecności Przewodniczącego Rady Nadzorczej wydaje się zbyt formalnym ograniczeniem. Korzystne będzie umożliwienie podejmowania Radzie Nadzorczej uchwał w sytuacji losowej nieobecności Przewodniczącego, przy jednoczesnej obecności Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Wymóg obecności Przewodniczącego Rady Nadzorczej

na jej posiedzeniu wpływający na ważność uchwały tego organu jest dodatkowym zabezpieczeniem nie wynikającym z Ksh, a jego rozszerzenie o Wiceprzewodniczącego nie osłabi gwarancyjnej funkcji tego postanowienia.

Należy także zauważyć, że w innych spółkach z WIG-20 z udziałem Skarbu Państwa do ważności uchwał podejmowanych przez radę nadzorczą wymagana jest obecność Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego rady nadzorczej lub w ogóle brak jest takiego wymogu.

- ii. uelastycznienie prac Rady Nadzorczej poprzez zmianę większości głosów potrzebnych do podejmowania uchwał przez Radę Nadzorczą:

§ 23 ust. 2

„2. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw”, decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej.”.

Możliwość zmian w tym zakresie dopuszcza Ksh. Przepis art. 391 § 1 zd. 1 in fine Ksh, przewiduje, że statut może określić inaczej większość głosów wymaganą dla ważnego podjęcia uchwały przez radę nadzorczą. Dopuszczalne jest zarówno złagodzenie wymagań przez przyjęcie, iż wystarcza względna większość głosów członków rady biorących udział w głosowaniu, jak i zaostrzenie wymagań (tak J. Szwaja, w: Sołtysiński, Szajkowski, Szumański, Szwaja, Komentarz KSH, t. III, wyd. 2, s. 840, Nb 11; A. Opalski, Rada nadzorcza w spółce, s. 295).

Zasadne jest uelastycznienie kwestii podejmowania przez Radę Nadzorczą decyzji i wprowadzenie jako zasady zwykłej większości głosów niezbędnej do podjęcia uchwały.

8. Zmiana w § 25 ust. 3 (**propozycja PKP CARGO S.A.**):

- i. polegająca na doprecyzowaniu obowiązków Rady Nadzorczej:

§ 25 ust. 3 pkt 5

„5) ustalanie liczby członków Zarządu oraz ustalanie wynagrodzenia członków Zarządu, z zastrzeżeniem § 12 ust. 2 pkt 3;”

Proponuje się doprecyzowanie kompetencji Rady Nadzorczej poprzez wskazanie, że oprócz ustalania liczby Członków Zarządu Spółki, kompetencją Rady Nadzorczej jest także określenie wynagrodzenia Członków Zarządu PKP CARGO S.A.

- ii. polegająca na dostosowaniu brzmienia § 25 ust. 3 pkt 18 Statutu do wymogów wynikających z Dobrych Praktyk Giełdowych GPW 2016 oraz do wewnętrznych potrzeb Spółki:

§ 25 ust. 3 pkt 18

„18) wyrażanie zgody na zawarcie przez Spółkę: (i) istotnej umowy z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu lub (ii) umowy o wartości powyżej 10.000.000 (dziesięć milionów) złotych z podmiotem powiązaniem w rozumieniu rozporządzenia Ministra Finansów wydanego na podstawie art. 60 ust. 2 Ustawy o ofercie publicznej, przy czym dla ważności uchwały wymagana jest akceptacja przez

przynajmniej jednego z członków Rady Nadzorczej spełniających kryteria niezależności od Spółki i podmiotów mających znaczące powiązania ze Spółką wybranych w trybie § 20 powyżej oraz z uwzględnieniem § 21 powyżej. Powyższemu obowiązkowi nie podlegają umowy typowe, zawierane na warunkach rynkowych w ramach prowadzonej działalności operacyjnej przez Spółkę z podmiotem zależnym, w którym Spółka posiada większościowy udział kapitałowy.”.

Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016 w Rozdziale V.Z.5 przewidują, że zarząd spółki notowanej na Giełdzie Papierów Wartościowych powinien występować do rady nadzorczej z wnioskiem o wyrażenie zgody na zawarcie przez spółkę istotnej umowy z akcjonariuszem posiadającym co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu. Zaproponowana zmiana implementuje tę ogólną zasadę i jest standardem wśród innych spółek notowanych na GPW.

Dodatkowo, proponuje się zwiększenie kwoty zobowiązania, od której wymagane będzie uzyskanie zgody Rady Nadzorczej przy zawieraniu umów z podmiotem powiązaniem z 1.000.000 zł (jeden milion złotych) do 10.000.000 zł (dziesięć milionów złotych).

Zmiana ta podyktowana jest potrzebą wynikającą ze skali bieżącej działalności Spółki. Obroty Spółki w 2018 roku wynosiły ponad 3,9 mld zł. Obecna kwota 1.000.000 zł (jeden milion złotych), jako próg wartości umowy, od której wymagana jest zgoda Rady Nadzorczej, powoduje konieczność częstego sięgania po tę zgodę i jest niewspółmiernie niska do obrotów Spółki. W konsekwencji, przedmiotem zgody Rady Nadzorczej stają się umowy o nieznacznym znaczeniu z perspektywy wielkości Spółki.

- iii. polegająca na wykreśleniu postanowienia uzależniającego kompetencje Rady Nadzorczej w zakresie wyrażania zgody na zwolnienia z długu i umowy darowizny od posiadania przez Skarb Państwa, PKP S.A. lub inną państwową osobę prawną pozycji dominującej w Spółce:

§ 25 ust. 3 pkt 19

„19) wyrażanie zgody na:

- a) *zawarcie przez Spółkę umowy darowizny lub innej umowy o podobnym skutku o wartości przekraczającej 20.000 (dwadzieścia tysięcy) złotych lub 0,1% sumy aktywów w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego;*
- b) *zwolnienia z długu lub innej umowy o podobnym skutku o wartości przekraczającej 50.000 (pięćdziesiąt tysięcy) złotych lub 0,1% sumy aktywów w rozumieniu Ustawy o rachunkowości, ustalonych na podstawie ostatniego zatwierdzonego sprawozdania finansowego;”.*

Przedmiotowe zastrzeżenie pojawia się wyłącznie przy kompetencji Rady Nadzorczej w ww. zakresie (mimo, że pkt 19, pkt 19a i pkt 22 wprowadzone zostały do Statutu w związku z wejściem w życie Ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym tj. Dz.U. z 2018 r. poz. 1182), dlatego wskazane jest jego usunięcie w celu ujednoczenia postanowień Statutu.

W praktyce kompetencja Rady Nadzorczej w tym zakresie pozostaje bez zmian.

9. Zmiana § 25 Statutu PKP CARGO S.A. (**propozycja akcjonariusza – PKP S.A.**):

- i. zmiana § 25 ust. 3 punkty 13a) – 13d) Statutu dotyczy przeniesienia z kompetencji dotychczas Walnego Zgromadzenia (par. 12 ust. 3 pkt 5)-7) skreślone uchwałą pierwszą) do kompetencji Rady Nadzorczej spraw określonych w art. 17 ust. 1 pkt 1) - 4) ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym oraz dostosowania brzmienia do znowelizowanego brzmienia tego przepisu. Możliwość dokonania przesunięcia kompetencji wynika z przepisu art. 17 ust. 1a ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym; jednocześnie pozostawiono dotychczasowe progi kompetencyjne Rady Nadzorczej dodając odpowiednie zastrzeżenie w § 25 ust. 3 pkt 13;
- ii. zmiana § 25 ust. 3 pkt 19a) Statutu dostosowania brzmienia do znowelizowanego brzmienia tego przepisu art. 17 ust. 2 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym;
- iii. skreślenie w § 25 ust. 3 punktu 22) Statutu stanowi konsekwencję zmiany podmiotu (z Walnego Zgromadzenia na Radę Nadzorczą), któremu przekazywane jest sprawozdanie, o którym mowa w art. 17 ust. 6 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym co wynika z przepisu art. 17 ust. 6a ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Sprawozdanie będzie przedkładane Radzie Nadzorczej, nie ma więc podstaw do pozostawienia obowiązku opiniowania sprawozdania uprzednio kierowanego do Walnego Zgromadzenia.

10. Zmiana § 27 ust. 7 polegająca na zmniejszeniu wymagań statutowych wymaganych do zmiany § 26 ust. 3, ust. 4 i § 27 ust. 7 oraz usunięciu szczególnej większości wymaganej do zmiany § 14 ust. 6 (**propozycja PKP CARGO S.A.**):

§ 27 ust. 7

„7. Zmiana § 26 ust. 3 lub ust. 4 oraz niniejszego ust. 7 wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia podjętej większością czterech piątych głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących co najmniej 50% (pięćdziesiąt procent) głosów plus jeden głos z ogólnej liczby głosów w Spółce.”.

Obecne uregulowania dotyczące zmiany Statutu w zakresie:

- (I) zasad powoływania Członków Zarządu (art. 14 ust. 6);
- (II) kompetencji Rady Nadzorczej do powołania komitetu ds. nominacji (art. 26 ust. 3);
- (III) zakresu działalności komitetu ds. nominacji Rady Nadzorczej (art. 26 ust.4);

wskazujące na konieczność uzyskania większości na poziomie 4/5 głosów przy obecności akcjonariuszy reprezentujących co najmniej 3/4 kapitału zakładowego są bardzo restrykcyjne.

Tak wysokie większości głosów zwykło się przewidywać dla zmian o największym znaczeniu z punktu widzenia działalności spółki. Zgodnie z art. 414 Ksh zasadą jest podejmowanie decyzji przez Walne Zgromadzenie danej spółki bezwzględną większością głosów, a bardziej restrykcyjna większość zarezerwowana jest dla bardzo istotnych dla funkcjonowania danej spółki kwestii np.:
Art. 415 Ksh § 1. Uchwała dotycząca emisji obligacji zamiennych i obligacji z prawem pierwszeństwa objęcia akcji, zmiany statutu, umorzenia akcji, obniżenia kapitału zakładowego, zbycia przedsiębiorstwa albo jego zorganizowanej części i rozwiązania spółki zapada większością trzech czwartych głosów.

Przy obecnej strukturze kapitału zakładowego, tj. znacznym rozdrobnieniu akcjonariatu, niezmiernie trudno jest zgromadzić quorum na poziomie 75% kapitału zakładowego. Dość powiedzieć, że od chwili wejścia na Giełdę Papierów Wartościowych, Spółka nie zwołała jeszcze żadnego Walnego Zgromadzenia, na którym tak licznie byłiby reprezentowani akcjonariusze. W konsekwencji, wskazany przepis wydaje się powodować paraliż decyzyjny.

Zwraca się uwagę, że nie sposób znaleźć podobnych postanowień w statutach spółek giełdowych z WIG-20, w których bezpośrednio, albo pośrednio występowałby Skarb Państwa jako akcjonariusz.

Tak wysoko ustanowiony próg zmiany tych postanowień nie znajduje żadnego uzasadnienia rynkowego, ani nie ma wpływu na ochronę interesu akcjonariuszy. Powoduje on jedynie brak elastyczności w reagowaniu na zmieniające się okoliczności funkcjonowania PKP CARGO S.A. w otoczeniu prawnym.

Wystarczającym zabezpieczeniem interesów akcjonariuszy jest zaproponowana większość kwalifikowana do podjęcia uchwał, tj. cztery piąte głosów w obecności akcjonariuszy reprezentujących co najmniej 50% (pięćdziesiąt procent) głosów plus jeden głos z ogólnej liczby głosów w Spółce. Już ten zapis jest bowiem zastrzeżeniem wynikającej z Ksh zasady, że Walne Zgromadzenie jest ważne bez względu na liczbę reprezentowanych na nim akcji (vide art. 408 § 1 Ksh), a podjęcie uchwały wymaga bezwzględnej większości głosów (vide art. 414 Ksh).

W zakresie zmiany zasad powoływania Członków Zarządu, proponuje się, aby mogły one następować na zasadach ogólnych, tj. bezwzględną większością głosów. Przyjęcie kwalifikowanej i bardzo wysokiej większości i quorum dla uchwał w tym przedmiocie, powoduje brak elastyczności i odbiega od standardów rynkowych.

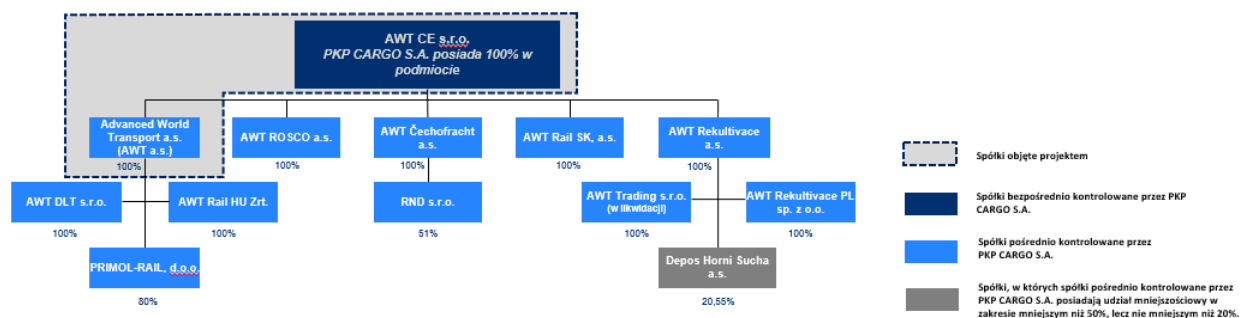
Uzasadnienie do projektu uchwały Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP CARGO S.A. zwołanego na dzień 26 czerwca 2019 roku dot. zmian w strukturze Grupy AWT

W chwili obecnej AWT CE pełni rolę spółki dominującej w Grupie AWT, skupiając swoją działalność na formalno-prawnym nadzorze właścicielskim. Z kolei zarządzanie całą Grupą AWT w ujęciu biznesowym i operacyjnym realizowane jest przez AWT a.s., tj. największą spółkę z Grupy AWT. Mając zatem na uwadze powyższe, należy wskazać, iż połączenie AWT CE i AWT a.s. będzie skutkowało redukcją w zakresie kosztów utrzymania spółki dominującej, która obecnie nie bierze aktywnego udziału w działalności biznesowej Grupy AWT, a tym samym nie tworzy wartości dodanej w łańcuchu wartości Grupy AWT.

W ramach połączenia kapitał zakładowy AWT a.s. nie zostanie podwyższony i pozostanie na obecnym poziomie tj. 2.053.473.000,00 CZK. Oznacza to, iż na skutek połączenia, PKP CARGO S.A. stanie się właścicielem 100% akcji w kapitale zakładowym AWT a.s. o wartości nominalnej 2.053.473.000 CZK.

Projekt połączenia AWT CE i AWT a.s. wpisuje się w szeroki proces reorganizacji / optymalizacji struktur Grupy AWT (a tym samym podwyższenia jej rentowności), rozpoczęty w 2018 r.

Struktura grupy AWT wg stanu na 31 marca 2019 r.



Struktura grupy AWT po dokonanych przekształceniach

