

Uzasadnienie uchwały Nr 11 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego S.A. w części dotyczącej ustalenia części stałej wynagrodzenia (Części stałej) Prezesa Zarządu Spółki w wyżej wysokości niż wynikająca z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami.

Spółka pod firmą Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A. z siedzibą we Włocławku, pozostająca jednoosobową spółką z wyłącznym udziałem Województwa Kujawsko-Pomorskiego, powstała w 2012 r. w wyniku przeprowadzonej procedury konsolidacyjnej, w ramach której doszło do połączenia w trybie art. 491 i nast. Kodeksu spółek handlowych czterech spółek komunikacji samochodowej, uprzednio przejętych w 2010 r. przez Województwo Kujawsko-Pomorskie od Skarbu Państwa, tj. spółek: Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Brodnicy S.A., Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Inowrocławiu S.A., Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Lipnie sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej we Włocławku sp. z o.o. Wpis nowo powstałej Spółki do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego nastąpił dnia 13 kwietnia 2012 r.

Z uwagi na to, iż kondycja finansowa poprzedniczek prawnych Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego S.A. była bardzo zła, a ich struktury organizacyjne nieadekwatne do ówczesnych warunków panujących na rynku usług transportowych w zakresie samochodowego przewozu osób, koniecznym stało się niezwłoczne wdrożenie w odniesieniu do nowo powstałego podmiotu gospodarczego szeroko zakrojonych działań restrukturyzacyjnych, w pierwszej kolejności umożliwiających mu utrzymanie prowadzenia aktywności statutowej w regionie kujawsko-pomorskim, na obszarze którego rynek usług transportowych zdominowany był i pozostaje do dnia dzisiejszego przez podmioty prywatne działające w oparciu o reguły rachunku ekonomicznego, bez uwzględniania interesów publicznych tutejszej regionalnej wspólnoty samorządowej.

Aktualny jednoosobowy Zarząd Spółki, który z początkiem 2014 r. zastąpił pierwszy skład, trzysobowy tego Organu, przystąpił do intensyfikacji przeprowadzonych dotychczas działań naprawczych, obliczonych na poprawę sytuacji ekonomicznej przewoźnika, wzrost efektywności wykorzystania nabytego w wyniku konsolidacji zasobu majątkowego, a tym samym efektywności prowadzonej za jego pomocą działalności, celem doprowadzenia do jak najpełniejszego zaspokajania zbiorowych potrzeb regionalnej wspólnoty samorządowej w zakresie publicznego transportu samochodowego, przy jednoczesnym zniwelowaniu groźby upadłości Spółki.

W rezultacie szeroko zakrojonych działań restrukturyzacyjnych i dostosowawczych odnotowano w relatywnie krótkim okresie czasu poprawę wskaźników ekonomicznych charakteryzujących kondycję finansową Spółki, z pozytywnym skutkiem podjęto także czynności obliczone na racjonalizację zakresu i struktury usług publicznych przez nią świadczonych. Czynności te były urzeczywistniane przy antycypowaniu przez Zarząd Spółki wejścia w życie, począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r., nowych rozwiązań w zakresie organizacji i wykonywania działalności w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Wydłużenie okresu *vacatio legis* dla przepisów wyznaczających nowy model funkcjonowania tego transportu, a w dalszej konsekwencji brak pewności – w obliczu zainicjowanych na nowo prac legislacyjnych w tej dziedzinie – co do ostatecznego kształtu tego modelu i roli,

jaką miałby pełnić w nim Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A., rzutuje w sposób negatywny na sytuację Spółki. Skutkiem zaistniałego stanu rzeczy Organ zarządzający Spółki stoi w obliczu ryzyka niepewności prawnej, implikującej dalszą niepewność co do kierunku działań organizacyjno-finansowych, jakie powinien on wdrożyć celem jak najbardziej efektywnej kontynuacji działalności przewozowej realizowanej przy uwzględnieniu konieczności niezakłóconego zaspokajania przez Spółkę zbiorowych potrzeb ludności w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Rynek usług transportowych z istoty rzeczy jest rynkiem trudnym, który to jego charakter uwypukleniu ulega zwłaszcza w obszarze województwa kujawsko-pomorskiego, z uwagi na specyfikę społeczno-gospodarczą i komunikacyjną tutejszego regionu. Stąd też zagwarantowanie niezakłóconej kontynuacji działalności statutowej Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego S.A., przy wyeksponowanym powyżej stanie niepewności prawnej co do przyszłej organizacji tego rynku, implikuje konieczność niezwłocznego opracowania i wdrożenia modelu funkcjonowania podmiotu gwarantującego jego pomyślność niezależnie od kształtu, jaki rynek ten nabierze ostatecznie w wyniku finalizowanych prac legislacyjnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sprostanie temu zadaniu wymaga wykazania się ponadprzeciętnymi zdolnościami menadżerskimi, a także niezbędnym doświadczeniem fachowym, które to przymioty w przypadku aktualnego jednoosobowego Zarządu Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego S.A. pozytywnie weryfikuje przebieg i rezultat przeprowadzonych dotychczas przezeń działań podejmowanych w sferze zarządczej w odniesieniu do Spółki.

Powyższe okoliczności natury, tak prawnej, jak i faktycznej uzasadniają w ocenie tut. podmiotu uprawnionego do wykonywania praw udziałowych przyznanie Prezesowi Zarządu Kujawsko-Pomorskiego Transportu Samochodowego S.A. kwoty części stałej wynagrodzenia w wysokości wyższej niż wynikająca z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r., tj. w wysokości odpowiadającej 6,5-krotności podstawy wymiaru w rozumieniu art. 1 ust. 3 pkt 11 tej ustawy.