

UCHWAŁA NR 83/XVIII/2008
z dnia 24 kwietnia 2008 roku
RADY MIASTA PODKOWY LEŚNEJ

w sprawie wyrażenia zgody na podpisanie Aneksu nr 3 do umowy sprzedaży udziałów spółki z ograniczoną odpowiedzialnością PKP Warszawska Kolej Dojazdowa z dnia 30 września 2005 roku.

Na podstawie art.7 ust. 1 pkt. 4 i art. 18 ust. 2 pkt. 9 lit. „f” i „g” ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001r. Nr 142 poz. 1591 z późn. zm.) w związku z uchwałą Nr 69/VIII/2004 z dnia 20 lutego 2004 r. Rady Miasta Podkowa Leśna w sprawie porozumienia dotyczącego udziału samorządów w prywatyzacji PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. oraz uchwałą Nr 138/XXXIII//2005 z dnia 17 marca 2005 r. Rady Miasta Podkowy Leśnej w sprawie wyrażenia zgody na nabycie udziałów PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Rada Miasta Podkowy Leśnej uchwala, co następuje:

§ 1

Wyraża się zgodę na podpisanie Aneksu nr 3 do umowy sprzedaży udziałów spółki z ograniczoną odpowiedzialnością PKP Warszawska Kolej Dojazdowa z dnia 30 września 2005 roku, zawartej pomiędzy Miastem Podkowa Leśna, Samorządem Województwa Mazowieckiego, m.st. Warszawą, Gminą Pruszków, Gminą Michałowice, Gminą Milanówek, Gminą Grodzisk Mazowiecki, Miastem i Gminą Brwinów a Polskimi Kolejami Państwowymi S.A., w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej uchwały.

§2

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Podkowy Leśnej.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

*Przewodniczący Rady Miasta
Podkowa Leśna
/-/
Janusz Radziejowski*

Aneks nr 3

z dnia _____
do umowy sprzedaży udziałów spółki PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. z
dnia 30 września 2005 roku zawarty pomiędzy

spółką Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie przy ul. Szczęśliwickiej 62, wpisaną do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000019193, NIP 525-00-00-251, o kapitale zakładowym 10 150 715 600 zł w całości wpłaconym, reprezentowaną przez:

-
-

ZWANĄ W DALSZEJ TREŚCI "**SPRZEDAJĄCYM**",

a

Samorządem Województwa Mazowieckiego, reprezentowanym przez Adama Struzika;
Marszałka Województwa Mazowieckiego i , zwanym
dalej „**Samorządem Województwa Mazowieckiego**",

Miastem i Gminą Pruszków, reprezentowaną przez Jana Starzyńskiego, Prezydenta Miasta,
zwaną dalej „**Gminą Pruszków**",

Miastem Podkowa Leśna, reprezentowanym przez Burmistrza Andrzeja Kościelnego,
zwanym dalej „**Miastem Podkowa Leśna**",

Gminą Milanówek, reprezentowaną przez Burmistrza Jerzego Wysockiego, zwaną dalej
„**Gminą Milanówek**",

Gminą Grodzisk Mazowiecki, reprezentowaną przez Burmistrza Grzegorza Benedykcińskiego, zwaną dalej „**Gminą Grodzisk Mazowiecki**",

Miastem i Gminą Brwinów, reprezentowaną przez Burmistrza Miasta i Gminy Andrzeja Guzika, zwaną dalej „**Miastem i Gminą Brwinów**",

Gminą Michałowice, reprezentowaną przez Wójta Romana Lawrence, zwaną **dalej „Gminą Michałowice"**

ZWANymi W DALSZEJ TREŚCI ŁĄCZNIE „**KUPUJĄCYMI**", OSOBNO ZAŚ
„**KUPUJĄCYM**"

Preambuła

Mając na uwadze następujące fakty:

- W dniu 30 września 2005 roku Strony podpisały umowę sprzedaży udziałów spółki PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. z siedzibą w Grodzisku Mazowieckim, zwaną dalej „UMOWĄ”;
- Umowa z dniem podpisania weszła w życie,
- Dnia 1 marca 2007 roku podpisany został Aneks Nr 1 do umowy sprzedaży udziałów spółki PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. z dnia 30 września 2005 roku -przedłużający termin realizacji Umowy do 31 marca 2007 r.,
- Dnia 26 marca 2007 roku podpisany został Aneks Nr 2 do umowy sprzedaży udziałów spółki PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. z dnia 30 września 2005 roku -przedłużający termin realizacji Umowy do 30 września 2007 r.,
- W dniu 26 września 2007 r. ziściły się wszystkie warunki zawieszające, o których mowa w punkcie 2.3 Umowy w terminie określonym Aneksem Nr 2,
- Z uwagi na dłuższy niż wstępnie przewidywany termin realizacji Umowy, konieczna będzie zmiana zapisów dotyczących przede wszystkim dat wykonania zobowiązań inwestycyjnych, poprzez przesunięcie ostatecznych terminów realizacji zobowiązań inwestycyjnych z roku 2010 na rok 2012.

Strony postanawiają:

Par. 1

1. Punkt 5.4.1. Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„5.4.1. Kupujący do końca roku 2012, lecz przez okres nie dłuższy niż do dnia, w którym nastąpiło wykonanie Zobowiązań Inwestycyjnych w całości, zobowiązują się, że nie zbędą ani nie obciążą pod jakimkolwiek tytułem prawnym Udziałów na rzecz Podmiotu Prywatnego oraz gwarantują, że żaden podmiot zaliczany do sektora finansów publicznych, na rzecz którego zbyliby Udziały, nie zbędzie ich na rzecz Podmiotu Prywatnego.”

2. Punkt 5.4.2. Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„5.4.2 Zbycie Udziałów przed końcem 2012 roku wymaga złożenia Sprzedającemu przez Kupujących raportu stwierdzającego wykonanie Zobowiązań Inwestycyjnych w całości w celu weryfikacji i zajęcia stanowiska w terminie 3 miesięcy. Brak zajęcia stanowiska w terminie jest równoznaczny z akceptacją wniosków raportu.”

3. Punkt 5.4.4. Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„5.4.4. Kupujący gwarantują, że do końca roku 2012, lecz przez okres nie dłuższy niż do dnia, w którym nastąpiło wykonanie Zobowiązań Inwestycyjnych w całości, Kupujący ani żaden Podmiot Stowarzyszony z Kupującymi nie spowoduje ani nie będzie podejmował działań w celu spowodowania, by Spółka:

- (i) zaprzestała prowadzenia działalności w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych i zarządzania linią kolejową,
- (ii) została zlikwidowana lub rozwiązana,
- (iii) zbyła swoje przedsiębiorstwo lub taką część mienia, iż zostałaby pozbawiona możliwości lub spowodowałoby to ograniczenie możliwości prowadzenia działalności w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych i zarządzania linią kolejową.
- (iv) spełniła przesłanki cofnięcia jej licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób.”

4. Punkt 5.7.1. Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„5.7.1. Kupujący zobowiązują się doprowadzić do przeznaczania całości zysków Spółki na cele inwestycyjne, co najmniej do czasu wykonania Zobowiązań Inwestycyjnych określonych w art. 6.1.1., nie dłużej jednak niż do końca roku 2012.”

5. Punkt 5.7.2. Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„5.7.2. Do końca roku 2012, zyski Spółki będą przez Zgromadzenie Wspólników przeznaczane albo na pokrycie strat za lata ubiegłe albo na kapitał zapasowy Spółki, który nie będzie mógł być aż do tego czasu rozwiązany inaczej niż na pokrycie strat za kolejne lata obrotowe.”

6. Punkt 6.1.1. Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„6.1.1. Kupujący zobowiązują się działać z najwyższą starannością, aby Spółka poniosła nakłady w łącznej kwocie 166.185.000 (sto sześćdziesiąt sześć milionów sto osiemdziesiąt pięć tysięcy) złotych na Rzeczowe Aktywa Trwałe oraz na Infrastrukturę do końca roku 2012.”

7. Punkt 8.1.2. Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„8.1.2. Do końca roku 2012, lecz przez okres nie dłuższy niż do dnia, w którym nastąpiło wykonanie Zobowiązań Inwestycyjnych w całości, Sprzedającemu będzie przysługiwało prawo osobistego bezpośredniego powoływania i odwoływania jednego członka Rady Nadzorczej Spółki, spośród osób, które złożyły egzamin w trybie przewidzianym w przepisach o komercjalizacji i prywatyzacji, na trzyletnią kadencję, wspólną z pozostałymi członkami Rady Nadzorczej.”

8. Par.9. Umowy otrzymuje następujące brzmienie:

„9. Żadna ze Stron do końca roku 2012, lecz przez okres nie dłuższy niż do dnia, w którym nastąpiło wykonanie Zobowiązań Inwestycyjnych w całości, nie dokona przeniesienia praw lub obowiązków wynikających z Umowy na inny podmiot bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej Strony. Postanowienie to nie dotyczy przeniesienia praw i obowiązków Sprzedającego na Skarb Państwa, na którą Kupujący niniejszym wyraża zgodę.”

Par. 2

Załącznik nr 6 do Umowy - Opis Zobowiązań Inwestycyjnych, przyjmuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego aneksu.

Par. 3

Niezwłocznie po podpisaniu niniejszego aneksu przez wszystkie Strony, Kupujący doprowadzi do podjęcia przez Zgromadzenie Wspólników Spółki uchwały w sprawie zmiany Założycielskiego w celu dostosowania go do powyżej przyjętych postanowień.

Par. 4

Aneks wchodzi w życie z dniem podpisania.

Par. 5

Niniejszy aneks sporządza się w ośmiu egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.

Sprzedający:

POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA

reprezentowana przez:

.....

.....

Kupujący:

reprezentowani przez

.....

Adam Struzik
Samorząd Województwa Mazowieckiego

.....

Grzegorz Benedykciński
Gmina Grodzisk Mazowiecki

.....

Jan Starzyński
Gmina Pruszków

.....

Roman Lawrence
Gmina Michałowice

.....

Piotr Szprendałowicz
Samorząd Województwa Mazowieckiego

.....

Andrzej Kościelny
Miasto Podkowa Leśna

.....

Jerzy Wysocki
Gmina Milanówek

.....

Andrzej Guzik
Miasto i Gmina Brwinów

Załącznik Nr 6

**Zobowiązania Inwestycyjne
Kupującego 100% udziałów
Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością
„PKP Warszawska Kolej Dojazdowa”
w Grodzisku Mazowieckim**

I. Podstawa opracowania

Podstawą niniejszego opracowania jest „Biznesplan dla „Warszawskiej Kolei Dojazdowej” Spółka z o.o. z dnia 14 listopada 2004 r. - będący Załącznikiem Nr 3 do „Oferty Wiążącej kupna 100% udziałów Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością „PKP Warszawska Kolej Dojazdowa” złożonym przez Konsorcjum Samorządowe Zarządowi PKP S.A. w dniu 15 października 2004 r.

W szczególności plany rozwojowe zawarte są w Rozdziale nr 9 ww. „Biznesplanu.....”

II. Podnoszenie kapitału zakładowego Spółki

Kupujący zobowiązują się do podniesienia kapitału zakładowego jak niżej:

- Do kwoty 15.500.000,- PLN w terminie do 31 grudnia 2007 roku;
- Do kwoty 56.500.000,- PLN w terminie do dnia 31 grudnia 2009 roku.

Dalsze podnoszenie kapitału zakładowego może być dokonywane na uzasadniony wniosek Zarządu Spółki - zgodnie z zapisami Umowy Spółki.

III. Planowane nakłady inwestycyjne

Kupujący będą zmierzać do poniesienia nakładów inwestycyjnych określonych w poniższej tabeli

Program nakładów inwestycyjnych (w PLN)

Wyszczególnienie	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Na infrastrukturę i technologię	2.000.000	1.900.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
2. Na systemy dystrybucji	50.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
3. Na sferę organizacji i zarządzania	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
4. Inne nakłady (budowa nowych linii)	2.000.000	4.500.000	3.700.000	3.400.000	0	0
5. Zakupy taboru (od 2008 roki uzależnione od wysokości amortyzacji zysku Spółki i dostępu do środków unijnych)	10.500.000	22.000.000	22.000.000	22.000.000	33.000.000	33.000.000
6. Razem nakłady inwestycyjne	14.560.000	28.425.000	27.225.000	26.925.000	34.525.000	34.525.000
7. W tym część gwarantowana stanowiąca jednocześnie minimalną wartość podwyższenia kapitału zakładowego Spółki	9.390.500	16.000.000	25.000.000			

Nakłady opisane powyższą tabelą, w latach 2007 -2012 wyniosą w sumie 166.185.000 PLN (Zobowiązania Inwestycyjne). Gwarantowaną część zobowiązań inwestycyjnych stanowią zobowiązania związane z podwyższeniem kapitału

zakładowego WKD, zgodnie z punktem II niniejszego załącznika. Na gwarantowaną część zobowiązań inwestycyjnych składać się będą:

- W 2007 roku wniesienie do Spółki jednej jednostki taboru (EN95-01) będącej obecnie użytkowanej przez Spółkę na podstawie umowy dzierżawy,
- W 2008 roku wniesienie aportem lub przekazanie środków pieniężnych na zakup przynajmniej jednej nowej jednostki taboru (np. kolejny EN95-01) oraz wykonanie zobowiązań inwestycyjnych niezwiązanych z zakupem taboru o minimalnej wartości 3.000.000 PLN.
- W 2009 roku wniesienie aportem lub przekazanie środków pieniężnych na zakup przynajmniej dwóch nowych jednostek taboru (np. EN95-01) oraz wykonanie zobowiązań inwestycyjnych niezwiązanych z zakupem taboru o minimalnej wartości 3.000.000 PLN.

W ramach Zobowiązań Inwestycyjnych przewidziano zakup 13 nowych pociągów. Część środków na wykonanie Zobowiązań Inwestycyjnych pochodzić będzie z:

- o amortyzacji środków trwałych posiadanych przez spółkę,
- o zysku Spółki reinwestowanego w całości,
- o podniesienia kapitału Spółki przez członków Konsorcjum Samorządowego,
- o dotacji „ustawowych” do przejazdów ulgowych,
- o dotacji samorządowych.

Uzupełnieniem środków niezbędnych do wykonania Zobowiązań Inwestycyjnych, będą środki z: Kontraktu Wojewódzkiego, funduszy strukturalnych z Unii Europejskiej, szczególnie z Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego w ramach Priorytetu 1. Działania 1.6. „Rozwój transportu w aglomeracjach” oraz Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska na dofinansowanie inwestycji proekologicznych.

Nakłady inwestycyjne na budowę nowych linii wyniosą odpowiednio:

Nakłady inwestycyjne na budowę nowych linii kolejowych (w PLN)

Wyszczególnienie	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Linia kol. z Michałowic do Janek	0	1.500.000	3.700.000	3.400.000	0	0
2. Linia kol. z Komorowa do Janek	0	0	0	0	0	0
3. Linia kol. Nr 512 („miejska” w Pruszkowie)	2.000.000	3.000.000	0	0	0	0
4. Razem nakłady na budowę linii	2.000.000	4.500.000	3.700.000	3.400.000	0	0

Ewentualne opóźnienia w realizacji nakładów inwestycyjnych na rozbudowę nowych linii kolejowych, jednak nie trwające dłużej niż do 2012 roku, mogą wynikać z następujących przyczyn:

- braku dostatecznych środków finansowych u Kupującego,
- braku uzyskania stosownych praw własności gruntów lub niezbędnych zgód i zezwoleń.

IV. Planowy rozwój linii obsługiwanych przez Spółkę

Powstanie dużego i ciągle rozbudowywanego centrum handlowo-rozrywkowego w Jankach stwarza perspektywy dla budowy nowych linii obsługiwanych przez WKD, z zastrzeżeniem zgodności tych inwestycji z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa oraz nienaruszania praw osób trzecich.

Dynamiczny rozwój największego w regionie miasta Pruszkowa stwarza pilną potrzebę rozważenia uruchomienia szynowej komunikacji miejskiej na bazie istniejącej linii Pruszków - Komorów.

Realizacja projektu jest ściśle związana z poprawą obsługi społeczności lokalnych w zakresie komunikacji publicznej. Poszczególne, opisane niżej, części projektu mogą być realizowane odrębnie jako osobne inwestycje i tak zostały omówione. Wydaje się jednak, iż najbardziej efektywne byłoby realizowanie ich w ramach jednego łącznego projektu, prawdopodobnie z koniecznością etapowania w czasie jego realizacji.

1. Linia do Janek

Intensywnie rozbudowywany kompleks usługowo-handlowy w Jankach jest obecnie dostępny poprzez dojazd samochodem osobowym lub środkami komunikacji masowej - autobusami finansowanymi przez centrum handlowe. Autobusy kursują z centrum Warszawy, Warszawy-Ursusa i Pruszkowa. Linia ta może mieć duże znaczenie wobec konieczności alternatywnego do drogowego połączenia Raszyna i nasilających się protestów jego mieszkańców na niezwykle duży ruch drogowy w Al. Krakowskiej.

Budowa linii kolejowej obsługiwanej przez autobus szynowy lub tabor WKD umożliwi zapewnienie pojemnego, szybkiego środka transportu. Istnieją dwie alternatywne trasy lokalizacji linii:

- z Michałowic do Janek,
- z Komorowa do Janek.

Obie trasy są możliwe do realizacji, przy czym trasa Komorów - Janki dł ok. 7 km jest prawie dwukrotnie dłuższa i stwarza większe trudności realizacji z uwagi na intensywną zabudowę. Prawdopodobnie taki przebieg trasy zapewni znacznie niższą frekwencję, nie zapewni dojazdu do Janek z centrum Warszawy i w niewielkim stopniu odciąży „zakorkowaną” ul. Grójecką i Al. Krakowską. Studium wykonalności pozwoli wybrać bardziej efektywną. Obie trasy wymagają analizy planu przestrzennego zagospodarowania, a w przypadku przyjęcia do realizacji - wykupu gruntów.

Prononowana lokalizacja linii do Janek naniesiona na planie okolic Warszawy



Kolor niebieski — wersja trasy Komorów- Janki Kolor czerwony —
wersja trasy Michałowice - Janki

1.1. Spodziewane efekty:

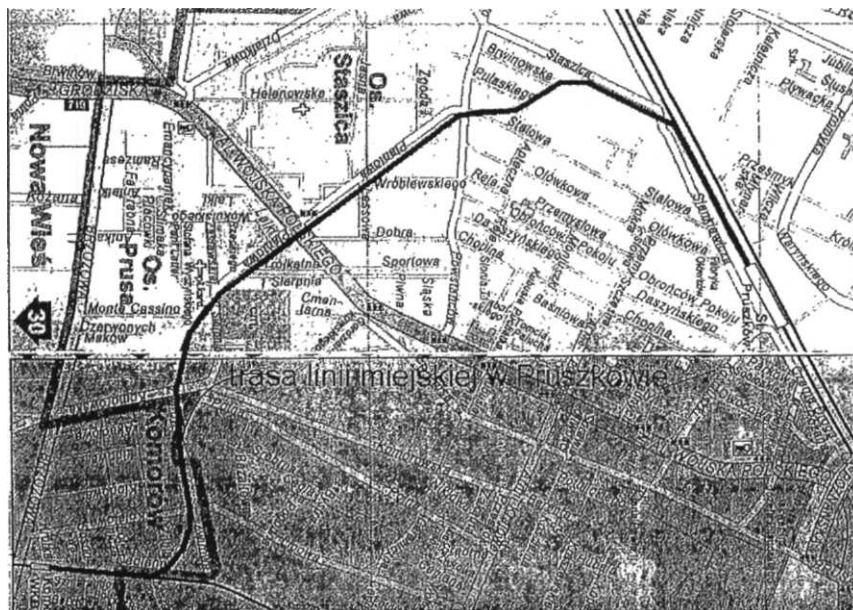
- nowa linia zapewniająca dojazd do centrum handlowo-rozrywkowego, jednocześnie spełniająca rolę komunikacji miejskiej dla istniejących i planowanych osiedli na przedmieściach Warszawy.
- koszty eksploatacji stosunkowo niskie z uwagi na rozłożenie na wszystkie linie kosztów stałych.

2. Linia miejska w Pruszkowie

Istniejąca linia kolejowa nr 512, łącząca stację PKP Pruszków i stację WKD Komorów po wykonaniu remontu kapitalnego torów i wybudowaniu sieci trakcyjnej zapewni komunikację w rejonie dużych osiedli miejskich zamieszkałych przez ok. 30 tys. mieszkańców. Rejon miasta Pruszkowa, położony wzdłuż torów linii 512 dalej intensywnie się rozbudowuje i uruchomienie komunikacji szynowej znacznie usprawni

dojazd do pracy i szkół. Ze względu na istnienie linii, nakłady inwestycyjne byłyby stosunkowo niewielkie. Nie występuje także konieczność wywłaszczeń czy w inny sposób regulacji własności gruntów. Linie może obsługiwać tabor WKD. Również jej utrzymanie zrealizują specjalistyczne służby WKD, stąd koszty bieżącego utrzymania jak i organizacji przewozów mogą być znacząco ograniczone. Alternatywnie można rozważyć prowadzenie przewozów taborem tramwajowym lub autobusem szynowym, co jednak wygeneruje dodatkowe koszty stałe.

Przebieg istniejącej linii 512 na planie miasta Pruszkowa



2.1. Spodziewane efekty:

Pozwala na uruchomienie szybko i przy stosunkowo niskich kosztach linii spełniającej rolę tramwaju dla Pruszkowa, z całym zaletami tego typu transportu publicznego.