



**Klub Parlamentarny
Prawo i Sprawiedliwość**

Warszawa, dnia 10 lutego 2026 r.

**Grupa Posłów na Sejm RP
Klubu Parlamentarnego
Prawo i Sprawiedliwość**

RPW/4844/2026 – 1P



EZD RP KS
(GMS – WSU)
Data rejestracji: 2026 – 02 – 10
Data wpływu: 2026 – 02 – 10

**Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2022 r., poz. 990) niżej podpisani posłowie składają projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa
państwowego "Polskie Koleje Państwowe"**

Na podstawie art. 34 ust. 1 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy Pana Posła Dariusza Stefaniuka.

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego

"Polskie Koleje Państwowe"

Art. 1. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. z 2024 r., poz. 561 z późn. zm.) w art. 33wa:

- 1) uchyla się ust. 2,
- 2) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Łączna wartość nominalna skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w ust.

1, nie może przekroczyć w:

- 1) 2026 r. – 229 677 000 zł;
- 2) 2027 r. - 989 331 000 zł;
- 3) 2028 r. - 897 104 000 zł;
- 4) 2029 r. - 780 336 000 zł;
- 5) 2030 r. - 498 852 000 zł.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Uchwalona z inicjatywy rządu Prawa i Sprawiedliwości ustawa z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw miała umożliwić realizację inwestycji mającej na celu wykonanie projektu pn. Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przetadunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią oraz doprowadzić do zasadniczego wzrostu efektywności prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze przewozów towarowych i logistyki. Włączenie CARGOTOR sp. z o.o. do PKP PLK S.A. miało na celu doprowadzenie do uregulowania sytuacji prawnej w zakresie zarządzania siecią infrastruktury kolejowej w obszarze kolejowego przejścia granicznego Terespol-Brześć. Konieczność interwencji wynikała z faktu, że w zastanym w 2023 roku kształcie prawnym CARGOTOR sp. z o.o., odpowiedzialna za realizację inwestycji, nie posiadała wystarczających możliwości finansowych pozwalających na płynną realizację projektu (w celu zabezpieczenia płynnej realizacji inwestycji konieczne było zabezpieczenie środków w łącznej wysokości ok. 3 395 000 000 zł). Ponadto spółka była częścią Grupy PKP Cargo – drugiego największego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej. W celu wykluczenia ewentualnych obaw związanych z unijnymi regułami pomocy publicznej oraz zarzutów ze strony innych przewoźników zdecydowano, że CARGOTOR sp. z o.o. zostanie przeniesiony do Grupy PKP PLK S.A. Projektowana ustawa określała ramy prawne konieczne do realizacji inwestycji oraz rozwiązania umożliwiające odpowiednie jej finansowanie.

Małaszewicze, położone w gminie Terespol, pełnił funkcję tzw. suchego portu, w którym dochodzi do przetadunku towarów pomiędzy systemem kolejowym o szerokim rozstawie szyn (1520 mm), stosowanym na obszarze byłego ZSRR, a systemem normalnotorowym (1435 mm) obowiązującym w Unii Europejskiej. Z tego względu są kluczowym punktem na Nowym Jedwabnym Szlaku. W latach 2014–2021 wolumen przewozów wzrósł tam o około 5700 proc., a w szczytowym okresie przez Małaszewicze przechodziło nawet 90 proc. lądowego ruchu towarowego z Chin do Europy.

Inwestycja miała niemal podwoić przepustowość z 16 par pociągów do ponad 30 par na dobę. Miało to pozwolić na obsługę znacznie większego wolumenu kontenerów, które dziś nieraz muszą czekać na wjazd do terminali, poprawić także szybkość i efektywność. Plan obejmował również cyfryzację systemów zarządzania ruchem i przyspieszenie odpraw celnych poprzez rozbudowę

infrastruktury i zastosowanie nowoczesnych technologii. W rezultacie Małaszewicze miały umocnić swoją pozycję jako jeden z najważniejszych punktów przeładunkowych w Europie.

Po jesiennych wyborach w 2023 roku nominowany z ramienia PSL minister Dariusz Klimczak z początku zapewniał o poparciu dla projektu. Jednak z biegiem miesięcy z obozu rządowego zaczęły płynąć sygnały o weryfikacji skali inwestycji. Pomimo znaczenia strategicznego rozbudowa terminala przez ostatnie lata była blokowana. Dominowały jedynie zapowiedzi, a realizacja planów do tej pory nie ruszyła. Inwestycja była wielokrotnie przesuwana, dzielona na etapy lub uzależniana od kolejnych decyzji formalnych. Wciąż powracały te same bariery: nieuregulowana struktura własnościowa infrastruktury, brak jednego gospodarza projektu, przeciągające się decyzje polityczne, rezygnacja Komisji Europejskiej z finansowania inwestycji z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), a także problemy z zabezpieczeniem finansowania w odpowiednim modelu.

Przełom nastąpił w styczniu 2026 roku. PKP Polskie Linie Kolejowe nabyły 100 proc. udziałów w Cargotorze, przejmując zarządzanie infrastrukturą terminala.

W efekcie wieloletnich zaniedbań przez obecny rząd Małaszewicze funkcjonują dziś na granicy swojej przepustowości, opierając się na infrastrukturze, która w dużej mierze powstała dekady temu i była jedynie doraźnie modernizowana. Mała przepustowość powoduje opóźnienia w odprawach, ogranicza liczbę obsługiwanych pociągów i zmniejsza konkurencyjność polskiego korytarza transportowego wobec alternatywnych tras przez inne kraje.

Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej w rejonie Małaszewicz ma strategiczne znaczenie w kontekście wzmocnienia konkurencyjności polskiego sektora logistycznego. Niniejszy projekt ustawy ma na celu uregulowanie w latach 2026-2030 wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych, które zgodnie z ustawą mogą zostać przekazane Polskim Liniom Kolejowym S.A. z przeznaczeniem na podwyższenie ich kapitału zakładowego. Tym samym niniejszy projekt zapewni spółce Cargotor sp. z o.o., odpowiedzialnej za realizację i wykonanie projektu pn. Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią środki finansowe pozwalające na płynną realizację tej inwestycji. Warto podkreślić, że projekt zakłada wyłącznie przesunięcie w czasie w/w środków, bez ingerencji w jej wysokość, co wynika z niepodjęmowania przez obecny rząd od 2023 r. do końca 2025 r. żadnych realnych działań związanych z realizacją inwestycji polegającej na modernizacji infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze.

Przesunięcie środków finansowych, o których mowa powyżej w ocenie wnioskodawców przyczyni się wymiennie się do rozpoczęcia realizacji inwestycji. Rozwiązanie wynikające z niniejszego projektu ustawy powinno nadać nowe tempo w utworzeniu regionalnego (w skali Europy) hubu transportowego, przystosowanego do obsługi najkrótszego szlaku lądowego między Chinami a Europą.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe"

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Dariusz Stefaniuk

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Uchwalona z inicjatywy rządu Prawa i Sprawiedliwości ustawa z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw miała umożliwić realizację inwestycji mającej na celu wykonanie projektu pn. Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią oraz doprowadzić do zasadniczego wzrostu efektywności prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze przewozów towarowych i logistyki. Włączenie CARGOTOR sp. z o.o. do PKP PLK S.A. miało na celu doprowadzenie do uregulowania sytuacji prawnej w zakresie zarządzania siecią infrastruktury kolejowej w obszarze kolejowego przejścia granicznego Terespol-Brześć. Konieczność interwencji wynikała z faktu, że w zastanym w roku 2023 kształcie prawnym CARGOTOR sp. z o.o., odpowiedzialna za realizację inwestycji, nie posiadała wystarczających możliwości finansowych pozwalających na płynną realizację projektu (w celu zabezpieczenia płynnej realizacji inwestycji konieczne było zabezpieczenie środków w łącznej wysokości ok. 3 395 000 000 zł brutto). Ponadto spółka była częścią Grupy PKP Cargo – drugiego największego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej. W celu wykluczenia ewentualnych obaw związanych z unijnymi regułami pomocy publicznej oraz zarzutów ze strony innych przewoźników zdecydowano, że CARGOTOR sp. z o.o. zostanie przeniesiony do Grupy PKP PLK S.A. Projektowana ustawa określała ramy prawne konieczne do realizacji inwestycji oraz rozwiązania umożliwiające odpowiednie jej finansowanie.

Małaszewicze, położone w gminie Terespol, pełnią funkcję tzw. suchego portu, w którym dochodzi do przeładunku towarów pomiędzy systemem kolejowym o szerokim rozstawie szyn (1520 mm), stosowanym na obszarze byłego ZSRR, a systemem normalnotorowym (1435 mm) obowiązującym w Unii Europejskiej. Z tego względu są kluczowym punktem na

Nowym Jedwabnym Szlakiem. W latach 2014–2021 wolumen przewozów wzrósł tam o około 5700 proc., a w szczytowym okresie przez Małaszewicze przechodziło nawet 90 proc. lądowego ruchu towarowego z Chin do Europy.

Inwestycja miała niemal podwoić przepustowość z 16 par pociągów do ponad 30 par na dobę. Miało to pozwolić na obsługę znacznie większego wolumenu kontenerów, które dziś nieraz muszą czekać na wjazd do terminali, poprawić także szybkość i efektywność. Plan obejmował również cyfryzację systemów zarządzania ruchem i przyspieszenie odpraw celnych poprzez rozbudowę infrastruktury i zastosowanie nowoczesnych technologii. W rezultacie Małaszewicze miały umocnić swoją pozycję jako jeden z najważniejszych punktów przeładunkowych w Europie.

Po jesiennych wyborach w 2023 roku nominowany z ramienia PSL minister Dariusz Klimczak z początku zapewniał o poparciu dla projektu. Jednak z biegiem miesięcy z obozu rządowego zaczęły płynąć sygnały o weryfikacji skali inwestycji. Pomimo znaczenia strategicznego rozbudowa terminala przez ostatnie lata była blokowana. Dominowały jedynie zapowiedzi, a realizacja planów do tej pory nie ruszyła. Inwestycja była wielokrotnie przesuwana, dzielona na etapy lub uzależniana od kolejnych decyzji formalnych. Wciąż powracały te same bariery: nieuregulowana struktura własnościowa infrastruktury, brak jednego gospodarza projektu, przeciągające się decyzje polityczne, rezygnacja Komisji Europejskiej z finansowania inwestycji z instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), a także problemy z zabezpieczeniem finansowania w odpowiednim modelu.

Przełom nastąpił w styczniu 2026 roku. PKP Polskie Linie Kolejowe nabyły 100 proc. udziałów w Cargotorze, przejmując zarządzanie infrastrukturą terminala.

W efekcie wieloletnich zaniedbań przez obecny rząd Małaszewicze funkcjonują dziś na granicy swojej przepustowości, opierając się na infrastrukturze, która w dużej mierze powstała dekady temu i była jedynie doraźnie modernizowana. Mała przepustowość powoduje opóźnienia w odprawach, ogranicza liczbę obsługiwanych pociągów i zmniejszając konkurencyjność polskiego korytarza transportowego wobec alternatywnych tras przez inne kraje.

Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej w rejonie Małaszewicz ma strategiczne znaczenie w kontekście wzmocnienia konkurencyjności polskiego sektora logistycznego. Niniejszy projekt ustawy ma na celu uregulowanie w latach 2026-2030 wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych, które zgodnie z ustawą mogą zostać przekazane Polskim Liniom Kolejowym S.A. z przeznaczeniem na podwyższenie ich kapitału zakładowego. Tym samym niniejszy projekt zapewni spółce Cargotor sp. z o.o., odpowiedzialnej za realizację i wykonanie projektu pn. Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią środki finansowe pozwalające na płynną realizację tej inwestycji. Warto podkreślić, że projekt zakłada wyłącznie przesunięcie w czasie w/w środków, bez ingerencji w jej wysokości, co wynika z niepodjęcia przez obecny rząd od 2023 r. do końca 2025 r. żadnych realnych działań związanych z realizacją inwestycji polegającej na modernizacji infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Nie

Cel, który ma być osiągnięty za pomocą przedmiotowego projektu ustawy nie może być zrealizowany za pomocą innych środków niż zaproponowane w projekcie.

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

- a) Projekt jest spójny z dotychczasowymi regulacjami.
- b) Projekt jest zgodny z Konstytucją RP.
- c) Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.
- d) Brak nowelizacji przepisów mógłby skutkować ograniczeniem możliwości zapewnienia płynnego finansowania inwestycji o strategicznym znaczeniu dla systemu transportowego państwa, w szczególności dla kolejowych przewozów towarowych i logistyki międzynarodowej.
- e) Z uwagi na konieczność niezwłocznego zapewnienia podstaw prawnych do finansowania inwestycji, projekt ustawy przewiduje wejście w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Projekt ustawy będzie miał pozytywne skutki dla rozwoju społecznego regionu wschodniej Polski. Ze względu na zwiększenie możliwości przepustowych całego obszaru Parku Logistycznego Małaszewicze poprzez podwojenie możliwości przeładunkowych w ramach nowoprojektowanego Parku Logistycznego Małaszewicze zakłada się powstanie nowych miejsc pracy, ograniczenie trendu migracyjnego osób młodych do dużych ośrodków miejskich oraz napływ specjalistów branżowych z innych regionów kraju, co pozytywnie wpłynie na rozwój regionu oraz demografię.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Inwestycja mająca na celu wykonanie projektu pn. Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią doprowadzi do zasadniczego wzrostu efektywności prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze przewozów towarowych i logistyki poprzez zwiększenie przepustowości infrastruktury, skrócenie czasu obsługi pociągów oraz poprawę jakości usług transportowych. Ponadto projekt ustawy doprowadzi do zwiększenia obrotów przedsiębiorstw logistycznych ulokowanych w obszarze przyszłego Parku Logistycznego Małaszewicze. Proponowane w projekcie ustawy

rozwiązania są w ocenie wnioskodawców zgodne z ustawą z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023 r. poz. 236), w szczególności zapewniają ochronę konkurencyjności sektora mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw, tym samym pozytywnie wpływają na ich działalność. Projekt ustawy nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców oraz praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej. Należy zakładać również wzrost lokalnego sektora usług, w powiązaniu z planowanym rozwojem gospodarczym rozwoju.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Projekt ustawy wywoła skutki finansowe dla sektora finansów publicznych polegające na określeniu limitów łącznej wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych przekazywanych Polskim Liniom Kolejowym S.A. w latach 2026–2030. Regulacja nie powoduje zwiększenia całkowitego zaangażowania środków publicznych (budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego) w stosunku do wcześniej planowanego poziomu finansowania inwestycji, lecz prowadzi do ich przesunięcia w czasie, wynikającego z opóźnień w realizacji projektu modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie przeładunkowym Małaszewicze. Ustawa nie powoduje zatem dodatkowego obciążenia budżetu państwa ponad kwoty już przewidziane w obowiązującym stanie prawnym. W okresie długofalowym, w związku z planowanym wzrostem zdolności przepustowych (zakłada się nawet dwukrotny wzrost przepustowości w porównaniu do warunków obecnych) oraz zwiększenia kolejowych przewozów towarowych z kierunku Chin, należy spodziewać się dwukrotnego wzrostu dochodów budżetu państwa z VAT oraz cła w związku z wykonywanymi przewozami kolejowymi przez kolejowe przejście graniczne. Dodatkowo spodziewane jest generowanie podatków do sfery samorządowej w wyniku zakładanego rozszerzenia działalności przedsiębiorstw sektora logistycznego. Według szacunków ekspertów, w ciąg pierwszych dziesięciu lat działania rozbudowany hub w Małaszewiczach miałby przynieść do budżetu państwa ok. 50 mld zł.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy wywoła skutki finansowe dla sektora finansów publicznych polegające na określeniu limitów łącznej wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych przekazywanych Polskim Liniom Kolejowym S.A. w latach 2026–2030. Regulacja nie powoduje zwiększenia całkowitego zaangażowania środków publicznych (budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego) w stosunku do wcześniej planowanego poziomu finansowania inwestycji, lecz prowadzi do ich przesunięcia w czasie, wynikającego z opóźnień w realizacji projektu modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie przeładunkowym Małaszewicze. Ustawa nie powoduje zatem dodatkowego obciążenia budżetu państwa ponad kwoty już przewidziane w obowiązującym stanie prawnym. W okresie długofalowym, w związku z planowanym wzrostem zdolności przepustowych (zakłada się nawet dwukrotny wzrost przepustowości w porównaniu do warunków obecnych) oraz zwiększenia kolejowych przewozów towarowych z kierunku Chin, należy spodziewać się dwukrotnego wzrostu dochodów budżetu państwa z VAT oraz cła w związku z wykonywanymi przewozami kolejowymi przez kolejowe przejście graniczne. Dodatkowo

spodziewane jest generowanie podatków do sfery samorządowej w wyniku zakładanego rozszerzenia działalności przedsiębiorstw sektora logistycznego. Według szacunków ekspertów, w ciąg pierwszych dziesięciu lat działania rozbudowany hub w Małaszewiczach miałby przynieść do budżetu państwa ok. 50 mld zł.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

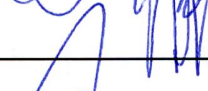
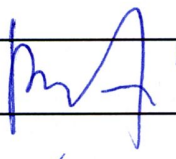
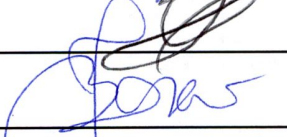
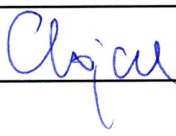
➤ Nie

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

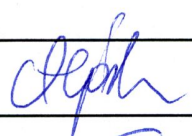
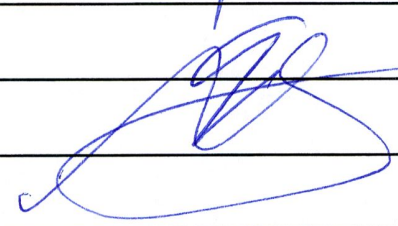
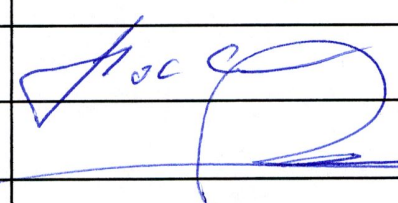
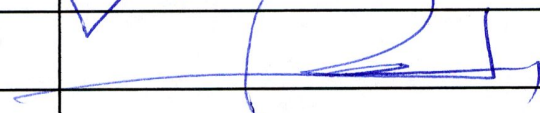
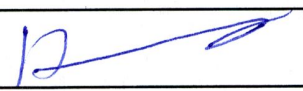
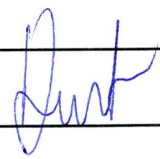
➤ Nie

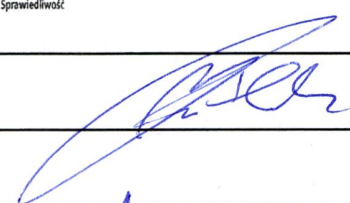
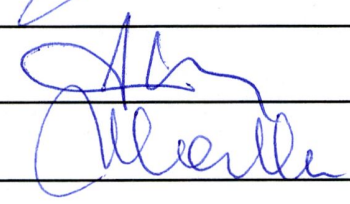
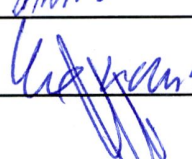
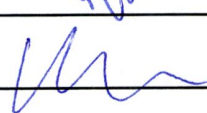
Lista posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość

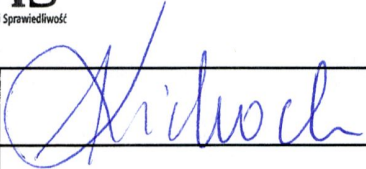
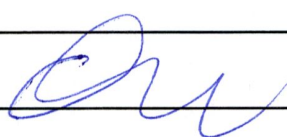
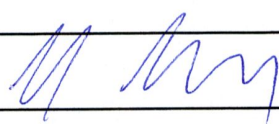
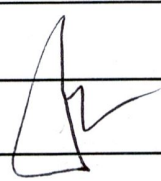
popierających projekt ustawy o zmianie ustawy o komercyjności
i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe"

L.p.	Imię i nazwisko	Podpis
1.	Andrzej Adamczyk	
2.	Waldemar Andzel	
3.	Dorota Arciszewska-Mielewczyk	
4.	Iwona Arent	
5.	Marek Ast	
6.	Piotr Babinetz	
7.	Anna Baluch	
8.	Ryszard Bartosik	
9.	Barbara Bartuś	
10.	Mariusz Błaszczak	
11.	Rafał Bochenek	
12.	Jacek Bogucki	
13.	Joanna Borowiak	
14.	Kamil Bortniczuk	
15.	Bożena Borys-Szopa	
16.	Lidia Burzyńska	
17.	Zbigniew Chmielowiec	
18.	Artur Chojecki	
19.	Kazimierz Choma	
20.	Dominika Chorościńska	

21.	Tadeusz Chrzan	
22.	Anna Cicholska	
23.	Krzysztof Cieciora	
24.	Janusz Cieszyński	
25.	Michał Cieślak	
26.	Krzysztof Czarnecki	
27.	Witold Czarnecki	
28.	Przemysław Czarnek	
29.	Arkadiusz Czartoryski	
30.	Lidia Czechak	
31.	Anita Czerwińska	
32.	Katarzyna Czochara	
33.	Władysław Dajczak	
34.	Anna Dąbrowska-Banaszek	
35.	Zbigniew Dolata	
36.	Bartłomiej Dorywalski	
37.	Przemysław Drabek	
38.	Elżbieta Duda	
39.	Jan Dziedziczak	
40.	Magdalena Filipek-Sobczak	
41.	Radosław Fogiel	
42.	Andrzej Gawron	
43.	Grzegorz Gaża	
44.	Anna Gembicka	

45.	Szymon Giżyński	
46.	Piotr Gliński	
47.	Małgorzata Golińska	
48.	Kazimierz Gołojuch	
49.	Robert Gontarz	
50.	Mariusz Gosek	
51.	Agnieszka Górka	
52.	Marcin Grabowski	
53.	Marek Gróbarczyk	
54.	Andrzej Gut-Mostowy	
55.	Kazimierz Gwiazdowski	
56.	Marcin Gwóźdź	
57.	Czesław Hoc	
58.	Zbigniew Hoffmann	
59.	Marcin Horała	
60.	Paweł Hreniak	
61.	Paweł Jabłoński	
62.	Michał Jach	
63.	Norbert Kaczmarczyk	
64.	Filip Kaczyński	
65.	Jarosław Kaczyński	
66.	Piotr Kaleta	
67.	Sebastian Kaleta	
68.	Mariusz Kałużny	

69.	Jan Kanthak	
70.	Fryderyk Kapinos	
71.	Łukasz Kmita	
72.	Maria Koc	
73.	Andrzej Kosztowniak	
74.	Henryk Kowalczyk	
75.	Janusz Kowalski	
76.	Michał Kowalski	
77.	Bartosz Kownacki	
78.	Jarosław Krajewski	
79.	Wiesław Krajewski	
80.	Leonard Krasulski	
81.	Piotr Król	
82.	Anna Krupka	
83.	Andrzej Kryj	
84.	Mariusz Krystian	
85.	Krzysztof Kubów	
86.	Marek Kuchciński	
87.	Wioletta Maria Kulpa	
88.	Maria Kurowska	
89.	Władysław Kurowski	
90.	Zbigniew Kuźmiuk	
91.	Anna Kwiecień	
92.	Ewa Leniart	

93.	Joanna Lichocka	
94.	Krzysztof Lipiec	
95.	Grzegorz Lorek	
96.	Sebastian Łukaszewicz	
97.	Marzena Machatek	
98.	Antoni Macierewicz	
99.	Grzegorz Macko	
100.	Ewa Malik	
101.	Maciej Matecki	
102.	Dariusz Matecki	
103.	Jerzy Materna	
104.	Grzegorz Matusiak	
105.	Marek Matuszewski	
106.	Łukasz Mejza	
107.	Anna Milczanowska	
108.	Daniel Milewski	
109.	Mateusz Morawiecki	
110.	Jan Mosiński	
111.	Michał Moskal	
112.	Aleksander Mrówczyński	
113.	Marcin Ociepa	
114.	Bogumiła Olbryś	
115.	Jacek Osuch	
116.	Anna Paluch	

117.	Teresa Pamuła	
118.	Monika Pawłowska	
119.	Bolesław Piecha	
120.	Grzegorz Piechowiak	
121.	Anna Pieczarka	
122.	Dariusz Piontkowski	
123.	Kacper Płazyński	<i>[Signature]</i>
124.	Szymon Pogoda	
125.	Jerzy Polaczek	
126.	Piotr Polak	
127.	Marcin Porzucek	
128.	Grzegorz Puda	
129.	Zbigniew Rau	
130.	Marcin Romanowski	
131.	Rafał Romanowski	
132.	Urszula Rusecka	<i>[Signature]</i>
133.	Paweł Rychlik	
134.	Paweł Sałek	<i>[Signature]</i>
135.	Jacek Sasin	
136.	Anna Schmidt	
137.	Łukasz Schreiber	
138.	Jarosław Sellin	
139.	Olga Semeniuk-Patkowska	
140.	Edward Siarka	

141.	Sławomir Skwarek	
142.	Kazimierz Smoliński	
143.	Krzysztof Sobolewski	<i>Sobolewski</i>
144.	Agnieszka Soin	
145.	Katarzyna Sójka	<i>K. Sójka</i>
146.	Mirosława Stachowiak-Różecka	
147.	Dariusz Stefaniuk	<i>Stefaniuk</i>
148.	Marek Subocz	<i>Subocz</i>
149.	Marek Suski	<i>M. Suski</i>
150.	Artur Szałabawka	
151.	Wojciech Szarama	
152.	Krzysztof Szczucki	
153.	Józefa Szczurek-Żelazko	
154.	Paweł Szrot	
155.	Stanisław Szwed	
156.	Szymon Szynkowski vel Sęk	
157.	Agnieszka Ścigaj	
158.	Andrzej Śliwka	
159.	Jacek Świat	
160.	Krzysztof Tchórzewski	
161.	Robert Telus	<i>Telus</i>
162.	Ryszard Terlecki	
163.	Włodzimierz Tomaszewski	
164.	Sylwester Tułajew	

165.	Piotr Uruski	
166.	Piotr Uściński	
167.	Marcin Warchoń	
168.	Robert Warwas	
169.	Jan Warzecha	
170.	Małgorzata Wassermann	
171.	Rafał Weber	
172.	Marek Wesoly	
173.	Patryk Wicher	
174.	Jarosław Wieczorek	
175.	Teresa Wilk	
176.	Elżbieta Witek	
177.	Agnieszka Wojciechowska van Heukelom	
178.	Agata Wojtyszek	<i>Wojtyszek</i>
179.	Michał Woś	
180.	Grzegorz Woźniak	
181.	Tadeusz Woźniak	
182.	Michał Wójcik	
183.	Bartłomiej Wróblewski	
184.	Jarosław Zieliński	
185.	Tomasz Zieliński	
186.	Zbigniew Ziobro	
187.	Wojciech Zubowski	<i>Zubowski</i>
188.	Ireneusz Zyska	