



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VI kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-26-08

**Druk nr 459**  
Warszawa, 21 kwietnia 2008 r.

Pan  
Bronisław Komorowski  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o komercjalizacji,  
restrukturyzacji i prywatyzacji  
przedsiębiorstwa państwowego  
"Polskie Koleje Państwowe" oraz  
ustawy o transporcie kolejowym.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanej regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

## U S T A W A

**z dnia**

### **o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym**

Art. 1. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.<sup>1)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Do PKP SA stosuje się przepisy Kodeksu spółek handlowych, jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej.”;

2) w art. 14 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>2)</sup>).”;

3) po art. 14 dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„Art. 14a. 1. Spółki utworzone na podstawie art. 14 ust. 1 i spółki, o których mowa w art. 78a, prowadzące działalność w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, obowiązane są do:

- 1) sprzedaży biletów na przejazdy w ogólnokrajowym systemie płatności za publiczne kolejowe usługi transportowe,
- 2) stosowania wspólnego biletu na przejazd.

2. Inne podmioty prowadzące działalność w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich mogą

wspólnie ze spółkami, o których mowa w ust. 1, realizować sprzedaż biletów i stosować wspólny bilet.”;

4) w art. 15:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W okresie korzystania przez PLK SA ze środków publicznych do finansowania inwestycji infrastrukturalnych akcje spółki nie dają prawa do dywidendy.”,

b) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. PLK SA zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową, określoną w przepisach o transporcie kolejowym, z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozu osób i rzeczy wraz z zajęтыми pod nie gruntami.”;

5) w art. 17:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. PKP SA jest obowiązana do wnoszenia do PLK SA w formie wkładów niepieniężnych gruntów będących przedmiotem umowy, o której mowa w ust. 6, niezwłocznie po uregulowaniu stanu prawnego poszczególnych nieruchomości, z zastrzeżeniem ust. 7a.”,

b) po ust. 7 dodaje się ust. 7a i 7b w brzmieniu:

„7a. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, nieruchomości, na których istnieją naziemne, nadziemne lub podziemne obiekty niewchodzące w skład linii kolejowej, do których nie stosuje się przepisu ust. 7, biorąc pod uwagę ich położenie i specyfikę. W rozporządzeniu określa się dla każdej nieruchomości numer działki ewidencyjnej,

numer obrębu ewidencyjnego oraz numer księgi wieczystej.

7b. W odniesieniu do nieruchomości określonych w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 7a, PLK SA przysługuje nieodpłatne prawo użytkowania. PKP SA i PLK SA ustalają w drodze umowy zakres wykonywania prawa użytkowania, obejmujący w szczególności grunt pod linią kolejową oraz urządzenia infrastruktury kolejowej niezbędne do zarządzania infrastrukturą kolejową.”;

6) po art. 17 dodaje się art. 17a w brzmieniu:

„Art. 17a. 1. PKP SA może przenosić między spółkami, utworzonymi na podstawie art. 14, 15 i 19 oraz spółkami, o których mowa w art. 78a, niektóre składniki mienia ruchomego, wniesione w trybie art. 17 ust. 1, jeżeli są one niezbędne dla prowadzenia działalności spółki wnioskującej o to mienie.

2. W sprawach, o których mowa w ust. 1, są wymagane uchwały walnego zgromadzenia lub zgromadzenia wspólników tych spółek.

3. Do przeniesienia, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 17 ust. 1, 2 i 4.

4. Zysk lub strata wynikła z czynności, o których mowa w ust. 1, odpowiednio powiększa lub zmniejsza kapitał zapasowy spółek.”;

7) w art. 18:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. PKP SA nie może bez zgody PLK SA sprzedać lub ustanowić hipoteki na nieruchomości stanowiącej linię

kolejową, w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, i przekazanej PLK SA na podstawie umowy, o której mowa w art. 17 ust. 6.”,

b) uchyla się ust. 6,

c) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Do dokonywania przez PLK SA czynności prawnych w trybie art. 9 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, polegających na nieodpłatnym przejęciu przez właściwą miejscowo jednostkę samorządu terytorialnego lub wskazanego przez nią przedsiębiorcę linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie, w celu jej dalszej eksploatacji na okres nie dłuższy niż dwa lata, zgoda ministra właściwego do spraw transportu nie jest wymagana. Zgoda ministra właściwego do spraw transportu jest wymagana do kolejnej czynności prawnej dotyczącej tego samego przedmiotu rozporządzenia.”,

d) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Czynności prawne dokonane z naruszeniem ust. 2 i 6a są nieważne.”,

e) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. PKP SA i PLK SA nie mogą sprzedawać, wnosić do spółek lub oddawać do odpłatnego korzystania innym podmiotom budynków mieszkalnych będących ich własnością, z zastrzeżeniem przepisów ust. 9 i rozdziału 7.”,

f) dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. PKP SA wniesie do PLK SA w formie wkładu niepieniężnego, w uzgodnionych wzajemnie terminach i na uzgodnionych warunkach, budynki mieszkalne, a także budynki wykorzystywane do celów zarządzania

infrastrukturą kolejową lub eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w których znajdują się lokale mieszkalne, położone w pasie gruntu wchodzącego w skład linii kolejowej.”;

8) po art. 18 dodaje się art. 18a-18c w brzmieniu:

„Art. 18a. 1. Linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym mogą być przez PLK SA albo PKP SA w porozumieniu z PLK SA, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, przekazywane nieodpłatnie na własność jednostce samorządu terytorialnego w celu wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich, przy zachowaniu istniejącego połączenia z siecią kolejową.

2. Jednostka samorządu terytorialnego występuje o przekazanie, o którym mowa w ust. 1, odpowiednio do PLK SA albo PKP SA.

3. Do wniosku PLK SA albo PKP SA o wyrażenie zgody przez ministra właściwego do spraw transportu na przekazanie nieodpłatne na własność jednostce samorządu terytorialnego linii kolejowych, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się art. 18 ust. 2c pkt 2 i ust. 2d pkt 1 lit. b. We wniosku należy wskazać wartość księgową przedmiotu rozporządzenia ustaloną na dzień podjęcia uchwały zarządu spółek o przekazaniu linii kolejowej.

4. Zmiana sposobu wykorzystania przekazanych linii kolejowych przez jednostkę samorządu terytorialnego wymaga uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu. Do wniosku jednostki samorządu terytorialnego o tę zmianę

stosuje się odpowiednio art. 18 ust. 2c pkt 1, 3-5, ust. 2d pkt 1 lit. a, pkt 2 i 3, ust. 2e i 4.

5. W przypadku niewyrażenia zgody, o której mowa w ust. 4, jednostka samorządu terytorialnego jest obowiązana zwrócić tę nieruchomość odpowiednio PKP SA lub PLK SA w stanie nie pogorszonym, a w przypadku wyrażenia zgody – jest obowiązana przekazać PKP SA lub PLK SA kwotę za nieruchomość obliczoną według wartości rynkowej, z uwzględnieniem stanu i cen nieruchomości z dnia wyrażenia zgody przez ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 18b. Linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym zbędne dla działalności PLK SA mogą być przez PLK SA albo PKP SA w porozumieniu z PLK SA, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, sprzedawane przedsiębiorcom w trybie określonym w przepisach o komercjalizacji i prywatyzacji, z zastrzeżeniem art. 18a.”.

Art. 18c. Przy wyrażaniu zgody, o której mowa w art. 18a i 18b, minister właściwy do spraw transportu bierze pod uwagę politykę państwa w zakresie infrastruktury kolejowej.”;

- 9) w art. 20 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Oświadczenia woli składane spółce przez PKP SA wymagają zachowania formy pisemnej pod rygorem nieważności. Przepisów art. 173 § 2 i art. 303 § 3 Kodeksu spółek handlowych nie stosuje się.”;

- 10) art. 20a otrzymuje brzmienie:

„Art. 20a. Do zbywania akcji lub udziałów należących do PKP SA w spółkach wykonujących przewozy pasażerskie

i przewozy towarowe na linii szerokotorowej, wpisanych do rejestru przed dniem wpisania do rejestru PKP SA, stosuje się odpowiednio art. 20 ust. 3 i 4.”;

11) po art. 20a dodaje się art. 20b w brzmieniu:

„Art. 20b. 1. PKP SA w ramach wykonywania praw z akcji i udziałów w spółkach, o których mowa w art. 14, 15, 19 i 78a, realizuje zadania koordynacyjne i regulacyjne między tymi spółkami, w zakresie:

- 1) restrukturyzacji spółek,
- 2) działań strategicznych spółek związanych z podstawową działalnością,
- 3) planowania inwestycji,
- 4) prowadzenia wspólnej międzynarodowej polityki kolejowej i członkostwa w kolejowych organizacjach międzynarodowych.

2. Przepisu art. 375<sup>1</sup> Kodeksu spółek handlowych, w sprawach określonych w ust. 1, nie stosuje się do walnego zgromadzenia spółek, o których mowa w ust. 1.”;

12) art. 29 otrzymuje brzmienie:

„Art. 29. PKP SA jest uprawniona do publicznej sprzedaży wymagalnych wierzytelności po cenie rynkowej.”;

13) uchyla się art. 30;

14) art. 31 otrzymuje brzmienie:

„Art. 31. Przy sprzedaży wierzytelności PKP SA stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego o zmianie wierzyciela, z tym że sprzedaż nie może być dokonana na rzecz dłużnika, jego zstępnych i wstępnych, podmiotu



zależnego lub dominującego, w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz. U. Nr 184, poz.1539, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119 oraz z 2007 r. Nr 235, poz. 1734).”;

15) art. 33a otrzymuje brzmienie:

„Art. 33a. Wszystkie środki finansowe pochodzące z kredytów, pożyczek lub obligacji przeznaczone na cele wymienione w art. 32 ust. 2 i 13, a także środki finansowe gromadzone przez PKP SA na specjalnych rachunkach bankowych przeznaczone na spłatę tych kredytów, pożyczek lub wykup obligacji oraz odsetek od tych zobowiązań i innych kosztów związanych z tymi zobowiązaniami, należnych podmiotom uprawnionym z tytułu tych kredytów, pożyczek lub obligacji, nie podlegają egzekucji.”;

16) uchyla się art. 33b;

17) po art. 37a dodaje się art. 37b w brzmieniu:

„Art. 37b. 1. Jeżeli grunty, o których mowa w art. 37a ust. 1, nie mają założonej księgi wieczystej lub zbioru dokumentów, przy potwierdzaniu nabycia praw, o których mowa w art. 37a ust. 1 i 2, przyjmuje się inne dokumenty stwierdzające prawa do tych gruntów oraz dane z katastru nieruchomości służące do jej oznaczenia.

2. W przypadku gruntów, dla których ze względu na brak księgi wieczystej, zbioru dokumentów albo innych dokumentów nie można ustalić osób, którym przysługują do nich prawa rzeczowe, informację o zamiarze potwierdzenia nabycia

praw, o których mowa w art. 37a ust. 1 i 2, wojewoda podaje do publicznej wiadomości w drodze obwieszczenia zawierającego w szczególności wykaz nieruchomości, przez które przebiega linia kolejowa, uwzględniając numer ewidencyjny działki, numer obrębu ewidencyjnego, powierzchnię i położenie nieruchomości. Obwieszczenie podaje się do publicznej wiadomości w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, w prasie o zasięgu ogólnopolskim oraz na stronach internetowych urzędu wojewódzkiego i urzędów gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej.

3. Jeżeli w terminie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia obwieszczenia, o którym mowa w ust. 2, w prasie o zasięgu ogólnopolskim nie zgłoszą się osoby, którym przysługują prawa rzeczowe do nieruchomości określonych w obwieszczeniu, wojewoda wydaje decyzję, o której mowa w art. 37a ust. 4. Decyzję ogłasza się w sposób określony w ust. 2. Doręczenie decyzji uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w prasie o zasięgu ogólnopolskim.”;

18) w art. 41 ust. 2 otrzymuje brzmienie :

- „2. Nie podlegają sprzedaży lokale mieszkalne znajdujące się w budynkach wykorzystywanych do celów zarządzania infrastrukturą kolejową lub eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, a także lokale mieszkalne w budynkach mieszkalnych znajdujących się na gruntach wchodzących w skład linii kolejowej.”;

19) w art. 42 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) po śmierci najemcy, jeżeli są osobami wymienionymi w art. 691 § 1 i 2 Kodeksu cywilnego,”;

20) w art. 43:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. O przeznaczeniu do sprzedaży lokali mieszkalnych PKP SA zawiadamia na piśmie osoby, o których mowa w art. 42, wyznaczając trzymiesięczny termin na złożenie pisemnego oświadczenia o zamiarze nabycia lokalu mieszkalnego, liczony od dnia doręczenia zawiadomienia osobie zainteresowanej.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W razie niezłożenia oświadczeń przez osoby, o których mowa w art. 42, PKP SA może nieodpłatnie przekazać spółdzielni mieszkaniowej budynek mieszkalny lub niesprzedane lokale mieszkalne wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do nich części gruntu.”;

21) po art. 46 dodaje się art. 46a w brzmieniu:

„Art. 46a. 1. W razie niezłożenia pisemnych oświadczeń woli, w trybie art. 43, przez osoby, o których mowa w art. 42, PKP SA może nieodpłatnie przekazać gminie budynki mieszkalne lub niesprzedane lokale mieszkalne wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do nich części gruntu oraz towarzyszącymi obiektami infrastruktury technicznej.

2. PKP SA składa gminie właściwej ze względu na miejsce położenia nieruchomości, o których mowa w ust. 1, propozycję ich przekazania wraz z:

1) pełnymi odpisami z ksiąg wieczystych, urządzonych dla przekazywanych nierucho-

mości, w szczególności potwierdzającymi prawo PKP SA do gruntów oraz własność położonych na nich budynków i innych urządzeń,

- 2) dokumentacją budowy i dokumentacją powykonawczą budynków i urządzeń, a także książką obiektu budowlanego, a w razie ich braku – inwentaryzacją budynków i urządzeń,
  - 3) informacją o tym, kiedy i jakie remonty lub modernizacje zostały w przekazanych obiektach przeprowadzone w okresie ostatnich 10 lat.
3. Nieruchomości, o których mowa w ust. 1, mogą być też przekazane w razie braku dokumentacji, o której mowa w ust. 2 pkt 2. W tym przypadku PKP SA ponosi uzasadnione koszty sporządzenia inwentaryzacji budynków i urządzeń wchodzących w skład nieruchomości, której nie wykonano do dnia jej przekazania.
  4. Przekazania nieruchomości, o której mowa w ust. 1, dokonuje się w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.
  5. Od dnia zawarcia umowy przechodzą na gminę wierzytelności związane z przekazywanymi nieruchomościami, w tym wierzytelności z tytułu zaległych czynszów.
  6. PKP SA wypłaca gminie kaucje mieszkaniowe wniesione przez najemców, najpóźniej w dniu zawarcia umowy, w takiej wysokości, w jakiej należałoby je w tym dniu zwrócić najemcom, powiadamiając ich o tym.

7. Umowy najmu lokali mieszkalnych, mieszczących się w przekazanych gminie budynkach, przekształcają się, z mocy prawa, z dniem przekazania – w umowy najmu zawarte na czas nieoznaczony. Do umów tych mają zastosowanie przepisy o ochronie prawa lokatorów i mieszkaniowym zasobie gminy.
8. PKP SA pomniejsza kapitał zapasowy o wartość księgową netto przekazywanych nieruchomości, o których mowa w ust. 1.”;

22) w art. 47a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisy ust. 1 stosuje się również do spółdzielni mieszkaniowej i gminy, którym na podstawie art. 43 ust. 4, art. 46a lub art. 81 ust. 1 zostały przekazane nieruchomości wraz z budynkami mieszkalnymi będącymi dotychczas w posiadaniu PKP lub PKP SA, a lokale mieszkalne zajmują osoby określone w art. 42 ust. 1.”;

23) po art. 74 dodaje się art. 74a i 74b w brzmieniu:

„Art. 74a. 1. Działalność socjalną dla emerytów i rencistów będących byłymi pracownikami PKP i ich rodzin prowadzą, na zasadach określonych w przepisach o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych, spółki utworzone na podstawie art. 14, 15 i 19 oraz spółki, o których mowa w art. 78a, z wyłączeniem PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie. Przepis art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 1996 r. Nr 70, poz. 335, z późn. zm.<sup>3)</sup>) stosuje się odpowiednio.

2. Działalność, o której mowa w ust. 1, przejmuje spółka, która przejęła działalność jednostki organizacyjnej PKP, w której pracownik był zatrudniony bezpośrednio przed przejściem na emeryturę lub rentę.

Art. 74b. Spółki, o których mowa w art. 74a, wykupują dla emerytów i rencistów byłych pracowników PKP i ich rodzin uprawnienia do ulgowych kolejowych świadczeń przejazdowych, na zasadach określonych w zakładowym układzie zbiorowym obowiązującym w spółce.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) dworzec kolejowy – budynek usytuowany na obszarze kolejowym, w którym znajdują się pomieszczenia do obsługi przewozu osób oraz mogą znajdować się pomieszczenia dla usług towarzyszących tej obsłudze lub pomieszczenia, w których są wykonywane czynności związane z prowadzeniem ruchu pociągów;”;

- 2) w art. 30:

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

„1a) potrzebę skomunikowania pociągów dla przewozu osób  
;”;

- b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a-2c w brzmieniu:

„2a. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy osób, przed złożeniem zarządcy wniosków o przydzielenie tras pociągów, są obowiązani do wzajemnego

uzgodnienia skomunikowania pociągów, mając na uwadze potrzeby podróżnych.

2b. Zarządca, przed dokonaniem przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy dla przewozu osób, dokonuje, w miarę potrzeby na organizowanych z udziałem zainteresowanych przewoźników konferencjach rozkładów jazdy, koordynacji wzajemnego uzgodnienia dogodnych dla pasażerów połączeń, z uwzględnieniem odpowiednich przerw między przejazdami pociągów różnych przewoźników na tych samych liniach kolejowych.

2c. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów, o których mowa w ust. 2b, z uwzględnieniem pierwszeństwa połączeń międzywojewódzkich i potrzeby ich skomunikowania z regionalnymi przewozami pasażerskimi, wynikającej z interesu podróżnych.”;

3) w art. 33 po ust. 5b dodaje się ust. 5c w brzmieniu:

„5c. Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 5, nie może przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji.”;

4) w art. 38a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Umowa określa w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania, w tym na cele, o których mowa w art. 33 ust. 5b i 5c.”;

5) po art. 38a dodaje się art. 38b w brzmieniu:

„Art. 38b. 1. W przypadku finansowania lub dofinansowania z budżetu jednostki samorządu terytorialnego

inwestycji, o których mowa w art. 38 ust. 1 i 5, zarządca przyznaje przewoźnikom kolejowym ulgę w opłacie podstawowej na określonych liniach kolejowych lub ich odcinkach.

2. Wartość przyznanej ulgi, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć wielkości środków finansowych przeznaczonych na finansowanie lub dofinansowanie inwestycji określonych w ust. 1.
3. Wielkość sfinansowania lub dofinansowania inwestycji i wysokość ulgi, o której mowa w ust. 1, określa się w umowie o realizacji zadań inwestycyjnych zawieranej między jednostką samorządu terytorialnego a zarządcą.”.

Art. 3. Do osób, które na podstawie art. 43 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, otrzymały zawiadomienie na piśmie wyznaczające sześciomiesięczny termin do złożenia oświadczenia o zamiarze nabycia lokalu mieszkalnego, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2009 r.

---

<sup>1)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz. 1315 i Nr 184, poz. 1539 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz. 1119.

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374.

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1996 r. Nr 118, poz. 561, Nr 139, poz. 647 i Nr 147, poz. 686, z 1997 r. Nr 82, poz. 518 i Nr 121, poz. 770, z 1998 r. Nr 75, poz. 486 i Nr 113, poz. 717, z 2002 r. Nr 135, poz. 1146, z 2003 r. Nr 213, poz. 2081, z 2005 r. Nr 249, poz. 2104 oraz z 2007 r. Nr 69, poz. 467 i Nr 89, poz. 589.



## UZASADNIENIE

Program restrukturyzacji jednego z największych przedsiębiorstw w kraju – Polskich Kolei Państwowych – został przyjęty przez Radę Ministrów w 1999 r. Doświadczenia w jego wdrażaniu i ocena efektów przebiegającej reformy kolejnictwa wskazują na potrzebę dostosowywania generalnie przyjętego kierunku przekształcania polskiego kolejnictwa do rozwijającego się procesu liberalizacji rynku, zachodzących zmian w prawie unijnym, jak również do doświadczeń w reformowaniu kolejnictwa w innych krajach. „Program restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych” zmieniono w 2003 r. i w lutym 2005 r. Obecnie zaistniała konieczność opracowania „Strategii dla transportu kolejowego”.

Niniejszy projekt ustawy stanowi podstawy prawne dla realizacji zawartych w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”, przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 17 kwietnia 2007 r., nowych rozwiązań, a także usprawnienia realizacji zadań określonych wcześniejszymi uregulowaniami. Projekt ustawy wprowadza przepisy:

- usprawniające restrukturyzację majątkową PKP SA, w tym procedurę zbywania udziałów mniejszościowych PKP SA w spółkach spoza Grupy PKP oraz regulację stanów prawnych nieruchomości,
- wzmacniające funkcje PKP SA w zakresie zadań koordynacyjnych i regulacyjnych między spółkami.

Ponadto projekt ustawy wprowadza zmiany mające charakter poprawek legislacyjnych, wynikające z nowelizacji innych ustaw. Dotyczy to zmian w art. 2 ust. 7, w art. 18 ust. 1 i 7, w art. 20 ust. 6 i w art. 31.

Proponowany art. 14a ma na celu poprawę jakości obsługi klientów przewoźników kolejowych z Grupy PKP (jeden bilet, dostęp do kas biletowych, skomunikowanie połączeń). Zostanie wprowadzony wspólny system umożliwiający dystrybucję biletów i stosowanie wspólnego biletu na przejazd.

Dodawany w art. 15 ust. 2a ma na celu określenie, że działalność prowadzona przez PLK SA nie jest nastawiona na maksymalizację zysku, a wygosparowane środki Spółka przeznaczy na inwestycje infrastrukturalne.

Przepis art. 15 ust. 4a w obecnym brzmieniu wyłącza z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK SA budynki i budowle przeznaczone do obsługi osób i rzeczy, jednakże bez gruntów pod nimi. Utrudniło to aportowanie infrastruktury kolejowej do PLK SA, ponieważ aportowaniu podlegałyby też grunty pod tymi budynkami i budowlami, które zostały wyłączone i mają pozostać w PKP SA bądź zostaną przekazane przewoźnikom. Proponowana zmiana stwarza możliwość geodezyjnego i prawnego wydzielenia nieruchomości objętych dyspozycją tego przepisu.

Zmiany w art. 17 ust. 7 wynikają z konieczności uwzględnienia wprowadzanego przepisu ust. 7a. Zostało zmienione również niepoprawnie użyte sformułowanie „działka ewidencyjna gruntu”.

Proponowane rozporządzenie (art. 17 ust. 7a) określi nieruchomości, które ze względu na ich specyfikę i położenie będą zagospodarowane komercyjnie przez PKP SA w sytuacjach, gdy np. linie kolejowe przebiegają w tunelach, wykopach itp., a na powierzchni gruntu znajdują się dworce pasażerskie lub mogą być zbudowane obiekty o charakterze komercyjnym, niewchodzące w skład normatywnie określonej linii kolejowej. Za przykład potrzeby wprowadzenia projektowanego przepisu może posłużyć dworzec Warszawa Centralna oraz powierzchnia nad wykopem linii średnicowej w Warszawie między ul. Jana Pawła II i ul. Żelazną.

Projektowana regulacja w art. 17 ust. 7b przewiduje zabezpieczenia dla PLK SA, w formie prawa użytkowania (ograniczone prawo rzeczowe), gwarantujące, że wyżej opisana działalność komercyjna w żaden sposób nie będzie kolidowała z zarządzaniem państwową siecią kolejową.

W art. 17a zostały zaproponowane możliwości dokonania przez PKP SA realokacji składników mienia ruchomego między spółkami zależnymi PKP SA w zakresie mienia, w które wcześniej PKP SA wyposażyła daną spółkę zależną, a mienie to okazało się niezbędne do prowadzenia działalności przez inną spółkę. Stosownie do przyjętej w „Strategii...” koncepcji, do procesu realokacji

takiego mienia zostanie wykorzystana instytucja umorzenia akcji/udziałów, uregulowana w przepisach Kodeksu spółek handlowych. Udziały PKP SA, jedyne go właściciela spółek zależnych, będą umarzane dobrowolnie. W ramach wynagrodzenia za umorzone udziały, PKP SA otrzyma składniki mienia (środki trwałe), które następnie zostaną wniesione do spółki, która o nie wystąpi, uzasadniając, że są one niezbędne dla jej statutowej działalności.

Dodany w art. 18 ust. 6a ma na celu przyspieszenie procesu przekazywania przez PLK SA linii kolejowych i odcinków linii samorządom terytorialnym. Zgodnie z art. 9 ustawy o transporcie kolejowym zarządca infrastruktury, chcąc zlikwidować linię kolejową lub odcinek linii, musi w procesie likwidacyjnym przeprowadzić konsultacje z właściwymi organami jednostek samorządu terytorialnego, na których obszarze jest zlokalizowana linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej. Likwidacja linii może zostać wstrzymana, jeżeli właściwy miejscowo organ samorządu terytorialnego lub wskazany przez niego przedsiębiorca zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji. PLK SA chcąc zawrzeć ww. umowę, w większości przypadków musi uzyskać zgodę ministra właściwego do spraw transportu w trybie art. 18 ust. 2 i 4 ustawy. Z dotychczasowej praktyki wynika, że kompletowanie dokumentów niezbędnych do złożenia tego wniosku jest procesem kosztownym i czasochłonnym. W szczególności dotyczy to wykonania wyceny przedmiotu rozporządzenia przez rzeczoznawcę majątkowego. Taki stan rzeczy powoduje, że na części linii kolejowych przewidzianych przez PLK SA do likwidacji, których spółka nie może przekazać w zarządzanie samorządowi ze względu na brak zgody ministra, nie są prowadzone prace utrzymaniowe ani ruch kolejowy, co prowadzi do dekapitalizacji tego majątku. Chcąc przyspieszyć proces rewitalizacji linii kolejowych i zatrzymać ich degradację, projektowane zapisy ustawy dają PLK SA dwa lata na sporządzenie stosownej dokumentacji i wystąpienie z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu. W tym czasie wyżej wymienione linie kolejowe będą mogły być eksploatowane przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego, bez konieczności wcześniejszej zgody ministra.

Zmiana art. 18 ust. 8 ma na celu umożliwienie zbywania budynków użytkowych, w których znajdują się lokale mieszkalne. Większość tych budynków trafi w formie aportu do spółek Grupy PKP, głównie do PLK SA. Zgodnie z art. 42 ust. 4 osobom uprawnionym, zajmującym lokal mieszkalny, przysługuje prawo pierwszeństwa w nabyciu lokalu. Obecny przepis nie pozwala PKP SA dysponować budynkami, w których jest chociaż jeden lokal mieszkalny. Z tego tytułu PKP SA ponosi tylko koszty utrzymania budynku. Rozwiązaniem problemu byłoby przekwaterowanie lokatorów do innych lokali, ale PKP SA nie posiada takich możliwości (wolnych lokali ani środków na ich zakup).

Wzdłuż linii kolejowych, na ich gruncie i na gruncie przyległego pasa gruntu, jest położonych około 10 tys. budynków zamieszkałych przez kolejarzy, byłych kolejarzy i ich zstępnych. Wnosząc do PLK SA grunty linii kolejowych, należy wnieść również te budynki, ponieważ ich wydzielenie w odrębne nieruchomości, z uwagi na ich bliskie położenie do torów, nie jest możliwe. Nie przewiduje się poszerzenia działalności PLK SA o działalność rynkową w zakresie komercyjnego wykorzystania budynków mieszkalnych.

Proponowany art. 18a modyfikuje i konkretyzuje dotychczasowe zasady dysponowania liniami kolejowymi o charakterze lokalnym na rzecz jednostek samorządu terytorialnego. Ma ułatwić samorządom przejmowanie na własność linii lub ich odcinków, jeżeli są one zainteresowane poprawą stanu technicznego tych linii kolejowych, tj. przygotowują projekt inwestycyjny. Stosownie do koncepcji przyjętej w „Strategii...”, linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym mogą być przekazywane nieodpłatnie na własność jednostkom samorządu terytorialnego, jeśli samorząd zadeklaruje gotowość wykonywania na takiej linii przewozów kolejowych. Zasadniczo to samorządy województw są zainteresowane przejmowaniem na własność linii kolejowych w celu ich modernizacji dla zwiększenia prędkości pociągów i poprawy konkurencyjności transportu kolejowego wobec transportu drogowego. Nie zamyka się jednak możliwości przejęcia linii kolejowych przez pozostałe szczeble samorządowe. Przekazanie następuje po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw transportu. Jednak tylko zobowiązanie samorządu terytorialnego do przewozów kolejowych stanowi jedyną podstawę do jej nieodpłatnego przekazania. W przypadku gdy na przejętej linii kolejowej

nie będą wykonywane przewozy kolejowe, wówczas samorząd terytorialny musi poinformować o tym ministra właściwego do spraw transportu, występując do niego z wnioskiem o zmianę przeznaczenia danej linii lub jej odcinka. Wówczas minister właściwy do spraw transportu albo wyda zgodę na zmianę przeznaczenia, pod warunkiem wykupu danej linii przez samorząd, albo też samorząd terytorialny zwróci linię w stanie nie pogorszonym, odpowiednio do PKP SA lub PLK SA. Jeżeli na przejętej przez jednostkę samorządu terytorialnego, oprócz regionalnych przewozów pasażerskich, jest prowadzony ruch dalekobieżny i towarowy – jednostka jest obowiązana zlecić zarządzanie tą linią PLK SA. W 2006 r. na remonty i inwestycje linii niebędących liniami o znaczeniu państwowym przekazano z Funduszu Kolejowego – 81,8 mln zł, zaś z budżetu państwa na remonty tej kategorii linii – 19 mln zł.

Proponowany art. 18b umożliwi przedsiębiorcom kupno linii kolejowych niezbędnych dla działalności PLK SA.

Proponowana zmiana art. 20a jest podyktowana poniższymi względami. PKP SA jest właścicielem lub użytkownikiem 100 % akcji (udziałów) w 29 spółkach, a ponadto wykonuje uprawnienia właścicielskie jako jeden z udziałowców lub akcjonariuszy w 55 spółkach (wg stanu na dzień 1 października 2006 r.). W 35 spółkach udział PKP SA jest mniejszy niż 10 %. Zgodnie z dotychczasowym przepisem art. 20a, należące do Skarbu Państwa i państwowych osób prawnych akcje lub udziały spółek wpisanych do rejestru przed dniem wpisania do rejestru PKP SA zbywa minister właściwy do spraw transportu lub PKP SA na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Przepisy te powodowały wydłużenie procedury przy zbywaniu niewielkiej liczby akcji lub udziałów. Nowe brzmienie art. 20a ogranicza możliwość udzielania pełnomocnictwa dla PKP SA przez ministra właściwego do spraw transportu i tym samym bezpośrednią kontrolę nad przebiegiem procesu prywatyzacji tylko do 3 spółek: PKP SKM Sp. z o.o., PKP WKD Sp. z o.o. i PKP LHS sp. z o.o. W pozostałych spółkach, które nie były utworzone na podstawie ustawy, akcje lub udziały PKP SA będą zbywane na ogólnie obowiązujących zasadach określonych w Kodeksie spółek handlowych.

Proponowany art. 20b definiuje zadania, jakie powinna spełniać PKP SA jako koordynator kolejowych procesów przewozowych realizowanych przez różne podmioty z Grupy PKP w zakresie realizacji zadań wynikających z polityki transportowej państwa, w szczególności w sprawach wymienionych w tym przepisie.

Założeniem dokonania zmian w art. 29 i uchylenia przepisów art. 30 ustawy dotyczących trybu publicznej sprzedaży wymagalnych wierzytelności jest to, że przepisy te wprowadziły dodatkowe ograniczenia w zakresie takiej sprzedaży, np. ogłoszenia prasowe, doręczenie zawiadomienia dłużnikowi, niektórym organom założycielskim, które stwarzają niesolidnym dłużnikom możliwość podejmowania czynności dla przedłużenia czasu i trybu sprzedaży bądź nawet jej nieskuteczności. Natomiast po stronie wierzyciela dotychczasowy tryb wymaga czasu i dodatkowych kosztów (ogłoszenia prasowe, uzyskiwanie informacji z KRS o dłużniku), co zagraża również przedawnieniem roszczeń. Wystarczają zatem regulacje zawarte w art. 31 odsyłającym do przepisów Kodeksu cywilnego w tym zakresie. Pozostawia się tylko przepis uprawniający do sprzedaży wymagalnych wierzytelności.

Proponowana zmiana przepisu art. 33a polega na dodaniu wyłączenia spod egzekucji środków finansowych na spłatę odsetek należnych od kredytów, pożyczek oraz obligacji. Przedmiotem ochrony interesów obligatariuszy powinna być zarówno kwota główna obligacji, jak i świadczenia dodatkowe. Dlatego w celu ochrony obligatariuszy oraz gwaranta jest zasadne doprecyzowanie przepisu.

Proponowane uchylenie art. 33b wynika z faktu, że zgodnie z prawem wspólnotowym z zakresu stosowania przepisów o zamówieniach publicznych są wyłączone usługi finansowe związane z emisją, sprzedażą, kupnem lub zbyciem papierów wartościowych. Kredyty bankowe i pożyczki nie są objęte zakresem wyłączenia dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz. Urz. UE L 134 z 30.04.2004, str. 114; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 6, t. 7, str. 132), a więc podlegają przepisom ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Przepisy art. 37a wprowadzają konieczne regulacje usprawniające proces postępowania uwłaszczeniowego gruntów wchodzących w skład linii kolejowych, w tym dużej liczby działek ewidencyjnych nieposiadających uregulowanego stanu prawnego. W prowadzonych postępowaniach wielu wojewodów zobowiązuje PKP SA do wykazania, że grunty, mimo nieposiadania księgi wieczystej, nie stały się wcześniej własnością Skarbu Państwa na podstawie innych ustaw. Często postępowanie uwłaszczeniowe jest zawieszane do czasu stwierdzenia nabycia własności w drodze zasiedzenia przez Skarb Państwa, a także do czasu dokonania wpisu w księdze wieczystej. Czynności te wykonywane przez starostów są długotrwałe i wymagają uprzedniego zapewnienia środków finansowych. Proponowane zmiany, przez dodanie art. 37b, mają na celu usprawnienie i przyspieszenie procedury regulacji stanu prawnego gruntów.

Zmiana art. 41 ust. 2 polega na wyłączeniu ze sprzedaży lokali mieszkalnych w budynkach mieszkalnych, zwanych „koszarkami”, a znajdujących się na terenie pasa linii kolejowej lub w bezpośrednim sąsiedztwie z nim.

Zmiana art. 42 ust. 1 pkt 2 dostosowuje krąg osób uprawnionych do wykupu kolejowych lokali mieszkalnych do przepisów art. 26 pkt 12 ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy oraz o zmianie Kodeksu cywilnego (Dz. U. Nr 71, poz. 733, z późn. zm.). Dotychczasowa treść ww. pkt 2 była skorelowana z przepisami ustawy z dnia 2 lipca 1994 r. o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych (Dz. U. z 1998 r. Nr 120, poz. 787, z późn. zm.), które w tym zakresie zostały zmienione ustawą z dnia 21 czerwca 2001 r.

Zmiana terminu, o którym mowa w art. 43 ust. 1, na złożenie oświadczenia o zamiarze nabycia lokalu mieszkalnego PKP SA z 6 miesięcy na 3 miesiące pozwoli przyspieszyć procedurę sprzedaży tych lokali.

Zmiana ust. 4 w art. 43 jest związana z nowym przepisem – art. 46a, w którym uregulowano możliwość przekazania gminom budynków i lokali mieszkalnych.

Przepisy art. 81 ust. 1 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” określiły dla PKP SA termin 31 grudnia 2006 r. na przekazanie gminom niesprzedanych

budynków mieszkalnych z techniczną infrastrukturą towarzyszącą. Rygorystyczne wymogi co do wielości dokumentacji i trybu przekazania nieruchomości oraz liczba nieruchomości i ich skomplikowany stan prawny nie pozwoliły na zrealizowanie tych zadań w zakreślonym dotychczas ustawą okresie. Nadal pozostało niesprzedanych około 9 tysięcy lokali mieszkalnych, które powinny być przekazane gminom. Ich utrzymywanie przez PKP SA i ponoszenie z tego tytułu kosztów nie jest zasadne, zwłaszcza że zadaniem PKP SA ma być przede wszystkim działalność finansowa spółki dominującej w grupie. W proponowanym obecnie art. 46a przyjęto zasadę dobrowolnego przejmowania przez gminy od PKP SA tego majątku, ze względu na to, że obowiązek, który był dotychczas w art. 81, prowadzi do naruszenia samodzielności gmin.

Propozycja dodania art. 74a i art. 74b ma genezę i uzasadnienie w tym, że przepisy ustawy nie uregulowały źródeł i podmiotów zobowiązanych do finansowania działalności socjalnej dla emerytów i rencistów, byłych pracowników przedsiębiorstwa państwowego PKP i ich rodzin. Koszty związane z działalnością socjalną dla emerytów i rencistów oraz z wykupem kolejowych świadczeń przejazdowych stanowią duże obciążenie finansowe dla PKP SA.

W strukturze PKP SA brak jest terytorialnych jednostek organizacyjnych na obszarze kraju, które mogłyby realizować te zadania wynikające z wymienionych uprawnień. Takie struktury posiadają spółki zależne, które prowadzą działalność socjalną dla swoich pracowników, a także dla odchodzących na emeryturę i rentę z tych spółek. Propozycja wyłączenia z tego procesu spółki „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. wynika z tego, że spółka ta będzie podlegała usamorządowaniu. Nieuwzględnienie tego faktu może spowodować, że grupa emerytów nie miałaby zapewnionej przewidzianej w tym przepisie opieki socjalnej.

Wykup uprawnień dla emerytów i rencistów oraz członków ich rodzin jest dokonywany na podstawie umów zawieranych przez pracodawców zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych z przewoźnikiem pasażerskim.



Proponowane zmiany w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym są związane z koniecznością wprowadzenia nowych definicji.

W związku z możliwością przekazywania na własność jednostkom samorządu terytorialnego dworców kolejowych wraz z gruntami definiuje się pojęcie „dworzec kolejowy”.

Proponowane zmiany w art. 30 mają na celu usprawnienie funkcjonowania na rynku przewoźników kolejowych. Proponuje się, aby zarządca infrastruktury kolejowej, przydzielając trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, uwzględniał potrzebę skomunikowania pociągów dla przewozu osób. Przewoźnicy będą zobowiązani do porozumienia się w zakresie połączeń pociągów, których konieczność skomunikowania wynika z interesu podróżnych. Zarządca infrastruktury będzie koordynatorem tych uzgodnień, m.in. na organizowanych konferencjach rozkładów jazdy.

Proponowane dodanie w art. 33 ust. 5c ma na celu ustabilizowanie stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla przedsiębiorców realizujących usługi publiczne na podstawie zawartych umów. Ich coroczny wzrost nie powinien przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji. Powyższy przepis jest zgodny z obecnymi przepisami ustawy o transporcie kolejowym (art. 33 ust. 5b), które pozwalają na to, by w wyniku dotacji budżetowej na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej nastąpiło pomniejszenie kosztów udostępnienia infrastruktury kolejowej w tym obszarze rynku przewozu osób.

W związku z powyższym następuje zmiana ust. 3 w art. 38a. Wielkość dofinansowania utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w tym w celu pomniejszenia kosztów udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikom realizującym usługi publiczne na podstawie zawartych umów, określa umowa zawarta między zarządcą infrastruktury a ministrem właściwym do spraw transportu.

Proponowany nowy art. 38b ma na celu zachęcenie jednostek samorządu terytorialnego do finansowania lub dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych z budżetu tej jednostki. Jako ekwiwalent proponuje się przyznawanie ulg w opłacie podstawowej na określonych liniach lub ich odcinkach dla przewoźników wykonujących regionalne przewozy pasażerskie na podstawie

umowy o świadczenie usług publicznych. Wartość przyznanych ulg nie może przekroczyć wielkości środków finansowych przeznaczonych na sfinansowanie lub dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych. W celu realizacji zadań inwestycyjnych z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, samorząd zawiera umowę z zarządcą infrastruktury, w której między innymi określa się wielkość dofinansowania oraz przyznane ulgi w opłacie podstawowej dla określonych w ustawie przewoźników.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu. Organizacje o charakterze lobbingsowym nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie art. 7 wymienionej ustawy.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Adresatami projektowanej ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” są spółki: PKP SA, PLK SA i inne spółki Grupy PKP oraz samorządy terytorialne, a także podmioty biorące udział w procesie regulacji stanów prawnych nieruchomości. Podmiotami, na które oddziałuje zmiana ustawy o transporcie kolejowym, są przewoźnicy kolejowi.

### Cel wprowadzenia ustawy

Celem wprowadzenia ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym jest stworzenie narzędzia dla realizacji „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”. Określone w ww. Strategii działania powodują konieczność dostosowania przepisów ustawy do nowych zadań i kierunków określonych w projekcie tego dokumentu. Zadania te mają służyć przyśpieszeniu i efektywnemu przeprowadzeniu procesu restrukturyzacji Grupy PKP.

### Konsultacje społeczne

Projekt został rozesłany do partnerów społecznych: związków zawodowych działających w grupie spółek PKP SA oraz związku pracodawców i Izby Gospodarczej Transportu Lądowego. Został także omówiony na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Projekt został również skierowany do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Na wniosek Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego – przeprowadzono z marszałkami województw konsultacje, w wyniku których wprowadzono korektę do proponowanych dotychczasowych przepisów. Wprowadzone zmiany dotyczą następujących spraw:

- przejmowania przez jednostki samorządów terytorialnych na własność linii kolejowych,

- ustabilizowania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla przewoźników świadczących usługi publiczne na podstawie umowy,
- przyznawania ulg w opłatach za korzystanie z infrastruktury kolejowej w przypadku finansowania lub dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych przez jednostkę samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy był na bieżąco konsultowany ze spółkami Grupy PKP i uwzględnia proponowane przez spółki rozwiązania.

#### Skutki uchwalenia ustawy

- wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie ustawy nie powoduje zwiększenia wydatków budżetowych. Niemożliwy jest obecnie do określenia wpływ przepisów ustawy na budżety jednostek samorządu terytorialnego, gdyż proponowane na wniosek samorządów województw rozwiązania w zakresie inwestowania w infrastrukturę kolejową lub w remonty i modernizację dworców kolejowych nie są obowiązkowe. Przejmowanie przez gminy budynków dworcowych w zamian za wygaszenie zobowiązań PKP SA z tytułu podatku od nieruchomości jest również dobrowolne.

- wpływ na rynek pracy

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów, które w bezpośredni sposób wpłynęłyby na rynek pracy.

- wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość

Zakłada się, że realizacja zadań określonych w projekcie wpłynie na wzrost efektywności funkcjonowania spółek grupy kolejowej, poprawę ich rentowności, a co za tym idzie nastąpi wzrost konkurencyjności na rynku.

- wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wdrożenie projektu będzie miało korzystny wpływ na rozwój i sytuację regionów. Samorzady będą mogły przejmować linie kolejowe o lokalnym znaczeniu, na których będzie mógł rozwijać się ruch kolejowy.



**URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ STANU**

**Mikołaj Dowgielewicz**  
Min.MD/ 36 3/2008/DP-ar

Warszawa, dnia 21 lutego 2008 r.

**Pan  
Maciej Berek  
Sekretarz  
Rady Ministrów**

**Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektów ustaw:**

1/ o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym /projekt I/, (RM-10-26-08),

2/ o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym /projekt II – podlegający notyfikacji Komisji Europejskiej/, (RM-10-27-08),

wyrażona na podstawie art. 9 pkt 2 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Mikołaja Dowgielewicza.

*Szanowny Panie Ministrze,*

W związku z przedstawionymi projektami ustaw, pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

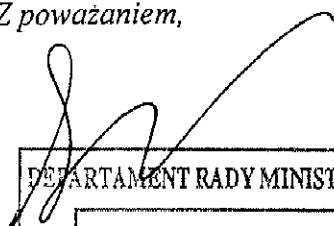
Przedłożone projekty są co do zasady zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Należy jednak podkreślić, że ostateczną decyzję o zgodności ze wspólnym rynkiem projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym /projekt II – podlegający notyfikacji Komisji Europejskiej/, (RM-10-27-07) może wydać jedynie Komisja Europejska, w ramach notyfikacji przedstawionego projektu jako programu pomocowego.

*Z poważaniem,*

Do wiadomości:

Pan Cezary Grabarczyk  
Minister Infrastruktury

  
DEPARTAMENT RADY MINISTRÓW  
Wpł. 7 02  
DRM - .....

Projekt

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 2008 r.

w sprawie określenia nieruchomości, na których istnieją naziemne, nadziemne lub podziemne obiekty nie wchodzące w skład linii kolejowej, które nie zostaną wniesione w formie wkładów niepieniężnych do PLK SA

Na podstawie art.17 ust.7a ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Ustala się wykaz nieruchomości, na których istnieją naziemne, nadziemne lub podziemne obiekty nie wchodzące w skład linii kolejowej, których PKP SA nie jest obowiązana do wniesienia w formie wkładów niepieniężnych do PLK SA, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz.1315 i Nr 184, poz. 1539 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz.1119.

Załącznik do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury z dnia ...  
(poz. )

WYKAZ NIERUCHOMOŚCI

Lp.	Województwo	Powiat	Gmina	Obręb	Nr działki	Powierzchnia	Nr KW
<b>linia nr 8 Warszawa Zachodnia - Kraków Główny Osobowy</b>							
1.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	MOKOTÓW	1-08-10	1	1,2145	
2.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	MOKOTÓW	1-08-01	2	2,1088	
3.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	MOKOTÓW	1-01-27	7	0,3742	
4.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	MOKOTÓW	1-01-27	9/1	0,2370	WA4M/00035650/6
5.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	MOKOTÓW	1-01-27	9/3	0,1052	
6.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	MOKOTÓW	1-01-27	9/2	0,9921	
7.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-23	62	1,5575	
8.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-22	36	2,8192	
9.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-19	38	0,0543	
10.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-19	85	0,4578	
11.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-18	86	0,0709	
12.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-18	26/2	0,2887	
13.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-18	26/1	0,2677	
14.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-18	27	0,0305	
15.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-18	28	0,5884	
16.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-18	29	0,3603	
17.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-17	47/1	1,1878	
18.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-17	47/2	0,0071	
19.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-17	47/3	0,7463	
20.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-17	47/4	0,2583	
21.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-17	47/5	0,0110	
22.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-17	47/6	0,8001	
23.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-17	47/7	0,4873	
24.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-17	2/2	0,1728	
25.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-16	35/1	0,7684	WA1M/00338020/5
25.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-16	35/2	0,1214	WA1M/00338020/5
26.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-04	18/1	3,5736	
27.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-01	42	1,5522	
28.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	OCHOTA	2-03-01	46	0,0155	
29.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-14-03	22	94,3496	
<b>linia nr 1 Warszawa Centralna - Katowice</b>							
1.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	19/10	1,2738	
2.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	51	0,0600	
3.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	19/2	0,0867	
4.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	19/3	0,0343	
5.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	19/4	0,0816	
6.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	19/5	0,0953	
7.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	19/7	0,1184	
8.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	19/8	0,0712	
9.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	19/9	0,1428	
10.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-09	19/11	0,2192	
11.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-14-04	8	2,0632	WA4M/00192014/8
12.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-14-04	9	0,0359	
13.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-14-04	1/4	46,3084	WA4M/00346706/8
14.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-14-04	3	0,0302	WA4M/00151412/8

15.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-01-10	33/2	4,5656	WA4M/00125135/8
16.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	ŚRÓDMIEŚCIE	5-03-09	23/3	3,5206	WA4M/00162564/9
17.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	ŚRÓDMIEŚCIE	5-03-09	23/9	0,0133	WA4M/00162564/9
18.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	ŚRÓDMIEŚCIE	5-03-09	23/10	0,0367	WA4M/00162564/9
19.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	ŚRÓDMIEŚCIE	5-03-09	23/12	0,0364	WA4M/00162564/9
20.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	ŚRÓDMIEŚCIE	5-03-09	23/13	0,0131	WA4M/00162564/9

**linia nr 20 Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Gdańska**

1.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-05-01	75/1	0,2006	
2.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-05-01	75/2	1,8538	
3.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-05-01	75/3	0,0120	
4.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	2	1,0103	
5.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	3	0,0012	
6.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	4	0,1246	
7.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	5	0,0923	
8.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	6	0,0928	
9.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	7	0,2802	
10.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	8	0,1266	
11.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	9	0,1640	
12.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	10	0,3367	
13.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	11	0,0348	
14.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	12	0,3437	
15.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	13	0,1189	
16.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-09	14	0,7666	
17.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-01	211	4,2031	
18.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-06	2/2	1,0684	
19.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-06	2/1	0,2923	
20.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-06	2/4	0,7026	
21.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-06	2/5	0,1119	
22.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-06	2/6	0,0093	
23.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-01	3/2	2,7315	
24.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-01	3/1	0,0364	
25.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-01	2/1	0,0147	
26.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-01	2/2	0,0068	
27.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-03	1	1,5449	
28.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-06-03	8	0,0030	
29.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-03-03	18	5,1884	
30.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-03-05	1	3,3514	
31.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-03-02	2	0,0963	
32.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-03-02	1	3,2667	
33.	MAZOWIECKIE	M.ST.WARSZAWA	WOLA	6-07-06	203	3,0850	

**linia nr 9 Warszawa wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny**

1.	POMORSKIE	M.GDAŃSK	GDAŃSK M.	GDAŃSK 80	60/1	0,0372	wn o założenie KW
2.	POMORSKIE	M.GDAŃSK	GDAŃSK M.	GDAŃSK 80	60/2	0,0014	wn o założenie KW
3.	POMORSKIE	M.GDAŃSK	GDAŃSK M.	GDAŃSK 80	60/3	0,0031	wn o założenie KW
4.	POMORSKIE	M.GDAŃSK	GDAŃSK M.	GDAŃSK 80	60/4	0,0782	wn o założenie KW
5.	POMORSKIE	M.GDAŃSK	GDAŃSK M.	GDAŃSK 80	60/5	0,5031	wn o założenie KW
6.	POMORSKIE	M.GDAŃSK	GDAŃSK M.	GDAŃSK 80	61/1	0,0328	wpis do KW
7.	POMORSKIE	M.GDAŃSK	GDAŃSK M.	GDAŃSK 80	61/2	0,0125	wpis do KW
8.	POMORSKIE	M.GDAŃSK	GDAŃSK M.	GDAŃSK 80	61/6	0,0752	wpis do KW
9.	POMORSKIE	M.GDAŃSK	GDAŃSK M.	GDAŃSK 80	61/7	0,8424	wpis do KW



**linia nr 15 Bednary – Łódź Kaliska**

1.	ŁÓDZKIE	M.ŁÓDŹ	ŁÓDŹ- POLESIE	P-17	15/54	27,9061	wniosek rozpatryw
----	---------	--------	------------------	------	-------	---------	-------------------

**linia nr 3 Warszawa - Kunowice**

1.	WIELKOPOLSKIE	M.POZNAŃ	STARE MIASTO		40	1,0102	
2.	WIELKOPOLSKIE	M.POZNAŃ	STARE MIASTO		43	2,6986	

**linia nr 273, 351, 406, 408,**

1.	ZACHODNIOPOM	M.SZCZECIN		ŚRÓDM 47	7/8	9,0858	
2.	ZACHODNIOPOM	M.SZCZECIN		ŚRÓDM 39	8/5	0,0928	
3.	ZACHODNIOPOM	M.SZCZECIN		ŚRÓDM 39	8/7	0,4079	
4.	ZACHODNIOPOM	M.SZCZECIN		ŚRÓDM 39	8/10	2,1248	

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie określenia nieruchomości, na których istnieją naziemne, nadziemne lub podziemne obiekty nie wchodzące w skład linii kolejowej, które nie zostaną wniesione w formie wkładów niepieniężnych do PLK SA stanowi wykonanie delegacji wynikającej z art.17 ust.7a ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm).

Wykaz określa katalog zamknięty działek, na których istnieje zabudowa naziemna, podziemna lub nadziemna nie wchodząca w skład linii kolejowej. Biorąc pod uwagę położenie nieruchomości w centrach dużych miast, na terenach o wysokim stopniu zurbanizowania i możliwość ich zabudowy w sposób niezwiązany bezpośrednio z działalnością kolejową, w wykazie zostały wymienione te działki, które pozostaną w PKP SA. Nieruchomości te nie są niezbędne dla zarządcy kolei i ich wykorzystanie nie zakłóci funkcjonowania PLK SA. Wykaz obejmuje nieruchomości, gdzie np. w tunelu przebiega linia kolejowa przykryte płytą, i na gruntach tych można realizować zamierzenia (prace) inwestycyjne niezwiązane z działalnością statutową spółek kolejowych.

Projektowana zmiana nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### **1.Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie**

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na spółki PKP SA i PLK SA.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia poddany zostanie konsultacjom ze spółkami PKP SA i PLK SA. Przedstawiony będzie również na Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa w którym jedną ze stron są związki zawodowe Grupy PKP. Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej byłego Ministerstwa Transportu.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządów terytorialnego**

Brak wpływu.

### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Brak wpływu.

### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Brak wpływu.

## **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów**

Brak wpływu.

## **7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej**

Projektowana zmiana jest zgodna z rozwiązaniami stosowanymi w krajach Unii Europejskiej.