



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

III kadencja

Prezes Rady Ministrów  
RM 10-58-98

Druk nr 1368

Warszawa, 22 września 1999 r.

Pan  
Maciej Płażyński  
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 komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz o zmianie niektórych ustaw wraz z projektem podstawowego aktu wykonawczego.

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

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do reprezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

(-) Jerzy Buzek



KOMITET INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

p.o. SEKRETARZA

*Paweł Samecki*

Podsekretarz Stanu

Sekr.Min.PS / 2165 / 99 / DHP-rj

Warszawa, 7.08.99

Pan

**Aleksander Proksa**

**Sekretarz Rady Ministrów**

W związku z przedłożoną autopoprawką do projektu ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz o zmianie niektórych ustaw (pismo nr RM-10-58-98 i RM-21-67-98), oraz do programu restrukturyzacji PKP uprzejmie informuję, że opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej została wyrażona pismem z 18 czerwca 1999 r. (pismo nr Sekr.Min. PS/1267/99/DHPiST-rj).

W załączeniu przekazuję kopię opinii.

Z poważaniem

DYREKTOR GENERALNY

102 · WŁ ·

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Tadeusz Syryjczyk  
Minister Transportu  
i Gospodarki Morskiej

---

URZĄD KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

Al. Ujazdowskie 9, 00-918 Warszawa tel. 694-75-42, fax 625-03-80

**Rozporządzenie**  
**Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej**  
z dnia .....

**w sprawie określenia rodzaju budynków, budowli i urządzeń przeznaczonych  
do prowadzenia ruchu kolejowego**

Na podstawie art.5 ust.4 ustawy z dnia 27 czerwca 1997r. o transporcie kolejowym ( Dz. U. Nr 96, poz. 591, z 1998r. Dz. U. Nr 106, poz.668 i z 1999r. Nr .....poz. ....) zarządza się, co następuje:

§ 1. Do prowadzenia ruchu kolejowego przeznaczone są:

1) budynki:

- a) nastawnie,
- b) podstacje trakcyjne i kabiny sekcyjne,
- c) strażnice przejazdowe.

2) budowle:

- a) drogi szynowe,
- b) podtorze: nasypy, przekopy, rowy odwadniające,
- c) mosty, wiadukty, tunele, przepusty, konstrukcje oporowe,
- d) rampy, perony, place ładunkowe,
- e) skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie,
- f) nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych oraz dojścia do peronów w poziomie szyn.

3) urządzenia:

- a) sterowania ruchem kolejowym,
- b) sieci trakcyjnej, podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych, linii zasilających podstacje trakcyjne oraz sterowania zdalnego tymi urządzeniami,
- c) telekomunikacji kolejowej, związane z prowadzeniem ruchu kolejowego,
- d) elektrycznego ogrzewania rozjazdów,
- e) hamulce torowe,
- f) oświetleniowe do celów bezpiecznego prowadzenia ruchu,
- g) elektroenergetyki użytkowej, zasilające urządzenia określone w lit. a) – f).

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister  
Transportu i Gospodarki Morskiej

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie określenia budynków, budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego stanowi wykonanie upoważnienia określonego w art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 27 czerwca 1997r. o transporcie kolejowym.

Określone w projekcie rozporządzenia rodzaje budynków, budowli i urządzeń odpowiadają kryteriom przewidzianym w przepisach Prawa budowlanego dla poszczególnych obiektów budowlanych.

Podstawą dokonanego w projekcie podziału kolejowych obiektów budowlanych przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego jest zarówno ich charakterystyka techniczna, jak i funkcje, jakie obiekty te spełniają w prowadzeniu ruchu kolejowego, przy uwzględnieniu warunków bezpieczeństwa.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z rozwiązaniami stosowanymi w krajach Unii Europejskiej, a w szczególności z Dyrektywą 95/19 i Rozporządzeniem 2598/70.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

---

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

---

Skierowano do druku 22 września 1999 r.

---

Cena - 2,73 zł + 22% VAT

---



U S T A W A

z dnia .....1999 r.

**o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" oraz o zmianie niektórych ustaw.**

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**Art. 1**

Ustawa reguluje zasady i tryb:

- 1/ komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe", działającego na podstawie ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 95, poz. 474, z 1996 r. Nr 147, poz. 687, z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 96, poz. 591, Nr 104, poz. 661, Nr 121, poz. 770 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 756, Nr 162, poz. 1118 i poz. 1120), zwanego dalej „PKP”,
- 2/ restrukturyzacji spółki akcyjnej powstałej w wyniku komercjalizacji PKP i działającej pod firmą „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna ” z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP S.A.” i jej prywatyzacji.

**Art. 2.**

1. Komercjalizacja PKP, w rozumieniu ustawy, polega na przekształceniu tego przedsiębiorstwa państwowego w spółkę akcyjną, w której Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem; jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej, PKP S.A. wstępuje we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było PKP, bez względu na charakter prawny tych stosunków.
2. Restrukturyzacja PKP S.A., w rozumieniu ustawy, obejmuje działania organizacyjne i ekonomiczne zmieniające strukturę przedsiębiorstwa tej spółki i polegające na:

- 1/ utworzeniu przez PKP S.A. spółek przewozowych, spółki uprawnionej do zarządzania liniami kolejowymi oraz innych spółek,
  - 2/ gospodarowaniu mieniem, w szczególności poprzez zbywanie mienia zbędnego i zasobów mieszkaniowych oraz jego sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania, wnoszenie do spółek,
  - 3/ zmianie struktury zatrudnienia,
  - 4/ zamianie wierzytelności na akcje i udziały PKP S.A. w spółkach przez nią utworzonych.
3. Prywatyzacja PKP S.A., w rozumieniu ustawy, polega na:
- 1) zbywaniu należących do Skarbu Państwa akcji tej spółki lub obejmowaniu akcji przez osoby trzecie w wyniku podwyższenia kapitału spółki,
  - 2) rozporządzaniu wszystkimi składnikami materialnymi i niematerialnymi majątku spółki poprzez ich sprzedaż lub wnoszenie do spółek.
4. Do prywatyzacji PKP S.A. stosuje się przepisy działu IV ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. Nr 118, poz. 561, Nr 156, poz. 775, z 1997r. Nr 32, poz. 184, Nr 98, poz. 603, Nr 106, poz. 673, Nr 121, poz. 770, Nr 137, poz. 926, Nr 141, poz. 945 , z 1998 r. Nr 106, poz.668 i z 1999 r. Nr 40, poz.400 ), jeżeli przepisy niniejszej ustawy nie stanowią inaczej.
5. Do PKP S.A. stosuje się przepisy Kodeksu handlowego, jeżeli przepisy niniejszej ustawy nie stanowią inaczej.

## **Rozdział 2**

### **Komercjalizacja PKP**

#### **Art. 3**

1. Komercjalizacji PKP dokonuje minister właściwy do spraw transportu w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.
2. Zarząd PKP w terminie jednego miesiąca od dnia wejścia w życie ustawy jest obowiązany przedłożyć ministrowi właściwemu do spraw transportu kwestionariusz przedsiębiorstwa oraz inne dokumenty niezbędne do sporządzenia aktu komercjalizacji PKP ustalone przez Radę Ministrów w odrębnych przepisach.
3. Minister właściwy do spraw transportu, sporządza za Skarb Państwa akt komercjalizacji PKP.



#### Art. 4

1. W akcie komercjalizacji PKP ustala się:
  - 1/ statut PKP S.A. ,
  - 2/ wysokość kapitału akcyjnego PKP S.A.,
  - 3/ członków pierwszego zarządu i pierwszej rady nadzorczej PKP S.A.; jedną trzecią składu rady nadzorczej stanowią wybrani przedstawiciele pracowników PKP, z zastrzeżeniem ust.3.
2. Wyboru przedstawicieli pracowników PKP do pierwszej rady nadzorczej PKP S.A. dokonuje się w trybie określonym, dla wyboru przedstawicieli pracowników PKP do Rady PKP w ustawie, o której mowa w art. 1 pkt 1.
3. Niedokonanie wyboru przedstawicieli pracowników PKP do pierwszej rady nadzorczej PKP S.A. nie stanowi przeszkody do wpisania spółki do rejestru handlowego i do podejmowania ważnych uchwał przez radę nadzorczą.
4. Do pełnienia funkcji Prezesa PKP S.A. w pierwszym zarządzie powołuje się Prezesa Zarządu PKP – Dyrektora Generalnego PKP, chyba że nie wyrazi on zgody na pełnienie tej funkcji.
5. Akt komercjalizacji PKP zastępuje określone w przepisach Kodeksu handlowego czynności, poprzedzające złożenie wniosku o wpisanie spółki do rejestru handlowego.

#### Art. 5

Minister właściwy do spraw transportu reprezentuje w PKP S.A. Skarb Państwa.

#### Art. 6

1. Bilans zamknięcia PKP staje się bilansem otwarcia PKP S.A., przy czym suma kapitałów PKP S.A.: akcyjnego i zapasowego jest równa funduszom PKP: założycielskiemu i przedsiębiorstwa. Przy ustalaniu kapitałów uwzględnia się nie rozliczony wynik finansowy z lat poprzedzających komercjalizację PKP.
2. Sprawozdanie finansowe sporządzone na dzień komercjalizacji PKP, po zaopiniowaniu przez radę nadzorczą zatwierdza walne zgromadzenie PKP S.A.

#### Art. 7

W razie niezatwierdzenia sprawozdania finansowego PKP za rok obrotowy poprzedzający komercjalizację oraz nierozliczenia wyniku finansowego za rok obrotowy poprzedzający

komercjalizację, wykazanego w sprawozdaniu finansowym, zatwierdzenia sprawozdania finansowego oraz rozliczenia wyniku finansowego dokona walne zgromadzenie PKP S.A.

#### Art. 8

1. Niezwłocznie po sporządzeniu aktu komercjalizacji zarząd PKP S.A. składa wniosek o wpisanie spółki do rejestru handlowego.
2. Wykreślenie PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych następuje z urzędu z dniem wpisania PKP S.A. do rejestru handlowego.
3. Wpis PKP S.A. do rejestru handlowego oraz związane z tym wykreślenie PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych stają się skuteczne pierwszego dnia miesiąca przypadającego po wydaniu postanowienia o wpisie.

#### Art. 9

1. Pracownicy PKP stają się z mocy prawa pracownikami PKP S.A., z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Stosunek pracy członków Zarządu PKP oraz pracowników zatrudnionych na podstawie powołania wygasa, z mocy prawa, z dniem wykreślenia PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych. Pracownikom, których stosunek pracy wygaś przysługuje odprawa w wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia liczonego jak ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy. Odprawa ta nie przysługuje w przypadku przyjęcia do dnia wygaśnięcia stosunku pracy propozycji zatrudnienia w PKP S.A.
3. Rada PKP ulega rozwiązaniu z mocy prawa, z dniem określonym w art. 8 ust. 3.

#### Art. 10

W okresie, gdy Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem PKP S.A., z zastrzeżeniem art. 4 ust. 1 pkt 3, członków zarządu oraz rady nadzorczej powołuje i odwołuje walne zgromadzenie.

#### Art. 11

Pracownikowi PKP S.A. będącemu członkiem jej rady nadzorczej, spółka nie może, w okresie sprawowania mandatu członka rady nadzorczej i w okresie roku po jego wygaśnięciu,



wypowiedzieć stosunku pracy. W tym czasie spółka nie może również zmienić na niekorzyść pracownika jego warunków pracy lub płacy, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 241<sup>13</sup> §2 Kodeksu pracy.

#### Art. 12

W okresie, gdy mniej niż połowa akcji PKP S.A. należy do Skarbu Państwa, zgody ministra właściwego do spraw transportu wymaga:

- 1) zbycie i wydzierżawienie przedsiębiorstwa PKP S.A.,
- 2) likwidacja PKP S.A.,
- 3) zastawianie i umarzanie akcji PKP S.A.,
- 4) podwyższanie lub obniżanie kapitału akcyjnego PKP S.A.

### Rozdział 3

#### Restrukturyzacja organizacyjna PKP S.A.

#### Art. 13

PKP S.A. może być jedynym założycielem spółki akcyjnej lub spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.

#### Art. 14

1. PKP S.A., utworzy spółki do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych, zwane dalej „spółkami przewozowymi”.
2. Spółki przewozowe, z dniem wpisania do rejestru handlowego, w zakresie wykonywanego przez nie rodzaju przewozów, wstępują w prawa i obowiązki PKP S.A. jako przewoźnika kolejowego, w rozumieniu:
  - 1) ustawy z dnia 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe (Dz.U. z 1995r. Nr 119, poz.575, z 1997r. Nr 23, poz.117, Nr 96, poz.591, Nr 101, poz.629, Nr 141, poz.942 i z 1998r. Nr 106, poz.668, Nr 117, poz.758) i

- 2) ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym /Dz. U. Nr 96, poz.591 i z 1998 r. Nr.106, poz.668 /.

#### Art. 15

1. PKP S.A. utworzy spółkę akcyjną do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi pod nazwą „Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna”, zwaną dalej „PLK S.A.”.
2. PLK S.A., z dniem wpisania do rejestru handlowego, wstępuje w prawa i obowiązki PKP S.A. w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art.14 ust.2 pkt 2.
3. Po uzyskaniu koncesji PLK S.A. stanie się zarządem kolei w rozumieniu ustawy, o której mowa w art.14 ust.2 pkt 2.
4. PKP S.A. zachowuje w PLK S.A. co najmniej 51% sumy głosów służących całemu kapitałowi.
5. W przypadku prywatyzacji lub likwidacji PKP S.A., akcje PKP S.A. w PLK S.A. oraz prawo, o którym mowa w ust. 4, przejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu.
6. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza statut PLK S.A. oraz jego zmiany.
7. Walne Zgromadzenie PLK S.A. powołuje radę nadzorczą spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu. Liczbę członków Rady Nadzorczej PLK S.A. określa statut.
8. Dotacje z budżetu państwa przeznaczone w danym roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał akcyjny PLK S.A.; związane z tym akcje w podwyższonym kapitale akcyjnym obejmuje Skarb Państwa.

#### Art. 16

PKP S.A. utworzy spółki, o których mowa w art. 14 i art. 15, w terminie 6 miesięcy od dnia wpisania jej do rejestru handlowego.

#### Art. 17

1. PKP S.A. wniesie do spółek, o których mowa w art. 14 i art. 15, określone uchwałą walnego zgromadzenia wkłady niepieniężne w postaci zespołu składników materialnych i niematerialnych wyodrębnionych z jej przedsiębiorstwa, niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie określonym w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust.1 oraz wkłady pieniężne

2. Wkłady niepieniężne, o których mowa w ust. 1, zostaną wniesione według wartości księgowej netto tych składników.
3. Do spółek, o których mowa w art. 14 i art. 15, nie stosuje się przepisów art. 312, 313, 315 i 347 Kodeksu handlowego.
4. Czynności związane z tworzeniem spółek, o których mowa w art. 14 i art. 15, zwalnia się z opłat skarbowych.
5. Linie kolejowe w rozumieniu przepisów ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2, pkt 2, oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi, które nie mogą być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieuregulowany ich stan prawny, zostaną oddane PLK S.A. przez PKP S.A. do odpłatnego korzystania na podstawie umowy.
6. PKP S.A. jest obowiązana do wnoszenia linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi, niezwłocznie po uregulowaniu ich stanu prawnego, będących przedmiotem umowy, o której mowa w ust. 5, do PLK S.A. w formie wkładu niepieniężnego.
7. Za wartość nieruchomości lub praw majątkowych stanowiących przedmiot umowy, o której mowa w ust. 5, przyjmuje się wartość księgową netto tych składników.
8. Przekazany PLK S.A. majątek, o którym mowa w ust. 5 zaliczany jest do środków trwałych PLK S.A., która nabywa prawo dokonywania również ich amortyzacji. Z prawa do amortyzacji nie może w tym przypadku korzystać PKP S.A.
9. Należności z tytułu umowy, o której mowa w ust. 5, stanowią zobowiązania długoterminowe PLK S.A. i nie stanowią w PKP S.A. przychodu dla celów rozliczenia podatku dochodowego.
10. Należności, o których mowa w ust. 9 stanowią wierzytelności PKP S.A. nie wymagalne do czasu, gdy PKP S.A. w zamian za te wierzytelności obejmie akcje w podwyższonym kapitale akcyjnym PLK S.A..
11. Uchwały w sprawach, o których mowa w ust. 6 i 10, podejmuje Walne Zgromadzenie PKP S.A., na wniosek Zarządu.”

#### Art.18

1. PKP S.A. nie może bez zgody PLK S.A. sprzedać lub zastawić nieruchomości, stanowiącej linię kolejową w rozumieniu przepisów ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2, pkt 2 i przekazanej PLK S.A. na podstawie umowy, o której mowa w art.17 ust. 5.

2. PKP S.A. i PLK S.A. mogą po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw transportu dokonać: sprzedaży, wniesienia do spółki lub oddania do odpłatnego korzystania innym podmiotom:
  - 1/ mienia wchodzącego w skład linii kolejowej o państwowym znaczeniu,
  - 2/ innych składników majątku trwałego w rozumieniu przepisów o rachunkowości, o wartości księgowej netto przekraczającej równowartość kwoty 50 000 EURO, przeliczonej według kursu średniego EURO z dnia dokonania tej czynności, z wyłączeniem budynków mieszkalnych i lokali PKP S.A. oraz PLK S.A.
3. Zgoda , o której mowa w ust.2, lub odmowa zgody wyrażana jest w drodze decyzji administracyjnej.
4. O udzielonych zgodach minister właściwy do spraw transportu informuje ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa.
5. Linie kolejowe o znaczeniu lokalnym mogą być przekazywane przez PLK S.A. jednostkom samorządu terytorialnego lub sprzedawane przedsiębiorcom w trybie określonym w ustawie, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.
6. Czynności prawne dokonane z naruszeniem ust.2 i ust.5 są nieważne.

#### Art. 19

1. PKP S.A. może tworzyć spółki w celu prowadzenia działalności innej niż określona w art. 14 i art. 15.
2. Przy tworzeniu spółek, o których mowa w ust.1, stosuje się odpowiednio zasady, warunki i tryb określone w art. 17.

#### Art. 20

1. Statuty spółek, o których mowa w art. 14 i art. 19, do czasu, gdy PKP S.A. posiada w tych spółkach co najmniej 51% akcji lub udziałów, zatwierdza walne zgromadzenie PKP S.A.
2. W aktach tworzących spółki, o których mowa w art. 14,15 i 19, PKP S.A. jest zobowiązana wskazać sposób zabezpieczenia wiarygodności Skarbu Państwa z tytułu poręczenia lub gwarancji, o którym mowa w art.30 ust.11 polegający na przewłaszczeniu na zabezpieczenie akcji lub udziałów PKP S.A. w tych spółkach.



3. Do zbywania, należących do Skarbu Państwa, PKP S.A. lub do państwowych osób prawnych, akcji lub udziałów w spółkach, o których mowa w art. 14, art. 15 i art. 19, stosuje się przepisy działu IV rozdziału 1 ustawy, określonej w art.2 ust.4, z zastrzeżeniem ust.4 i 5.
4. Sprzedaż akcji PLK S.A. wymaga zgody Rady Ministrów.
5. Należące do Skarbu Państwa i państwowych osób prawnych akcje lub udziały spółek, o których mowa w art.14, 15 i 19 zbywa minister właściwy do spraw transportu lub PKP S.A. na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez ministra właściwego do spraw transportu.
6. W przypadku proponowania do nabycia co najmniej 10% akcji danej spółki, o których mowa w ust. 3, należących do PKP S.A., Skarbu Państwa lub funduszy, o których mowa w art.24 , albo łącznie wszystkich wymienionych podmiotów, przez jednego nabywcę, nie stosuje się ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. - Prawo o publicznym obrocie papierami wartościowymi ( Dz.U. Nr 118, poz.754, Nr 141, poz.945, z 1998 r. Nr 107, poz.669 i Nr 113, poz. 715).

#### Art.21

Wykonywanie zadań przez PKP S.A. i utworzone przez nią spółki, w zakresie powszechnego obowiązku obrony, w szczególności w zakresie przygotowania obszaru kolejowego linii kolejowych i taboru do realizacji zadań obronnych, a także finansowanie tych zadań, odbywa się na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

### Rozdział 4

#### Restrukturyzacja finansowa

#### Art.22

1. Restrukturyzacji finansowej, na zasadach określonych w ustawie, podlegają zobowiązania pieniężne PKP według stanu na dzień 30 czerwca 1999 r. wraz z odsetkami wobec:
  - 1) budżetu państwa – z wyłączeniem zobowiązań pieniężnych z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych,
  - 2) Funduszu Pracy - z tytułu należnych składek,
  - 3) Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych - z tytułu należnych wpłat,
  - 4) Zakładu Ubezpieczeń Społecznych - z tytułu należnych składek na ubezpieczenie społeczne.
2. Do zobowiązań pieniężnych , o których mowa w ust.1 pkt 4, nie zalicza się należności z tytułu składek, o których mowa w art.24 ustawy z 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń



społecznych (Dz.U. Nr 137, poz.887, Nr 162, poz.1118 i poz.1126 i z 1999 r. Nr 26, poz. 228, Nr 60, poz. 636 i Nr 72, poz. 802).

#### Art.23

1. Wierzytelności, o których mowa w art.22, podlegają zamianie na akcje i udziały PKP S.A. w spółkach przez nią utworzonych, które minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia, spośród spółek, o których mowa w art.14,15 i 19, ustalając również ilość akcji i udziałów podlegających zamianie.
2. Z chwilą dokonania zamiany wierzytelności na akcje zobowiązanie dłużnika związane z tą wierzytelnością wygasa.
3. Występujący w imieniu wierzycieli: Skarbu Państwa, Funduszu Pracy, Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych oraz Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz dłużnik mają prawo zgłoszenia propozycji zamiany wierzytelności na akcje i uzgodnienia warunków tej zamiany w sposób jednolity dla wszystkich wierzycieli.
4. Jeżeli strony w terminie 30 dni od dnia zgłoszenia propozycji zamiany wierzytelności na akcje, nie uzgodnią warunków tej zamiany, wierzycielowi przysługuje roszczenie wobec PKP S.A., jako właściciela akcji, o zamianę wierzytelności na akcje według następujących zasad:
  - 1) jeżeli wartość księgowa netto spółki nie jest ujemna, wierzyciel w zamian za wierzytelność obejmuje część kapitału spółki w proporcji równej ilorazowi wartości wierzytelności do księgowych aktywów spółki, pomniejszonych o długi spółki, które nie zostały zamienione na akcje,
  - 2) jeżeli wartość księgowa netto spółki jest ujemna, wierzytelność podlega zamianie na część kapitału spółki w proporcji równej ilorazowi wartości wierzytelności do całkowitej wartości zobowiązań spółki.
5. Wartość księgowa netto spółki jest ustalana na podstawie bilansu sporządzonego na dzień zarejestrowania spółki.
6. Do zamiany zobowiązań na akcje i udziały, o której mowa w ust. 1, nie stosuje się ustawy, o której mowa w art.20 ust.6.

#### Art. 24

1. Akcje i udziały , o których mowa w art.23, przejmowane są na rzecz Skarbu Państwa, Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Funduszu Pracy i Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych.
2. Przeniesienie własności akcji lub udziałów, o których mowa w art. 23, następuje na wniosek dłużnika, na podstawie umowy zawartej w formie pisemnej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu występującym w imieniu Skarbu Państwa i Funduszy, o których mowa w ust. 1, a dłużnikiem.
3. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje prawa z akcji i udziałów przejętych na rzecz Skarbu Państwa oraz Funduszy , o których mowa w ust.1.
4. Środki finansowe z wykonywania praw z akcji i udziałów, o których mowa w ust.3, w tym ze zbycia tych akcji i udziałów, minister właściwy do spraw transportu przekazuje na rachunek tych Funduszy i Skarbu Państwa.

#### Art.25

Zobowiązania, o których mowa w art.22 powstałe w terminie od dnia 1 lipca 1999r. do dnia 31 grudnia 1999r., w przypadku niemożności ich spłaty, potwierdzonej w terminie do dnia 31 marca 2000 r przez ministra właściwego do spraw transportu, mogą być również zamienione na akcje lub udziały w trybie art.23 i art. 24 za zgodą wierzycieli.

#### Art. 26

PKP lub PKP S.A. są uprawnione do publicznej sprzedaży wymagalnych wierzytelności po cenie rynkowej.

#### Art.27

Wymagalne wierzytelności są zbywane:

- 1) w drodze przetargu,
- 2) na podstawie oferty ogłoszonej publicznie,
- 3) w wyniku rokowań podjętych na podstawie publicznego zaproszenia.

#### Art.28

1. O zamiarze sprzedaży wymagalnych wierzytelności PKP lub PKP S.A. ogłasza w co najmniej jednym dzienniku o zasięgu ogólnopolskim i w swojej siedzibie.
2. PKP lub PKP S.A. nie później niż na 14 dni przed ogłoszeniem, o którym mowa w ust. 1, powiadamia:
  - 1) dłużnika,
  - 2) podmioty, które udzieliły zabezpieczenia na spłatę wierzytelności,
  - 3) organ reprezentujący Skarb Państwa, jeżeli dłużnikiem jest spółka, w której akcje posiada Skarb Państwa,
  - 4) organ założycielski, jeżeli dłużnikiem jest przedsiębiorstwo państwowe.

#### Art.29

Przy sprzedaży wierzytelności 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, o której mowa w art.20 ust.6.

#### Art. 30

1. PKP S.A. w latach 2000-2001 wyemituje obligacje na podstawie ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o obligacjach (Dz.U. Nr 83, poz.420, Nr 118, poz.574, z 1997 r. Nr 88, poz.554, Nr 118, poz.754 i z 1998 r. Nr 106, poz.668) o wartości nominalnej do 3 100 000 000 złotych.
2. Środki pochodzące z emisji obligacji, o których mowa w ust. 1, mogą być przeznaczone, z zastrzeżeniem ust.9, wyłącznie na:
  - 1) w pierwszej kolejności - spłatę całości kredytów bankowych wraz z odsetkami od tych kredytów oraz innymi kosztami o których mowa w ust.5,
  - 2) jednorazowe odprawy pieniężne, świadczenia przedemerytalne dla pracowników zwalnianych w latach 2000-2001 z PKP S.A. oraz spółek, o których mowa w art.14, 15 i 19, jednorazowe szkolenia, doradztwo zawodowe i społeczne dla pracowników, o których mowa w art.46 – w kwocie do 1 000 000 000 złotych,
  - 3) zapewnienie ciągłości procesu eksploatacyjnego, w tym zakup materiałów i usług, remonty taboru, modernizacja urządzeń związanych z ruchem kolejowym oraz

- bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w tym inwestycje – w kwocie do 1 800 000 000 złotych,
- 4) pokrycie zobowiązań finansowych jednostek kolejowej służby zdrowia wydzielonych z PKP w celu utworzenia z nich samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej - w kwocie 45 000 000 złotych,
  - 5) dofinansowanie krajowych kolejowych przewozów pasażerskich, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych (pociągi: ekspresowe, InterCity i EuroCity),
  - 6) doradców prywatyzacyjnych dla PKP S.A. – w kwocie do 6 000 000 złotych,
  - 7) pokrycie kosztów emisji obligacji, z wyjątkiem kosztów wykupu obligacji oraz płatności odsetkowych lub z tytułu dyskonta
3. Wydatki na realizację celów, o których mowa w ust.2 pkt 2 – 6, mogą nastąpić wyłącznie w zakresie, w jakim realizacja tych celów nie została pokryta środkami z kredytów, o których mowa w ust.5.
  4. Rada Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może udzielić w imieniu Skarbu Państwa poręczenia lub gwarancji spłaty zobowiązań PKP S.A. wynikających z obligacji.
  5. Rada Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może udzielić w imieniu Skarbu Państwa poręczenia lub gwarancji spłaty za PKP lub PKP S.A. kredytu bankowego i związanych z nim odsetek albo gwarancji spłaty kredytu udzielonego przez bank zagraniczny lub zagraniczną instytucję finansową, wraz z odsetkami od tego kredytu oraz innymi kosztami, jeżeli wymagają tego zasady lub zwyczaje międzynarodowe, przeznaczonego na realizację przedsięwzięć, o którym mowa w ust.2 pkt.2 - 6, a także na wynagrodzenia oraz przygotowanie do Problemu Roku 2000.
  6. Poręczenia i gwarancje, o których mowa w ust.4 i 5, mogą być udzielone do wysokości 100% wysokości kwoty objętej poręczeniem lub gwarancją oraz do wysokości 100% odsetek od tej kwoty.
  7. Łączna kwota kredytów, o których mowa w ust.5 nie może przekroczyć kwoty 1 500 000 000 złotych.
  8. Środki uzyskane z emisji obligacji będą przechowywane na specjalnie otwartym w tym celu, oprocentowanym rachunku bankowym PKP S.A. w Banku Gospodarstwa Krajowego. Umowa rachunku bankowego, o którym mowa w tym przepisie, wymaga akceptacji ministra właściwego do spraw finansów publicznych.



9. Środki uzyskane z emisji obligacji i niewykorzystane na cele określone w ust.2 oraz odsetki od środków zdeponowanych na rachunku, o którym mowa w ust. 8, mogą być wykorzystane wyłącznie na spłatę zobowiązań z tytułu obligacji.
10. Umowę poręczenia lub gwarancji oraz umowę o udzielenie poręczenia lub gwarancji podpisuje, w imieniu Skarbu Państwa, z upoważnienia Rady Ministrów, minister właściwy do spraw finansów publicznych.
11. Zabezpieczenie wiarytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczenia lub gwarancji stanowi w szczególności przewłaszczenie akcji lub udziałów w spółkach, o których mowa w art.14,15 i 19, na rzecz Skarbu Państwa reprezentowanego przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych.
12. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia spółki, spośród spółek, o których mowa w art. 14, 15 i 19, których akcje i udziały zostaną przeznaczone do przewłaszczenia na zabezpieczenie wiarytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczeń i gwarancji, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz sposób ustalania wartości tych akcji i udziałów.

#### Art.31

Do poręczenia lub gwarancji, o których mowa w art. 30 ust. 4 i 5 nie stosuje się przepisów ustawy z 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. Nr 79, poz. 484 i Nr 80, poz. 511) z wyjątkiem art.4, art.31, art.44, art.46 pkt 1 i art.47.

### Rozdział 5

#### Restrukturyzacja majątkowa

#### Art. 32

1. Grunty będące własnością Skarbu Państwa, znajdujące się w dniu 5 grudnia 1990 r. w posiadaniu PKP, co do których PKP nie legitymowało się dokumentami o przekazaniu mu tych gruntów w formie prawem przewidzianej i nie legitymuje się nimi do dnia wykreślenia z rejestru przedsiębiorstw państwowych, z wyjątkiem gruntów znajdujących się na terenie



Tatrzańskiego Parku Narodowego, stają się z dniem wejścia w życie ustawy, z mocy prawa, przedmiotem użytkowania wieczystego PKP.

2. Nabycie praw, o których mowa w ust.1 następuje bez obowiązku wniesienia pierwszej opłaty z tytułu użytkowania wieczystego.
3. Budynki, lokale i inne urządzenia trwale związane z gruntami, o których mowa w ust.1, stają się nieodpłatnie z mocy prawa własnością PKP.
4. Nabycie praw, o których mowa w ust.1 i ust.3, nie może naruszać praw osób trzecich.

#### Art. 33

1. Nabycie praw o których mowa w art. 32 ust.1 i ust.3, potwierdza wojewoda w drodze decyzji administracyjnej, po złożeniu wniosku przez PKP lub PKP S.A.
2. Rada Ministrów określi w drodze rozporządzenia sposób potwierdzania posiadania przez PKP gruntów, o których mowa w art. 32 ust. 1, w tym rodzaje dokumentów stanowiących dowody w tych sprawach.
3. Ostateczna decyzja stwierdzająca nabycie praw, o których mowa w art.32 ust.1 i ust.3, stanowi podstawę do dokonania wpisów do ksiąg wieczystych oraz ewidencji gruntów i budynków.

#### Art.34

1. Wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu nabycia przez PKP własności budynków, innych urządzeń i lokali nie uiszczone w całości lub w części przed wejściem w życie ustawy, wygasają.
2. Kwoty uiszczone przez PKP z tytułu nabycia własności przed wejściem w życie ustawy nie podlegają zwrotowi.

#### Art.35

Nabycie przez PKP na podstawie art.200 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 115, poz.741 i z 1998 r. Nr 106, poz.668), prawa użytkowania wieczystego gruntów następuje bez obowiązku wniesienia pierwszej opłaty, a nabycie własności budynków następuje nieodpłatnie.

#### Art. 36

Zwalnia się od podatku dochodowego dochód PKP lub PKP S.A. z tytułu nieodpłatnego nabycia praw majątkowych oraz zwolnienia z długu, o których mowa w art. 32 – 35.

### Rozdział 6

#### Gospodarowanie mieniem PKP S.A.

#### Art. 37

1. PKP S.A. gospodaruje mieniem w szczególności przez:
  - 1/ sprzedaż,
  - 2/ oddanie do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego,
  - 3/ wniesieniu do spółek jako wkładu niepieniężnego /aportu/.
2. Mienie PKP S.A. może być przekazane nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność jednostkom samorządu terytorialnego, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek.
3. Mienie, z wyjątkiem gruntu, którego zagospodarowanie na zasadach określonych w ust. 1-2 nie jest możliwe, a względy ekonomiczne nie uzasadniają jego utrzymywania, może zostać zlikwidowane lub przekazane nieodpłatnie Skarbowi Państwa, jednostkom samorządu terytorialnego lub państwowym jednostkom organizacyjnym.
4. PKP S.A. może pomniejszyć kapitał zapasowy o wartość księgową netto przekazywanego mienia w postaci środków trwałych.

#### Art. 38

1. PKP S.A., w której ponad połowa akcji należy do Skarbu Państwa, sprzedaje rzeczowy majątek trwały lub oddaje mienie do odpłatnego korzystania innym podmiotom w drodze publicznego przetargu.
2. Do przetargu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o zasadach i trybie organizowania przetargu oraz warunki, w których dopuszcza się odstępianie od przetargu, wydane na podstawie art. 19 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 2 ust. 4.

## Rozdział 7

### Zasoby mieszkaniowe

#### Art. 39

1. PKP S.A. prowadzi działalność w zakresie sprzedaży własnych budynków mieszkalnych, ustanawiania odrębnej własności samodzielnych lokali mieszkalnych wraz z pomieszczeniami przynależnymi, garażami oraz niezbędnymi do korzystania z nich gruntami.
2. Nie podlegają sprzedaży lokale mieszkalne znajdujące się w budynkach wykorzystywanych do celów zarządzania koleją lub eksploatacji i utrzymania kolei.

#### Art. 40

1. Prawo do nabycia lokalu mieszkalnego przysługuje osobom, które zajmują lokal mieszkalny:
  - 1/ na podstawie umowy najmu;
  - 2/ są lub były pracownikami podmiotów utworzonych z zakładów i jednostek organizacyjnych wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991 r.,
  - 3/ jeżeli rozwiązanie z nimi stosunku pracy nastąpiło w związku ze zmianami organizacyjnymi lub zmniejszeniem stanu zatrudnienia w PKP lub w PKP S.A.,
  - 4/ są: małżonkiem, zstępnymi, wstępnymi lub pełnoletnim rodzeństwem najemcy, przysposabiającym albo przysposobionym, osobą, która pozostaje faktycznie we wspólnym pożyciu z najemcą, oraz osobą bliską wskazaną przez najemcę.
2. Osobom zajmującym lokal, nie spełniającym warunków, o których mowa w ust.1, może być sprzedany ten lokal bez możliwości zastosowania przepisu art. 42 ust.2.

#### Art. 41

1. O przeznaczeniu do sprzedaży lokali mieszkalnych PKP S.A. zawiadamia na piśmie osoby, o których mowa w art. 40, wyznaczając dwumiesięczny termin na złożenie pisemnego oświadczenia o zamiarze nabycia lokalu mieszkalnego, liczony od dnia doręczenia zawiadomienia osobie zainteresowanej.
2. W przypadku nieruchomości, które wymagają uregulowania ich stanu prawnego, termin o którym mowa w ust.1, PKP S.A. wyznacza najpóźniej po upływie dwóch miesięcy od dnia, w którym decyzja o uwłaszczeniu stała się prawomocna.

3. W razie niezłożenia oświadczeń przez osoby, o których mowa w ust. 1, PKP S.A. może nieodpłatnie przekazać jednostce samorządu terytorialnego albo spółdzielni mieszkaniowej budynek mieszkalny lub nie sprzedane lokale mieszkalne wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do nich części gruntu.
4. Wykazy lokali przeznaczonych do sprzedaży podawane są do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty, a także wywieszane są w siedzibach właściwych jednostek organizacyjnych prowadzących ich sprzedaż.

#### Art. 42

1. PKP S.A. dokonuje sprzedaży lokali mieszkalnych w drodze umowy, na wniosek osoby, o której mowa w art. 40.
2. Sprzedaż lokali mieszkalnych następuje po cenie ustalonej na zasadach określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami, pomniejszonej o:
  - 1/ 6 % - za każdy rok pracy najemcy w PKP i PKP S.A. łącznie, albo
  - 2/ 3 % - za każdy rok najmu mieszkania od PKP i PKP S.A. łącznie, nie więcej jednak niż o 90 %.
3. Do okresu pracy lub najmu, od których zależy pomniejszenie ceny sprzedaży, wlicza się również okres pracy w podmiotach utworzonych z zakładów i jednostek organizacyjnych wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991 r. oraz w spółkach, o których mowa w art. 14, art. 15 i art. 19 ustawy.
4. Na wniosek osoby, o której mowa w art. 40 ust. 1 pkt 4, uwzględnia się zamiast jej okresu pracy lub najmu, okres pracy lub najmu osób, o których mowa w art. 40 pkt. 1 - 3.

#### Art. 43

1. Na wniosek nabywcy lokalu mieszkalnego należność z tytułu nabycia lokalu może być rozłożona na raty roczne uiszczane w okresie do 10 lat według zasad określonych w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 roku o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 115, poz. 741, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i z 1999r. Nr 49, poz. 484).
2. Wierzytelność PKP S.A. w stosunku do nabywcy z tytułu rozłożenia należności, o której mowa w ust. 1, na raty, podlega zabezpieczeniu, a w szczególności zabezpieczeniu hipotecznemu.
3. Nabywca lokalu mieszkalnego dokonując jednorazowo wpłaty należności z tytułu jego nabycia, uzyskuje bonifikatę w wysokości 25 % tej należności.

#### Art. 44

Przepisy art. 40 – 43 stosuje się odpowiednio do sprzedaży budynków mieszkalnych oraz garaży wraz z niezbędnymi do korzystania z nich gruntami osobom, o których mowa w art. 40.

#### Art. 45

PKP S.A. może przekazać w drodze umowy nieodpłatnie jednostce samorządu terytorialnego, spółdzielni mieszkaniowej albo wspólnocie mieszkaniowej urządzenia wchodzące w skład infrastruktury technicznej wraz z niezbędnymi do korzystania z nich gruntami.

### Rozdział 8

#### Restrukturyzacja zatrudnienia

#### Art. 46

Pracownicy, z którymi rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło w latach 2000-2001 z przyczyn dotyczących zakładu pracy w:

- 1/ PKP lub PKP S.A.,
- 2/ spółkach ze 100% udziałem PKP, utworzonych po 31 sierpnia 1999r. na podstawie art. 13 ustawy, o której mowa w art. 1 ust. 1,
- 3/ przedsiębiorstwach utworzonych po 31 sierpnia 1999 roku, na podstawie art. 44 ustawy, o której mowa w art. 1 ust. 1,
- 4/ spółkach utworzonych na podstawie art. 14, art. 15 i art. 19 niniejszej ustawy, a którzy nie spełniają warunków umożliwiających uzyskanie prawa do emerytury lub świadczenia przedemerytalnego, mają prawo do jednorazowej odprawy pieniężnej.



#### Art. 47

1. Pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku pracy bezpośrednio związanym z ruchem pociągów, z którym został rozwiązany stosunek pracy, z przyczyn o których mowa w art. 46, przysługuje jednorazowa odprawa pieniężna:
  - 1) w kwocie 24-krotnego przeciętnego miesięcznego jego wynagrodzenia, liczonego jak ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy, nie więcej jednak niż 30.000 zł - mieszkającemu na obszarze działania powiatowego urzędu pracy, gdzie stopa bezrobocia była wyższa niż 15%,
  - 2) w kwocie 18- krotnego przeciętnego miesięcznego jego wynagrodzenia, liczonego jak ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy, nie więcej jednak niż 25 000 zł - mieszkającemu na obszarze, gdzie stopa bezrobocia wynosi od 10% do 15% ,
  - 3) w kwocie 12- krotnego przeciętnego miesięcznego jego wynagrodzenia, liczonego jak ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy, nie więcej jednak niż 18 000 zł - mieszkającemu na obszarze gdzie stopa bezrobocia wynosi od 5% i jest niższa niż 10% ,
  - 4) w kwocie 6- krotnego przeciętnego miesięcznego jego wynagrodzenia, liczonego jak ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy, nie więcej jednak niż 10 000 zł - mieszkającemu na obszarze gdzie stopa bezrobocia jest niższa niż 5% .
3. Wysokość stopy bezrobocia przyjmuje się według wielkości ogłoszonej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w drodze obwieszczenia w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” na dzień 30 czerwca roku poprzedzającego rozwiązanie stosunku pracy, a w przypadku osób z którymi rozwiązanie stosunku pracy następuje w drugiej połowie roku – na dzień 30 czerwca danego roku.
4. Do stanowisk pracy, o których mowa w ust.1, zalicza się stanowiska: dróżnika, dyżurnego ruchu, kierowcy pojazdu szynowego, kierownika pociągu, w tym pociągów ratunkowych i utrzymaniowych, konduktora rewizyjnego i wagonów służbowych, manewrowego, maszynisty i pomocnika maszynisty, monteru urządzeń sterowania ruchem kolejowym, nastawniczego, palacza parowozu, rewidenta, toromistrza i mostowniczego, ustawiacza, zwrotniczego.

#### Art. 48

Pracownikowi innemu niż określony w art. 47, z którym stosunek pracy został rozwiązany z przyczyn, o których mowa w art. 46, przysługuje jednorazowa odprawa pieniężna w wysokości jego

6 – krotnego miesięcznego wynagrodzenia liczonego jak ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy, nie więcej jednak niż 10.000 zł.

#### Art. 49

1. Odprawę pieniężną może otrzymać pracownik, który przepracował w zakładach pracy określonych w art. 46 łącznie i nieprzerwanie co najmniej 5 lat niezależnie od formy stosunku pracy i co najmniej 6 miesięcy na tym samym stanowisku przed otrzymaniem odprawy.
2. Odprawa pieniężna, o której mowa w art. 47 i 48 ustawy, nie przysługuje pracownikom w okolicznościach, o których mowa w art. 8 ust. 3 ustawy z dnia 28 grudnia 1989r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. z 1990r. Nr 4, poz. 19, Nr 10, poz. 59 i Nr 51, poz. 298, z 1991r. Nr 83, poz. 372, Nr 106, poz. 457 i Nr 113, poz. 491, z 1992r. Nr 21, poz. 84, z 1994r. Nr 1, poz. 1 oraz z 1996r. Nr 24, poz. 110).
3. Pracownikom, o których mowa w art.46, nie przysługuje odprawa pieniężna, określona w art.8 ust.1 ustawy, o której mowa w ust.2, ani żadne świadczenie pieniężne o podobnym charakterze z tytułu rozwiązania stosunku pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy.
4. Pracownik, któremu wypłacono jednorazową odprawę pieniężną jest obowiązany do jej zwrotu w razie podjęcia zatrudnienia w PKP S.A. lub w spółkach, o których mowa w art. 14, 15 i 19, w ciągu 6 miesięcy od dnia otrzymania odprawy.

#### Art.50

1. Były pracownik spółek, o których mowa w art. 46 pkt 1 i 4, który otrzymał jednorazową odprawę pieniężną ma prawo do jednorazowego szkolenia w celu zmiany kwalifikacji umożliwiających podjęcie innego zatrudnienia lub nabycia kwalifikacji potrzebnych do podjęcia samodzielnej działalności gospodarczej.
2. PKP S.A. organizuje i finansuje szkolenia, o których mowa w ust.1, z zastrzeżeniem ust. 3.
3. Pracownik, który chce skorzystać ze szkolenia, o którym mowa w ust.1, pokrywa koszty szkolenia w 20%.
4. Pracownik, o którym mowa w art. 46, ma prawo do bezpłatnego doradztwa zawodowego i społecznego.
5. PKP S.A. organizuje i finansuje doradztwo zawodowe i społeczne dla pracowników, o których mowa w ust.4.

## Art. 51

1. Świadczenia przedemerytalne dla osób zatrudnionych w przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” na podstawie stosunku pracy nawiązanego przed dniem 7 września 1999r. i zwolnionych z przyczyn dotyczących zakładu pracy w latach 2000 – 2001 z PKP S.A. oraz spółek, o których mowa w art. 14, 15, ustalone na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów wydanego na podstawie art. 37k ust. 9 ustawy z dnia 14 grudnia 1994 r. o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu (Dz. U. z 1997 r. Nr 25, poz.128, Nr 28, poz.153, Nr 41, poz.255, Nr 63, poz.403, Nr 93, poz. 569, Nr 107, poz. 692, Nr 121, poz. 770 i Nr 123, poz.776 oraz z 1998 r. Nr 66, poz. 431, Nr 106, poz. 668, Nr 108, poz. 684, Nr 137, poz. 887, Nr 162, poz.1112, poz. 1118 i poz.1126 oraz z 1999 r. Nr 60, poz. 636) finansowane są ze środków PKP S.A. do czasu nabycia przez te osoby uprawnień emerytalnych, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Środki na finansowanie świadczeń przedemerytalnych przekazywane są przez PKP S.A. na konto Funduszu Pracy w trybie określonym, w drodze rozporządzenia, przez ministra właściwego do spraw pracy.
3. Świadczenia, o których mowa w ust. 1, mogą być ustalone po przedstawieniu wniosku przez ministra właściwego do spraw transportu, uzgodnionego z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych i ministrem właściwym do spraw pracy. Wniosek powinien zawierać następujące dane:
  - 1) określenie nazw spółek, o których mowa w ust. 1, w brzmieniu zgodnym z zapisami w rejestrach handlowych,
  - 2) miesięczny harmonogram zwolnień z przyczyn dotyczących zakładu pracy z każdej ze spółek na okres do grudnia 2001r., zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu,
  - 3) określenie okresów pobierania świadczeń przedemerytalnych przez osoby zwalniane w poszczególnych miesiącach,
  - 4) określenie kosztów świadczeń przedemerytalnych ponoszonych do końca okresu, o którym mowa w pkt 3,
  - 5) propozycję dotyczącą trybu przekazywania przez PKP S.A. środków finansowych na konto Funduszu Pracy, o którym mowa w ust. 2,
  - 6) udokumentowane przez PKP S.A. źródło sfinansowania kosztów, o których mowa w pkt 4.

## Rozdział 9

### Prywatyzacja PKP S.A.

#### Art. 52

Prywatyzacji PKP S.A. dokonuje minister właściwy do spraw transportu.

#### Art. 53

1. PKP S.A., ogłasza przetarg na utworzenie i zarządzanie Funduszem Własności Pracowniczej PKP, zwanego dalej „Funduszem”. Uczestnikami przetargu mogą być wyłącznie towarzystwa funduszy inwestycyjnych w rozumieniu ustawy z dnia 28 sierpnia 1997 r. o funduszach inwestycyjnych /Dz. U. Nr 139, poz. 933/, z zastrzeżeniem ust.2-4. Uczestnikiem komisji przetargowej jest przedstawiciel ministra właściwego do spraw transportu
2. Warunkiem uczestnictwa w przetargu jest przedstawienie przez towarzystwo funduszy inwestycyjnych projektu statutu Funduszu.
3. Minister właściwy do spraw transportu wyraża zgodę na wybór towarzystwa funduszy inwestycyjnych.
4. PKP S.A., może utworzyć towarzystwo funduszy inwestycyjnych, w celu założenia przez nie Funduszu, oraz zarządzania nim.
5. Koszty założenia i prowadzenia Funduszu finansuje PKP S.A.

#### Art. 54

Do towarzystwa i Funduszu, stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 53 ust. 1, jeżeli przepisy niniejszego rozdziału nie stanowią inaczej.

#### Art. 55

1. Fundusz utworzony będzie jako specjalistyczny fundusz inwestycyjny otwarty.
2. Statut Funduszu może określić inną niż przewidziana w ustawie, o której mowa w art. 53 ust. 1, liczbę jednostek uczestnictwa uprawniających do uczestnictwa w radzie inwestorów, jak również inne kryteria uczestnictwa w radzie inwestorów.

3. Rada inwestorów może podjąć uchwałę o przekształceniu Funduszu w fundusz inwestycyjny otwarty, dopiero po wniesieniu przez PKP S.A. wszystkich wpłat przewidzianych przepisami ustawy. Po podjęciu uchwały przez radę inwestorów, towarzystwo funduszy inwestycyjnych zarządzające Funduszem zobowiązane jest do przekazania wniosku o przekształcenie Funduszu do Komisji Papierów Wartościowych i Giełd. W przypadku uzyskania zgody Komisji Papierów Wartościowych i Giełd ograniczeń, o których mowa w art. 61 ustawy, o której mowa w art. 53 ust. 1, nie stosuje się.

#### Art. 56

1. Uczestnikami Funduszu mogą być wyłącznie następujący, uprawnieni pracownicy:
  - 1) osoby, będące – w dniu w którym stało się skuteczne wykreślenie PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych – pracownikami PKP ,
  - 2) osoby, które przepracowały co najmniej dziesięć lat w PKP, a rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło wskutek przejścia na emeryturę lub rentę albo z przyczyn określonych w art. 1 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 49 ust. 2,
  - 3) osoby, które po okresie zatrudnienia co najmniej dziesięciu lat w PKP zostały przejęte przez innych pracodawców w trybie art. 23<sup>1</sup> Kodeksu pracyz tym, że nie wyłącza się uprawnienia do dziedziczenia jednostek uczestnictwa.
2. Uczestnikiem Funduszu nie może być osoba, która skorzystała z prawa do nieodpłatnego nabycia akcji Skarbu Państwa na podstawie odrębnych przepisów.
3. Uprawnieni pracownicy mogą skorzystać z prawa do uczestniczenia w Funduszu, o ile w ciągu sześciu miesięcy od dnia, w którym stało się skuteczne wpisanie PKP S.A. do rejestru handlowego, złożą pisemne oświadczenie o zamiarze uczestniczenia w Funduszu. Niezłożenie oświadczenia w powyższym terminie powoduje utratę prawa do uczestniczenia w Funduszu.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady podziału uprawnionych pracowników na grupy ze względu na okresy zatrudnienia w PKP i PKP S.A. i ustalenia liczby jednostek uczestnictwa przypadających na każdą z tych grup.
5. PKP S.A. zobowiązana jest do przekazania towarzystwu funduszy inwestycyjnych, listy osób uprawnionych do uczestniczenia w Funduszu oraz ilość jednostek uczestnictwa przypadających na jednego uczestnika, w celu stworzenia rejestru uczestników Funduszu.



#### Art.57

1. Wpłaty do Funduszu, niezbędnych do jego utworzenia, dokonuje się w drodze wniesienia przez PKP S.A. środków pieniężnych.
2. PKP S.A. przekazuje w terminie do dnia 31 grudnia 2010r. do Funduszu 15 % środków finansowych pochodzących z każdorazowej sprzedaży nieruchomości i praw z nią związanych, zespołu składników majątkowych tej spółki oraz akcji i udziałów do niej należących.
3. Każda kolejna wpłata dokonywana przez PKP S.A. do Funduszu powiększa wartość jednostek uczestnictwa Funduszu przysługujących jego uczestnikom, na zasadach określonych w statucie Funduszu.
4. Łączna wartość środków finansowych przekazanych przez PKP S.A. do Funduszu nie może być większa niż iloczyn liczby uprawnionych pracowników oraz kwoty osiemnastu średnich wynagrodzeń miesięcznych w sektorze przedsiębiorstw, bez wypłat z zysku, obliczonych z okresu sześciu miesięcy poprzedzających miesiąc, w którym zarejestrowano PKP S.A.

#### Art. 58

1. Do czasu wniesienia przez PKP S.A. 60% wpłat przewidzianych przepisami ustawy, jednostki uczestnictwa Funduszu nie mogą być umarzone.
2. Do czasu wniesienia przez PKP S.A. wszystkich wpłat przewidzianych przepisami ustawy, statut nie może przewidywać rozwiązania Funduszu, a decyzja o rozwiązaniu Funduszu nie może być podjęta przez radę inwestorów.
3. W pierwszym roku po terminie, o którym w ust. 1, uczestnik może umorzyć do 20% jednostek uczestnictwa, a w drugim roku, nie więcej niż 20% jednostek uczestnictwa według ich stanu na dzień ich wydania przez Fundusz.

### Rozdział 10

#### Zmiany w przepisach obowiązujących.

#### Art.59

W rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. Prawo upadłościowe / Dz. U. Z 1991 r. Nr 118, poz. 512, z 1994 r. Nr 1, poz. 1, z 1995 r. Nr 85, poz. 426, z 1996 r. Nr

6, poz. 43, Nr 43, poz. 189, Nr 106, poz. 496, Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 54, poz. 349, Nr 117, poz. 751, Nr 121, poz. 770 i Nr 140, poz. 940 i z 1998 r. Nr 117, poz. 756/ w art. 3 § 2 skreśla się wyrazy „przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

#### Art. 60

W ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeksie postępowania cywilnego / Dz. U. Nr 43, poz. 296, z 1965 r. Nr 15, poz. 113, z 1974 r. Nr 27, poz. 157, Nr 39, poz. 231, z 1975 r. Nr 45, poz. 234, z 1982 r. Nr 11, poz. 82, Nr 30, poz. 210, z 1983 r. Nr 5, poz. 33, z 1984 r. Nr 45, poz. 241 i 242, z 1985 r. Nr 20, poz. 86, z 1987 r. Nr 21, poz. 123, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 4, poz. 21, Nr 33, poz. 175, z 1990 r. Nr 14, poz. 88, Nr 34, poz. 198, Nr 53, poz. 306, Nr 55, poz. 318, Nr 79, poz. 464, z 1991 r. Nr 7, poz. 24, Nr 22, poz. 92, Nr 115, poz. 491, z 1993 r. Nr 12, poz. 53, z 1994 r. Nr 105, poz. 509, z 1995 r. Nr 83, poz. 417, z 1996 r. Nr 24, poz. 110, Nr 43, poz. 189, Nr 73, poz. 350, Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 43, poz. 270, Nr 54, poz. 348, Nr 75, poz. 471, Nr 102, poz. 643, Nr 117, poz. 752, Nr 121, poz. 769 i 770, Nr 133, poz. 882, Nr 139, poz. 934, Nr 140, poz. 940, Nr 141, poz. 944, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 757 oraz 1999 r. Nr 52, poz. 532/ wprowadza się następujące zmiany:

1/ W art. 479<sup>1</sup> § 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„ 3) należące do właściwości sądów na podstawie przepisów o przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym, o transporcie kolejowym oraz prawa energetycznego,”

2/ W art. 479<sup>28</sup> § 1 otrzymuje brzmienie”

„§ 1 Od decyzji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów lub delegatur tego Urzędu, decyzji Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki lub oddziałów terenowych tego Urzędu oraz decyzji Głównego Inspektora Kolejnictwa, zwanych w przepisach niniejszego rozdziału „Prezesem”, można wnieść do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu antymonopolowego odwołanie w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia decyzji.”

3/ W art. 479<sup>31</sup> § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. W sprawach z zakresu przeciwdziałania praktykom monopolistycznym, w sprawach z zakresu regulacji energetyki i transportu kolejowego stronami są także odpowiednio Prezes lub Główny Inspektor Kolejnictwa i zainteresowany.”

#### Art.61

W ustawie z dnia 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych /Dz. U. z 1991 r. Nr 18, poz. 80, Nr 75, poz. 329, Nr 101, poz. 444, Nr 107, poz. 464, z 1993 r. Nr 18, poz. 82, Nr 60, poz. 280, z 1994 r. Nr 1, poz. 3, Nr 80, poz. 368, Nr 113, poz. 547, z 1995 r. Nr 1, poz. 2, Nr 95, poz. 474, Nr 154, poz. 791, z 1996 r. Nr 90, poz. 405, Nr 106, poz. 496, Nr 118, poz.561, Nr 156, poz. 775 i z 1997 r. Nr 43, poz. 272, Nr 106, poz. 675, Nr 121, poz. 770 i Nr 123, poz.777/ skreśla się art. 4 ust.1 pkt 1 i art. 17 ust.2.

#### Art. 62

W ustawie z dnia 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe (Dz.U. z 1995r. Nr 119, poz.575, z Dz.U. z 1997r. Nr 96, poz.591, z Dz.U. z 1997r. Nr 101, poz.629, z Dz.U. z 1997r. Nr 23, poz.117, z Dz.U. z 1997r. Nr 141, poz.942, z Dz.U. z 1998r. Nr 117, poz.758, z Dz.U. z 1998r. Nr 106, poz.668) dodaje się art.2a w brzmieniu:

- „Art.2a.1. Koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących przewóz osób i rzeczy kolejną prowadzona jest przez Głównego Inspektora Kolejnictwa”.
2. Minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia powierzyć koordynację rozkładów jazdy na liniach kolejowych o znaczeniu lokalnym zarządom województw.

#### Art.63

W ustawie z dnia 30 sierpnia 1991 r. o zakładach opieki zdrowotnej / Dz. U. Nr 91, poz. 408, z 1992 r. Nr 63, poz. 315, z 1994 r. Nr 121, poz. 591, z 1995 r. Nr 141, poz. 692, Nr 138, poz. 682, z 1996 r. Nr 24, poz. 110, z 1997 r. Nr 104, poz. 661, Nr 121, poz. 769, Nr 158, poz. 1041 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 756, Nr 162, poz. 1115 i z 1999r. Nr 28, poz. 255 i 256/ wprowadza się następujące zmiany:

- 1/ w art. 8 w ust.1 skreśla się pkt 1a;
- 2/ w art.8a skreśla się ust. 4;
- 3/ w art. 32e w ust. 9 skreśla się wyrazy: „ a w stosunku do zakładów opieki zdrowotnej utworzonych przez przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej”;
- 4/ art. 35d otrzymuje brzmienie:
- „ Art.35d.Publiczny zakład opieki zdrowotnej utworzony w celu określonym w art.1 ust.2

prowadzony jest w formie przewidzianej w przepisach wymienionych w art.8a ust.2.”

5/ w art. 45 skreśla się ust.2;

6/ w art. 69 skreśla się:

a) w ust.1 wyrazy: „ oraz przez przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe”;

b) w ust. 3 wyrazy: „ a w stosunku do zakładów opieki zdrowotnej utworzonych przez przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe”- Minister Transportu i Gospodarki Morskiej,”;

7/ w art. 70 skreśla się:

a) w ust. 1 wyrazy : „ oraz przez przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” „; ;

b) w ust.2 wyrazy: „ a w stosunku do zakładów opieki zdrowotnej utworzonych przez przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” – Minister Transportu i Gospodarki Morskiej,”.

#### Art. 64

W ustawie z dnia 20 czerwca 1992r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 54, poz.254, z 1994r Nr 40 poz. 150, Nr 80 poz.368, Nr 113 poz. 547, z 1995r. Nr 50, poz. 261, z 1996r. Nr 100, poz.460 oraz z 1998r. Nr 162, poz. 1126) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

- „Art.1 1. Ustawa reguluje uprawnienia do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego i autobusowego, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników, wykonujących zbiorowy przewóz osób powszechnie dostępnymi środkami transportu kolejowego i autobusowego.
2. Przepisów ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej.
3. Uprawnienia do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego przysługują wyłącznie w klasie 2 pociągów i nie są uwzględniane przy pobieraniu należności za przejazd w klasie 1 pociągów.
4. Ilekroć w ustawie jest mowa o osobach niezdolnych do samodzielnej egzystencji – rozumie się przez to również osoby zaliczone do I grupy inwalidów, jeżeli orzeczenie o zaliczeniu do I grupy inwalidów nie utraciło mocy.”

2) w art.2;

a) w ust. 1 pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:



„6) przewodnik lub opiekun (1 osoba pełnoletnia) towarzyszący w podróży osobie niewidomej lub ociemniałej albo osobie uznanej za niezdolną do samodzielnej egzystencji lub o znacznym stopniu niepełnosprawności,

7) dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawna do ukończenia 26 roku życia oraz jeden z ich rodziców lub opiekunów wyłącznie przy przejazdach z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, uczelni, placówki opiekuńczo – wychowawczej, ośrodka rehabilitacji, ośrodka rehabilitacyjno – wychowawczego, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno – pedagogicznej, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia i z powrotem.”

b) w ust. 1 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) inwalidzi wojenni i wojskowi uznani za niezdolnych do samodzielnej egzystencji.”

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do bezpłatnych przejazdów w pociągach osobowych uprawnione są osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności oraz osoby uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 8.”

3) art.3 otrzymuje brzmienie :

„ Art.3. Do dwóch przejazdów w roku z ulgą 50 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego uprawnieni są emeryci i renciści oraz ich współmałżonkowie, na których pobierane są zasiłki rodzinne.”

4) w art. 4:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 4 – 6 w brzmieniu:

„4) inwalidzi wojenni i wojskowi zaliczeni do innej, niż I grupa inwalidów lub uznani za całkowicie lub częściowo niezdolnych do pracy,

5) osoby niewidome lub ociemniałe,

6) kombatancki i inne osoby uprawnione - emeryci, renciści i inwalidzi oraz wdowy lub wdowcy, będący emerytami lub rencistami, pozostali po kombatantach i innych osobach uprawnionych, określani w ustawie z dnia 24 stycznia 1991r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz.U. z 1997 r. Nr 142, poz. 950, z 1998r. Nr 37, poz. 204, Nr 106, poz. 668, Nr 162, poz.1118 i z 1999 r. Nr 38, poz.360).”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do ulgi 50 % przy przejazdach w pociągach innych niż osobowe uprawnione są osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności oraz osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, z zastrzeżeniem art. 2 ust. 1 pkt 8,”



c) w ust. 3 skreśla się pkt 1,

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Do ulgi 50% przy przejazdach kolejowych są uprawnieni:

- 1) dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej do zakończenia nauki odpowiednio w szkołach ponadpodstawowych lub ponadgimnazjalnych publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia,
- 2) studenci do ukończenia 26 roku życia,
- 3) słuchacze kolegiów nauczycielskich i nauczycielskich kolegiów języków obcych do ukończenia 26 roku życia.”

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do ulgi 50 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego uprawnione są osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności oraz osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji z zastrzeżeniem art. 2 ust. 1 pkt 8,”

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. 1. Do przejazdów z ulgą 50% w autobusach komunikacji zwykłej, z miejsca zamieszkania do szkoły, kolegium nauczycielskiego, uczelni i z powrotem, na podstawie biletów miesięcznych szkolnych, są uprawnione następujące osoby:

- 1) dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej do zakończenia nauki odpowiednio w szkołach ponadpodstawowych lub ponadgimnazjalnych publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia,
- 2) studenci do ukończenia 26 roku życia,
- 3) słuchacze kolegiów nauczycielskich i nauczycielskich kolegiów języków obcych do ukończenia 26 roku życia.

2. Do przejazdów z ulgą 50% w autobusach komunikacji zwykłej, z miejsca zamieszkania do szkoły, kolegium nauczycielskiego, uczelni i z powrotem, na podstawie biletów miesięcznych są uprawnieni nauczyciele akademicy oraz nauczyciele szkół podstawowych, ponadpodstawowych lub ponadgimnazjalnych publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych.”

6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Art. 6.1. Minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, rodzaje dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z bezpłatnych i

ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1, 6, 7 i 8 oraz ust. 2, art. 3 i art. 4 ust. 1 pkt 1, 4, 5 i 6 oraz ust. 2 – 5.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw obrony narodowej oraz ministrem właściwym do spraw transportu, określa, w drodze rozporządzenia rodzaje dokumentów poświadczających uprawnienie do korzystania z bezpłatnych i ulgowych przejazdów osób, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2-5 oraz w art. 4 ust. 1 pkt 3.”

7) skreśla się art. 7,

8) w art. 9:

a) w ust. 2 dodaje się pkt 18 i 19 w brzmieniu:

„18) art. 16 ustawy z dnia 29 maja 1974r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 1983r. Nr 13, poz. 68, z 1990r. Nr 34, poz.198, Nr 36, poz.206, z 1991r. Nr 104, poz. 450, z 1992r. Nr 21, poz. 84, z 1993r. Nr 129, poz. 602, z 1994r. Nr 10, poz. 37, z 1995r. Nr 4, poz. 17 i Nr 138, poz.681, z 1996r. Nr 136 poz. 636, z 1997r. Nr 28, poz. 153 ,z 1998r. Nr 106, poz. 668 i Nr 162, poz.1118),

19) art. 20 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 3 ustawy z dnia 24 stycznia 1991r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 1997r. Nr 142, poz. 950 oraz z 1998r. Nr 37, poz. 104 i Nr 106, poz. 668, Nr 162, poz. 1118 i z 1999 r. Nr 38, poz.360).”

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Pozostaje w mocy art. 43 ustawy z dnia 9 maja 1996r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz. U. Nr 73, poz. 350, Nr 137, poz. 638, z 1997r. Nr 28, poz. 153, Nr 98, poz. 604, Nr 106, poz. 679, Nr 121, poz. 770, Nr 160, poz. 1080, z 1998r. Nr 162, poz. 1118).”

#### Art.65

W ustawie z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. Nr 118, poz. 561, Nr 156, poz. 775, z 1997r. Nr 32, poz. 184, Nr 98, poz. 603, Nr 106, poz. 673, Nr 121, poz. 770, Nr 137, poz. 926, Nr 141, poz. 945 , z 1998 r. Nr 106, poz.668 i z 1999 r. Nr 40, poz.400 ) w art.3 w ust.3 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) działających na podstawie odrębnych przepisów rangi ustawowej, innych niż ustawa o przedsiębiorstwach państwowych, chyba że przedsiębiorstwa te podlegają komercjalizacji w drodze odrębnych ustaw,”

#### Art. 66

W ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym /Dz. U. Nr 96, poz.591 i z 1998 r. Dz. U. Nr.106, poz.668 / wprowadza się następujące zmiany:

1/ w art. 5: a/ w ust. 1 skreśla się pkt 2, a pkt 3 otrzymuje brzmienie „3/ linie o znaczeniu lokalnym”

b/ ust. 3 skreśla się,

c/ dodaje się ust.4 w brzmieniu: „ 4. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia rodzaje budynków, budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.”

2/ w art. 6 ust.4 otrzymuje brzmienie:

„4. Koszty likwidacji linii kolejowych mogą być finansowane z budżetu państwa w wysokości określonej w ustawie budżetowej”.

3/ w art. 9 dodaje się ust.3 i 4 w brzmieniu:

„3. Minister właściwy do spraw transportu może nałożyć na zarząd kolei obowiązek wykonania połączenia linii kolejowych należących do jednego lub kilku zarządów kolei jeśli względy obronne lub inny ważny interes państwa tego wymaga.

4. Nakładający obowiązek zapewnia środki finansowe niezbędne do wykonania nałożonego zadania”.

4/ w art.10: a/ ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„ 7. Jeżeli zarząd kolei zarządza wyłącznie linią lub liniami kolejowymi, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 3 albo wydzieloną linią kolejową o państwowym znaczeniu, Główny Inspektor Kolejnictwa może zezwolić na wykonywanie przewozów kolejowych na tych liniach bez organizacyjnego wyodrębnienia tej działalności.”

b/ dodaje się ust.8 w brzmieniu:

„8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady:

1) udostępniania linii kolejowych,

2) współdziałania zarządów kolei między sobą i z przewoźnikami,

3) obsługi pasażerów.”

5/ w art. 11 ust.1 wyrazy: „sąd gospodarczy” zastępuje się wyrazami: „Główny Inspektor Kolejnictwa”

6/ w art. 13 a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„ 1. Zarząd kolei jest zobowiązany uzyskać, na każdy typ budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji, wydane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa.”

7/ w: art. 14 ust. 4, art. 16, art. 17 ust. 4 wyraz „zarządzenie” zastępuje się wyrazem „rozporządzenie”.

8/ w art. 19 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) wykaz stanowisk zapewniających bezpieczeństwo ruchu pociągów.”

9/ w art. 21:

a/ ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Inwestycje dotyczące linii kolejowych o państwowym znaczeniu mogą być finansowane z budżetu państwa.”

b/ ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„ 1a. Inwestycje oraz koszty utrzymania linii kolejowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 3, mogą być finansowane z budżetów samorządów województw”.

c/ w ust. 5 skreśla się wyrazy „ pkt 2 i „

d/ w ust. 7 pkt. 2 otrzymuje brzmienie:

„2) odpisów z tytułu zużycia środków trwałych udostępnianej linii kolejowej, dokonywanych według zasad określonych w odrębnych przepisach.”

10/ w art.22 dodaje się ust. 3 –11 w brzmieniu:

„3. Organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu wojewódzkim, należy do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa.

4. Rada Ministrów, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego, określi w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady ustalania, tryb i organy dokonujące przekazywania dotacji budżetowej dla samorządów wojewódzkich oraz termin, od którego samorządy województwa rozpoczną organizowanie i dotowanie przewozów pasażerskich o zasięgu wojewódzkim. .

5. Przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 3, oraz aglomeracyjne mogą być dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego.



6. Dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych (pociągi: Ekspresowe, InterCity, EuroCity), należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów.
  7. Zadanie, o którym mowa w ust.3, 5 i 6, realizowane jest w drodze umowy odpowiednio organu samorządu terytorialnego lub ministra właściwego do spraw transportu, z przewoźnikami kolejowymi, a począwszy od umowy zawieranej na rok 2001, po zasięgnięciu opinii wojewódzkich rad konsultacyjnych i Głównego Inspektora Kolejnictwa.
  8. Rada Ministrów w drodze rozporządzenia określi szczegółowe zasady organizowania zadań, o których mowa w ust.3, 5 i 6 oraz tryb wyboru przewoźników, kierując się zasadami uczciwej konkurencji i ochroną interesów konsumentów.
  9. W przypadku wystąpienia oszczędności w dotacji przedmiotowej, o której mowa w ust. 1 i 2, upoważnia się ministra właściwego do spraw finansów do ich przeznaczenia na dotację celową na dofinansowanie zadań bieżących samorządów województw w zakresie organizowania i dotowania kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu wojewódzkim.
  10. Podział dotacji, o której mowa w ust. 9, dla samorządów poszczególnych województw dokonuje minister właściwy do spraw finansów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.
  11. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, nie stosuje się przepisów art. 96 ustawy z dnia 26 listopada 1998r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 155, poz. 1014 oraz z 1999r. Nr 38, poz. 360, Nr 49, poz. 485 i Nr 70, poz. 778).
- 11/ dodaje się art.22 a w brzmieniu:
- „Art.22 a. Z budżetu państwa może być finansowany rozwój infrastruktury w zakresie transportu kombinowanego , w szczególności terminale oraz ich wyposażenie w sprzęt przeładunkowy, w wysokości określonej w ustawie budżetowej”.
- 12/ w art. 27:
- a/ w ust. 1 wyrazy „minister właściwy do spraw transportu, z zastrzeżeniem ust. 2” zastępuje się wyrazami „Główny Inspektor Kolejnictwa”,
  - b/ ust. 2 skreśla się.
- 13/ Tytuł rozdziału 5 otrzymuje brzmienie „Nadzór techniczny nad eksploatacją linii kolejowych, bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz regulacja transportu kolejowego”



14/ w art. 33 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Główny Inspektor wykonuje również zadania:

- 1) administracji architektoniczno – budowlanej i nadzoru budowlanego w dziedzinie transportu kolejowego, określone w odrębnych przepisach,
- 2) z zakresu regulacji transportu kolejowego.”

15/ art. 34 otrzymuje brzmienie:

„1. Głównego Inspektora powołuje i odwołuje Prezes Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

2. Kadencja Głównego Inspektora trwa 6 lat.

3. Główny Inspektor może być odwołany przed upływem okresu, na który został powołany, w przypadku choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań, rażącego naruszenia swoich obowiązków, popełnienia przestępstwa stwierdzonego prawomocnym wyrokiem sądu lub rezygnacji.

4. Ta sama osoba może być Głównym Inspektorem nie dłużej niż przez dwie kolejne kadencje.

5. Zastępców Głównego Inspektora powołuje i odwołuje, na wniosek Głównego Inspektora, minister właściwy do spraw transportu.

16/ w art. 36 ust.1 otrzymuje brzmienie:

1. Do zadań Głównego Inspektora w zakresie, o którym mowa w art. 33 ust. 1, należy w szczególności:

1) wydawanie świadectw, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2,

2) prowadzenie rejestru świadectw, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2,

3) kontrola spełniania warunków określonych przepisami wydanymi na podstawie art. 7 ust. 3 i 4 oraz art. 19 pkt 1,

4) kontrola pojazdów szynowych,

5) udział w badaniach wypadków kolejowych w celu wyjaśnienia ich przyczyn,

6) podejmowanie działań na rzecz zwiększania bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,

7) wykonywanie komisarycznych odbiorów technicznych, polegających na dopuszczeniu do eksploatacji bieżących wyrobów, po sprawdzeniu ich zgodności przez Inspektorat z wyrobem, na który wydano świadectwo dopuszczenia do eksploatacji,

8) przedstawianie ministrowi właściwemu do spraw transportu okresowych ocen stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

7/ w art.36 dodaje się ust 1a w brzmieniu:

„1a. Do zadań Głównego Inspektora w zakresie, o którym mowa w art. 33 ust. 2 pkt. 2, należy w szczególności:

- 1) zatwierdzanie opłat za udostępnianie linii kolejowych,
- 2) opiniowanie projektów planów inwestycyjnych zarządów kolei dotyczących linii kolejowych o państwowym znaczeniu,
- 3) opiniowanie likwidacji linii kolejowych lub ich części, dokonywanych przez zarząd finansowanych z budżetu państwa lub budżetów samorządów,
- 4) kontrolowanie jakości i równego dostępu usług na liniach udostępnianych przewoźnikom,
- 5) koordynacja rozkładów jazdy w transporcie kolejowym,
- 6) opiniowanie umów dotyczących udostępniania linii kolejowych przewoźnikom,
- 7) rozstrzyganie (działalność rozjemcza) sporów pomiędzy zarządem kolei i przewoźnikami,
- 8) nakładanie kar pieniężnych na zasadach określonych w ustawie,
- 9) współdziałanie z właściwymi organami:
  - a) w przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym zarządów kolei oraz przewoźników kolejowych,
  - b) ochronie interesów konsumentów w transporcie kolejowym,
  - c) w zakresie kształtowania systemu transportu kolejowego,
- 10) kontrolowanie przestrzegania przez zarządy kolei i przewoźników zasad ochrony środowiska,
- 11) określenie kierunków i standardów współpracy pomiędzy zarządami i przewoźnikami kolejowymi.

18/ dodaje się art. 36a – 36c o brzmieniu:

„art. 36a 1. Główny Inspektor składa Prezesowi Rady Ministrów za pośrednictwem ministra właściwego do spraw transportu, w terminie do końca pierwszego kwartału, sprawozdanie ze swojej działalności wraz z oceną funkcjonowania transportu kolejowego za miniony rok.

2. Główny Inspektor przedstawia na żądanie ministra właściwego do spraw transportu, informacje z zakresu swojej działalności.

art. 36b 1. Przy Głównym Inspektorze działa Rada Konsultacyjna, zwana dalej „Radą” a przy Sejmiku Wojewódzkim – wojewódzkie rady konsultacyjne.

2. Rada działająca w interesie ochrony praw użytkowników kolei dokonuje na podstawie informacji wojewódzkich rad konsultacyjnych analiz i ocen jakości usług przewozowych oraz przedstawia Głównemu Inspektorowi wnioski w sprawach:

- 1) dostępności sieci kolejowej,
- 2) likwidacji i budowy linii kolejowych,

- 3) oceny punktualności i niezawodności pracy przewoźników kolejowych,
3. Rada koordynuje pracę wojewódzkich rad konsultacyjnych.
4. W skład Rady wchodzi przewodniczący wojewódzkich rad konsultacyjnych oraz przedstawiciele:
  - 1) jednostek samorządów terytorialnych,
  - 2) organizacji ochrony konsumentów,
  - 3) organizacji działających na rzecz osób niepełnosprawnych.
5. Zadania statutowe Rady, kadencję, organizację i tryb określa statut Inspektoratu.
6. Środki związane z działalnością Rady są uwzględnione w budżecie Inspektoratu.

art. 36c 1. W postępowaniu przed Głównym Inspektorem w sprawach, o których mowa w art. 33 ust. 1 i 2, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Od decyzji Głównego Inspektora w sprawach, o których mowa w art. 33 ust. 2 pkt. 2, służy odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu antymonopolowego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

19/ w art. 48 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi w drodze rozporządzenia przepisy porządkowe obowiązujące na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach szynowych.”

20/ W rozdziale 8 dodaje się art. 54a w brzmieniu:

„1. Karze pieniężnej podlega ten kto:

- 1) z nieuzasadnionych przyczyn odmawia zawarcia umowy, o której mowa w art. 10 ust. 1,
  - 2) stosuje opłaty za udostępnianie linii kolejowych nie przestrzegając obowiązku ich przedstawienia Głównemu Inspektorowi do zatwierdzenia oraz obowiązku podania ich do publikacji,
  - 3) stosuje opłaty za udostępnianie linii kolejowych wyższe od zatwierdzonych.
2. Karę pieniężną w przypadkach, o których mowa w ust. 1, wymierza Główny Inspektor w formie postanowienia, z tym że wysokość kary nie może przekroczyć 15% przychodu ukaranego podmiotu, osiągniętego w poprzedzającym roku podatkowym, z zastrzeżeniem ust. 3.
  3. Jeśli kara pieniężna związana jest z działalnością prowadzoną na podstawie koncesji, wysokość kary pieniężnej może przekroczyć 15% przychodu ukaranego podmiotu, wynikającego z działalności koncesjonowanej, osiągniętego w poprzednim roku podatkowym.

4. Ustalając wysokość kary pieniężnej, Główny Inspektor uwzględnia stopień szkodliwości czynu, stopień zawinienia oraz dotychczasowe zachowanie podmiotu i jego możliwości finansowe.
5. Niezależnie od kary pieniężnej, o której mowa w ust. 2, Główny Inspektor może nałożyć w formie postanowienia karę pieniężną na kierownika podmiotu, z tym że kara ta może być wymierzona w kwocie nie przekraczającej trzykrotności jego miesięcznego wynagrodzenia.
6. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2 i 5, są płatne w terminie 14 dni od dnia doręczenia postanowienia.
7. Kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa i mają do nich zastosowanie przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997r. Ordynacja podatkowa (Dz. U. Nr 137, poz. 926, z 1998r. Nr. 106, poz. 668 i z 1999r. Nr 11, poz. 95).
8. W zakresie kar pieniężnych organem podatkowym, z zastrzeżeniem ust 2 i 5, jest urząd skarbowy.”

21/ w art. 59 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4.Podmioty gospodarcze, o których mowa w ust.1, obowiązane są uzyskać świadectwa, o których mowa w art.13 ust.1 i 2, w terminie do dnia 30 czerwca 2000r.”

#### Art.67

W ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy (Dz. U. Nr 96, poz.593 i z 1998 r. Nr 106,poz.668) w art. 27 :

1/ w ust.1 wyrazy ” oraz przedsiębiorstwo państwowe Polskie Koleje Państwowe” skreśla się,

2/ w ust.2 wyrazy ” a w stosunku do jednostek tworzonych i utrzymywanych przez przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” Minister Transportu i Gospodarki Morskiej” skreśla się.

#### Art. 68

W ustawie z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej – w związku z reformą ustrojową państwa / Dz. U. Nr 106, poz. 668 / skreśla się art. 148.

#### Art.69



W ustawie z dnia 17 grudnia 1998r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz.U. Nr 162, poz.1118 oraz z 1999 r. Nr 38, poz. 360, Nr 70, poz. 774, Nr 72, poz. 801 i 802 ) w art.42 dodaje się ust. 3:

„3. Od dnia wpisu PKP S.A. do rejestru handlowego pracownikami kolejowymi w rozumieniu ustawy są również pracownicy zatrudnieni w tej Spółce.”

## **Rozdział 11**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

#### **Art. 70**

1. Pracownikowi kolejowemu pobierającemu emeryturę lub rentę z tytułu niezdolności do pracy przyznaną na podstawie przepisów o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin lub przepisów ustawy z dnia 12 czerwca 1975 r. o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 1983 r. Nr 30, poz. 144, Dz. U. z 1989 r. Nr 35, poz.192; z 1990 r. Nr 36, poz. 206; z 1991 r. ; Nr 94, poz. 422; z 1995 r. Nr 4, poz. 17; z 1996 r. Nr 24, poz. 110; Nr 100, poz. 461; z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 162, poz. 1118) albo przepisów ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. Nr 162, poz. 1118 oraz z 1999 r. Nr 38, poz.360, Nr 70, poz. 774, Nr 72, poz. 801 i 802), a także członkom rodziny tego pracownika pobierającym po nim rentę rodzinną przyznaną na podstawie wymienionych przepisów, przysługuje prawo do deputatu węglowego w formie ekwiwalentu pieniężnego.
2. Minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych i ministrem właściwym do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia sposób wypłaty emerytom i rencistom kolejowym ekwiwalentu pieniężnego, o którym mowa w ust. 1.
3. Świadczenie określone w ust. 1 przysługuje również emerytowi lub renciście, który pobiera kolejową emeryturę lub kolejową rentę z tytułu zatrudnienia w okresach równorzędnych z okresami zatrudnienia na kolei, oraz osobie, której przyznano kolejową emeryturę lub kolejową rentę w drodze wyjątku.



4. Prawo do deputatu węglowego nie przysługuje jednak emerytowi lub renciście, jeżeli nie przysługiwało mu w okresie zatrudnienia, z tytułu którego powstało prawo do emerytury lub renty.
5. Ekwiwalent pieniężny, o którym mowa w ust. 1, przyznaje i wypłaca przy emeryturze lub rencie Zakład Ubezpieczeń Społecznych z dotacji celowej z budżetu państwa.

#### Art. 71

1. Przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” ma prawo do jednorazowego zwrotu kosztów poniesionych z tytułu przekazanych Branżowej Kasie Chorych dla Służb Mundurowych i kolejowym stacjom sanitarno-epidemiologicznym dokumentów uprawniających do bezpłatnych przejazdów odpowiednio dla pracowników samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej i kolejowych stacji sanitarno-epidemiologicznych, byłych pracowników PKP na dzień wydzielenia jednostek kolejowej służby zdrowia z PKP.
2. Środki, o których mowa w ust. 1, zostaną przekazane PKP z dotacji przedmiotowej przeznaczonej na finansowanie ustawowych ulg przejazdowych dla przewoźników kolejowych w ustawie budżetowej na 1999 rok.

#### Art. 72

1. Z dniem zarejestrowania PKP S.A. minister właściwy do spraw transportu dokona przeniesienia na rzecz tej spółki uprawnień wynikających z koncesji otrzymanych przez PKP na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na zarządzaniu liniami kolejowymi i wykonywaniu przewozów kolejowych osób i rzeczy.
2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do spółek, o których mowa w art. 14 i art. 15, jeżeli spełniają one warunki do otrzymania stosownych koncesji, określone w przepisach o transporcie kolejowym.
3. Z dniem zarejestrowania PKP S.A. właściwy organ określony odrębnymi przepisami dokona przeniesienia uprawnień wynikających z koncesji otrzymanych przez apteki i hurtownie farmaceutyczne PKP na apteki i hurtownie farmaceutyczne prowadzone przez PKP S.A.
4. Za przeniesienie uprawnień z koncesji, o których mowa w ust. 1-2, nie pobiera się opłat.

#### Art. 73

1. W sprawach wszczętych na podstawie przepisów art. 13 a-f ustawy, o której mowa w art. 1 pkt 1, przed dniem wykreślenia PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych, stosuje się odpowiednio przepisy niniejszej ustawy.
2. Do postępowań administracyjnych wszczętych w sprawach, o których mowa w art. 32-35 stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

#### Art. 74

1. W terminie od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. PKP S.A. przekaze gminom nie sprzedane, z powodu nie złożenia pisemnych oświadczeń woli przez osoby, o których mowa w art. 40, budynki mieszkalne lub lokale mieszkalne wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do niej części gruntu.
2. Przekazania nieruchomości dokonuje się w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.
3. Przekazanie nieruchomości jest nieodpłatne i pomniejsza z dniem przekazania kapitał zapasowy o wartość bilansową przekazywanego mienia.

#### Art. 75

1. W latach 2000-2003 PKP, PKP S.A. oraz spółki utworzone na podstawie ustawy, do czasu sprzedaży 51% akcji i udziałów tych spółek, są zobowiązane do:
  - 1/ nie przekraczania przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia powyżej średniorocznego wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych założonego na dany rok w ustawie budżetowej,
  - 2/ nie udzielania poręczeń i gwarancji,
2. Minister właściwy do spraw transportu nadzoruje spełnianie warunków wymienionych w ust. 1.

#### Art. 76

PKP S.A., a następnie PLK S.A. zlecający wykonanie usług polegających na utrzymaniu i remontach nawierzchni kolejowej spółkom utworzonym przez PKP, PKP S.A. lub przez PLK

S.A. na bazie zakładów własnych, nie stosują w okresie dwóch lat od dnia wpisania ich do rejestru handlowego, przepisów o zamówieniach publicznych.

#### Art. 77

1. Traci moc ustawa z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym "Polskie Koleje Państwowe" /Dz. U. Nr 95, poz. 474, z 1996 r. Nr 147, poz. 687. z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 96, poz. 591, Nr 104, poz. 661, Nr 121, poz. 770 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 756, Nr 162, poz. 1118 i poz. 1120/, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Do dnia wykreślenia PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych, PKP działa na podstawie ustawy, o której mowa w ust. 1, o ile przepisy niniejszej ustawy nie stanowią inaczej.

#### Art. 78

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem :

- 1) art. 66 pkt. 21 i art. 71, które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia,
- 2) art. 64 i art. 66 pkt. 10 i 19, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2000r.,
- 3) art. 59, art. 61-63, art. 67 i art. 70, które wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2000r.,
- 4) art. 60, art. 66 pkt. 4 – 5, 12 – 18 i 20, które wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2000r.

## UZASADNIENIE

Przedmiotem projektu ustawy jest komercjalizacja przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe", restrukturyzacja jednoosobowej spółki Skarbu Państwa (PKP S.A.) powstałej w wyniku komercjalizacji tego przedsiębiorstwa oraz jej prywatyzacja.

Regulacje zawarte w ww. projekcie obejmują zasady i tryb tych przekształceń.

Uchwalenie ustawy w proponowanym kształcie wynika z konieczności realizowania polityki transportowej Państwa uwzględniającej uwarunkowania międzynarodowe (dążenie do członkostwa w Unii Europejskiej), dążenia do promowania transportu kolejowego ze względu na jego proekologiczne cechy oraz konieczności stworzenia warunków do równorzędnej konkurencji kolei wobec innych rodzajów transportu.

Uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne powodują konieczność przeprowadzenia głębokiej reformy Przedsiębiorstwa Państwowego "Polskie Koleje Państwowe".

Do uwarunkowań tych należą:

1) aspiracje Polski do Unii Europejskiej, z których wynika:

- konieczność akceptacji zasady oddzielenia zarządzania infrastrukturą kolejową od wykonywania przewozów kolejowych,
- konieczność konkurowania nie tylko z podmiotami gospodarczymi działającymi w innych rodzajach transportu, ale – ze względu na wolny dostęp do sieci kolejowej – także z innymi podmiotami działającymi w sferze transportu kolejowego;

2) stan Przedsiębiorstwa, wyrażający się m.in. w:

- nieuregulowanym stanie prawnym nieruchomości,
- zdekapitalizowanym oraz nadmiernym majątku,
- pogarszającej się sytuacji finansowej,
- przerostach zatrudnienia;

3) niekorzystna wieloletnia spadkowa tendencja w przewozach kolejowych,

4) wzmożona konkurencja ze strony transportu samochodowego oraz związana z tym konieczność wyspecjalizowania się przedsiębiorstwa w przewozach kwalifikowanych i aglomeracyjnych,



O konieczności zreformowania przedsiębiorstwa decydują także względy ekologiczne – kolej stanowi najbardziej bezpieczny dla środowiska rodzaj transportu i w związku z tym należy stworzyć właściwe warunki dla jego funkcjonowania i rozwoju.

Tekst projektu ustawy podzielony został na następujące rozdziały:

1. Przepisy ogólne.
2. Komerccjalizacja PKP.
3. Restrukturyzacja organizacyjna PKP SA.
4. Restrukturyzacja finansowa.
5. Restrukturyzacja majątkowa.
6. Zagospodarowanie mienia PKP SA.
7. Restrukturyzacja zasobów mieszkaniowych.
8. Restrukturyzacja zatrudnienia.
9. Prywatyzacja PKP S.A.
10. Zmiany w przepisach obowiązujących.
11. Przepisy przejściowe i końcowe.

Rozdział 1 ustawy zawiera przepisy ogólne - określono w nim przedmiot ustawy.

Rozdział 2 projektu ustawy zawiera szczególne zasady i tryb komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w celu jego przekształcenia w spółkę akcyjną z wyłącznym udziałem Skarbu Państwa. Wynika to z odrębności sytuacji PKP.

Ustawa nakazuje dokonanie komercjalizacji w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, przy czym komercjalizacji dokonuje Minister właściwy ds. transportu, który także ustala statut nowej spółki i reprezentuje w niej Skarb Państwa. Minister ten wykonuje uprawnienia zarezerwowane w przepisach regulujących ogólne zasady komercjalizacji i prywatyzacji dla Ministra Skarbu Państwa. Wzmocniona rola Ministra właściwego ds. transportu wynika z konieczności zachowania merytorycznego nadzoru nad procesami sanacyjnymi dotyczącymi PKP.

Rozdział 3 projektu ustawy określa sposób restrukturyzacji jednoosobowej spółki Skarbu Państwa. Przewidziane jest, że PKP SA utworzy spółki przewozowe oraz w celu wyodrębnienia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi - spółkę



zarządu kolei. Utworzenie tych spółek nastąpi w terminie do 6 miesięcy od dnia wpisania spółki PKP S.A. do rejestru handlowego. Pozostałą dotychczasową działalność – poza przewozową i zarządzania liniami kolejowymi – PKP będzie mogła prowadzić w formie odrębnych spółek prawa handlowego.

Projekt ustawy określa zakres kontroli Skarbu Państwa nad tworzeniem, działalnością i prywatyzacją spółek.

Rozdział 4 zawiera zasady i warunki restrukturyzacji finansowej, mającej na celu odzyskanie przez przedsiębiorstwo płynności finansowej rozumianej jako zdolność do regulowania zobowiązań bieżących i długoterminowych.

Restrukturyzacja finansowa dotyczyć będzie zobowiązań pieniężnych PKP wraz z odsetkami, bez dodatkowych kar i opłat, wg stanu na dzień 30 czerwca 1999r. wobec: budżetu państwa ( bez zobowiązań z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych ), ZUS, FP, PFRON. Restrukturyzacja polegać będzie na zamianie zobowiązań wraz z odsetkami na akcje i udziały spółek utworzonych przez PKP S.A. w procesie restrukturyzacji. Prawa z akcji i udziałów wymienionych państwowych osób prawnych, łącznie ze zbywaniem będzie wykonywał minister właściwy do spraw transportu. Wykonywanie praw z akcji i udziałów przynależnych funduszom wynika z faktu, że nie posiadają one osobowości prawnej. Po zbyciu akcji i udziałów, środki finansowe zostaną przekazane na rachunek tych Funduszy i Skarbu Państwa.

Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia spółki oraz ilość akcji i udziałów podlegających zamianie.

Rozdział 5 zawiera rozwiązania, umożliwiające regulację stanu prawnego gruntów będących własnością Skarbu Państwa, znajdujących się w dniu 5 grudnia 1990 r. w posiadaniu PKP, co do których PKP nie posiada dokumentów o przekazaniu gruntów w formie prawem przewidzianej. Grunty takie stają się przedmiotem użytkowania wieczystego PKP bez obowiązku wniesienia pierwszej wpłaty z tytułu tego użytkowania, zaś budynki, inne urządzenia i lokale trwale związane ze wspomnianymi gruntami stają się własnością PKP nieodpłatnie.

Decyzje o przekazaniu PKP ww. nieruchomości podejmuje wojewoda.

Rozdział 6 reguluje sposoby zagospodarowania mienia. Określono sposoby zagospodarowania mienia, tj. jego sprzedaż, oddanie w dzierżawę, najem, użytkowanie lub oddanie do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, wniesienia mienia do spółki jako aportu. Ustawa umożliwia umowne, nieodpłatne przekazanie mienia spółki na własność jednostek samorządu terytorialnego (na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych).

Jeżeli wymienione sposoby zagospodarowania okażą się nieskuteczne, mienie - z wyjątkiem gruntu - może być zlikwidowane lub przekazane nieodpłatnie Skarbowi Państwa, jednostkom samorządu terytorialnego lub państwowym jednostkom organizacyjnym.

Rozwiązanie problemu mienia zbędnego stanowi jeden z zasadniczych warunków prowadzenia odnowy PKP. Proponowane rozwiązania sprzyjają osiągnięciu tego celu.

Rozdział 7 - sprawy restrukturyzacji zasobów mieszkaniowych zostały uregulowane w ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o zmianie ustawy przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe”. W związku z faktem, że ustawa o pp PKP straci moc z dniem wpisu PKP SA do rejestru handlowego - przepisy w ww. zakresie przeniesiono do projektu ustawy.

Rozdział 8 - zawiera zasady restrukturyzacji zatrudnienia. Proponowane rozwiązania powinny doprowadzić do racjonalizacji zatrudnienia, w tym zwłaszcza do zlikwidowania problemu zatrudnienia nadmiernego. Przewidziane rozwiązania w zakresie osłon socjalnych będą miały działania mobilizujące, a więc zapewnią szybkie tempo restrukturyzacji zatrudnienia. Świadczenia socjalne związane z restrukturyzacją PKP, planuje się sfinansować ze środków uzyskanych ze sprzedaży obligacji restrukturyzacyjnych wyemitowanych przez PKP S.A..

Rozdział 9 reguluje zasady prywatyzacji spółki PKP S.A., powstałej w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Do prywatyzacji PKP SA w części dotyczącej zbywania akcji - z wyłączeniem uprawnień pracowników do nieodpłatnego nabywania akcji - przyjęto zasady określone w przepisach ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych z tym, że uprawnienia Ministra Skarbu Państwa będzie wykonywać minister właściwy ds. transportu.

Dla zapewnienia udziału uprawnionych pracowników PKP do nieodpłatnego nabycia akcji przewidziano utworzenie Funduszu Własności Pracowniczej PKP. Do tworzenia i funkcjonowania Funduszu będą miały zastosowanie przepisy ustawy z dnia 28 sierpnia 1997 r. o funduszach inwestycyjnych. Mienie Funduszu będzie obejmować środki wpłacane przez PKP SA w wysokości 15 % uzyskanych wpływów z każdorazowej sprzedaży nieruchomości i praw z nią związanych, zespołu składników majątkowych tej spółki oraz akcji i udziałów do niej należących. Przyjęto, że łączna wartość środków finansowych przekazanych przez PKP SA nie przekroczy iloczynu liczby uprawnionych pracowników oraz kwoty osiemnastu wynagrodzeń miesięcznych w sektorze przedsiębiorstw, bez wypłat z zysku, obliczonych z okresu sześciu miesięcy poprzedzających miesiąc, w którym zarejestrowano PKP SA. Uczestnikami Funduszu będą uprawnieni pracownicy PKP, którzy otrzymają jednostki uczestnictwa.

Rozdział 10 - projekt ustawy dokonuje zmian w przepisach ustaw m.in.: prawo przewozowe, o zakładach opieki zdrowotnej, o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami transportu zbiorowego oraz o transporcie kolejowym.

1/ Zmiana ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego ma na celu ograniczenie ubytku wpływów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień przejazdowych poprzez ograniczenie tych uprawnień do przejazdów wyłącznie w klasie 2 pociągów. Nie ulega natomiast zmianie krąg osób uprawnionych do bezpłatnych i ulgowych przejazdów. Projektowana zmiana ustawy przewiduje ponadto konkretyzację przepisów dotyczących uprawnień do bezpłatnych przejazdów młodzieży niepełnosprawnej określając górną granicę wieku tej młodzieży na 26 lat analogicznie do uprawnień studentów i słuchaczy kolegów nauczycielskich. W ustawie dokonano również niezbędnej aktualizacji przepisów odnoszących się do inwalidów i osób niepełnosprawnych, stosownie do reformy orzecznictwa w tym zakresie.



Szacuje się, że w wyniku ograniczenia ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i z ulgą 50 % wyłącznie w klasie 2 wszystkich rodzajów pociągów wpływy PKP wzrosną o około 100 mln zł w ciągu roku.

2/ Zmiany ustawy o transporcie kolejowym zawierają m.in.:

a/ Rozwiązania dotyczące finansowania przewozów pasażerskich o zasięgu wojewódzkim i międzyregionalnym, które są generalnie nierentowne. Mają one na celu zmianę systemu dotowania tych przewozów. Ubytek wpływów z tytułu honorowania ustawowych ulg przejazdowych jest przez państwo refundowany przewoźnikom, lecz każdorazowa podwyżka cen biletów powoduje odpływ klientów, którzy dokonując wyboru środka transportu kierują się oferowaną przez przewoźników ceną usługi. Zakładane jest przyjęcie systemu umów zawieranych na poziomie:

- rządu dla przewozów międzyregionalnych,
- samorządów wojewódzkich dla przewozów pasażerskich o zasięgu wojewódzkim.

b/ Głównemu Inspektorowi Kolejnictwa jako centralnemu organowi administracji rządowej, powierza się zadania regulatora rynku kolejowego, w tym koncesjonowanie, kontrola taryf i udostępniania linii kolejowych.

Zakłada się, że w sytuacji funkcjonowania PKP - jako naturalnego monopolu - zadania regulacyjne GIK obejmą w szczególności działania mające na celu wprowadzanie rozwiązań promujących efektywną konkurencję dla dobra użytkowników oraz kontrolowanie monopolu w celu ochrony i zapewnienia korzyści użytkownikom.

Art. 78 zawiera informacje odnośnie wejścia w życie poszczególnych przepisów, które ewentualnie mogą ulec zmianie jeśli ustawa zostanie uchwalona w terminie późniejszym niż przed 1 stycznia 2000 roku.

Przedkładany projekt ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP stwarza możliwość poprawy wyniku finansowego PKP.



Projekt ustawy uzyskał pozytywną opinię Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektowanych regulacji z przepisami UE.

### **Niezbędne nakłady finansowe na przeprowadzenie restrukturyzacji**

Znaczna część planowanych kosztów przeprowadzenia niezbędnych reform zostanie przeznaczona na działania osłonowe.

Przewidywany koszt działań osłonowych wg. projektu ustawy (jednorazowe odprawy pieniężne, szkolenia przekwalifikowujące pracowników oraz doradztwo zawodowe i społeczne) w cenach stałych z 1998r. wyniesie w latach 2000 - 2001 ok.1,0 mld zł. Proponuje się finansowanie restrukturyzacji zatrudnienia ze środków uzyskanych ze sprzedaży obligacji restrukturyzacyjnych wyemitowanych przez PKP S.A..

Przewiduje, że w latach 2000-2001 z PKP S.A. i spółek od niej zależnych zostanie zwolnionych z przyczyn dotyczących zakładu pracy 58 700 osób uprawnionych do wymienionych w ustawie osłon socjalnych.

Restrukturyzacją finansową zostaną objęte wierzytelności podmiotów publicznych na kwotę 1 255, 1 mln zł, wg. stanu na 30.06.1999 r.

Ponadto dodatkowe środki finansowe (oprócz dotacji ustawowych obecnie przyznawanych PKP z tytułu honorowania ulg) niezbędne będą na dofinansowanie przewozów pasażerskich przez samorzady terytorialne.

W Programie restrukturyzacji PKP proponuje się uwzględnienie w budżecie państwa na 2000 r. środków w wysokości 52,0 mln zł ( dofinansowanie Funduszu Pracy, dodatkowa działalność GIK ).