

**Pan Marek Komorowski
Sekretarz Stanu
w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
Sekretarz Komitetu Ekonomicznego
Rady Ministrów**

Szanowny Panie Ministrze,

W ślad za pismem z dnia 25 września 1998 r. Nr TR-3-0242-40/98 przekazującym materiały pt.:

- 1) "Projekt restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego »Polskie Koleje Państwowe«",
- 2) projekt ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe"

na posiedzenie Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów - przesyłam w załączeniu 60 egz. projektu *ustawy o komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe", restrukturyzacji i prywatyzacji "Polskich Kolei Państwowych Spółka Akcyjna"* wraz z uzasadnieniem i uprzejmie proszę o włączenie tego projektu do materiałów na posiedzenie KERM.

Projekt ten jest wersją poprawioną projektu przekazanego w dniu 25 września 1998 r., który był załączony jako materiał informacyjny

Obecna, poprawiona wersja tego projektu zawiera poprawki redakcyjne i jest sporządzona stosownie do ustaleń KERM w dniu 30 lipca 1998 r.

W związku z powyższym uprzejmie proszę o rozpatrzenie na posiedzeniu KERM tego projektu.

Z poważaniem

MINISTER
Grzelakowski
Andrzej Grzelakowski
Podsekretarz

U S T A W A

z dnia1998 r.

**o komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe",
restrukturyzacji i prywatyzacji „Polskich Kolei Państwowych Spółka Akcyjna”.**

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1

Ustawa reguluje zasady i tryb:

- 1/ komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe", zwanego dalej "PKP", po wydzieleniu z PKP na podstawie art. 44 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 96, poz.591, Nr 104, poz.661 i Nr 121, poz. 770 oraz Nr 147, poz. 687) jednostki organizacyjnej w celu utworzenia przedsiębiorstwa państwowego „Infrastruktura Kolejowa” .
- 2/ restrukturyzacji mienia i zatrudnienia w spółce akcyjnej z wyłącznym udziałem Skarbu Państwa, powstałej w wyniku komercjalizacji PKP i działającej pod firmą "Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna” , zwanej dalej "PKP S.A.",
- 3/ prywatyzacji PKP S.A.

Art. 2.

1. Komercjalizacja, w rozumieniu ustawy, polega na przekształceniu PKP w spółkę akcyjną; jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej, spółka ta wstępuje we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było PKP, bez względu na charakter prawny tych stosunków.
2. Restrukturyzacja PKP S.A. odbywa się na zasadach określonych w ustawie i polega na utworzeniu spółek przewozowych i innych spółek, zagospodarowaniu mienia, w tym mienia zbędnego, oraz restrukturyzacji zatrudnienia.

3. Prywatyzacja PKP S.A., w rozumieniu ustawy, polega na zbywaniu należących do Skarbu Państwa akcji tej spółki lub obejmowaniu akcji przez osoby trzecie w wyniku podwyższenia kapitału w tej spółce.

Rozdział 2

Komercjalizacja PKP

Art. 3

1. Komercjalizacji PKP dokona minister właściwy do spraw transportu z własnej inicjatywy, w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Minister Skarbu Państwa poddaje w wątpliwość proponowane rozwiązanie w kontekście systemowych rozstrzygnięć wynikających z ustawy o urzędzie Ministra Skarbu Państwa, sankcjonujących oddzielenie funkcji państwa w obszarze gospodarowania mieniem Skarbu Państwa i przekształceń własnościowych od funkcji władczego oddziaływania organów administracji rządowej oraz w kontekście systemowych rozstrzygnięć dotyczących właściwości Ministra Skarbu Państwa w zakresie kształtowania, realizowania i koordynowania procesów przekształceń własnościowych podmiotów państwowych, w tym komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych..

2. PKP w terminie jednego miesiąca od dnia wejścia w życie ustawy jest zobowiązane przedłożyć organowi, o których mowa w ust. 1, kwestionariusz przedsiębiorstwa przeznaczonego do komercjalizacji oraz inne dokumenty niezbędne do sporządzenia aktu komercjalizacji opracowane zgodnie z przepisami 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 oraz Nr 141, poz. 945).”;

Art. 4

1. Minister właściwy do spraw transportu sporządza za Skarb Państwa akt komercjalizacji PKP.

2. W akcie komercjalizacji PKP SA:

1) nadaje się spółce statut,

2)określa się wysokość kapitału akcyjnego spółki,

3)powołuje się członków pierwszego zarządu i pierwszej rady nadzorczej, z zastrzeżeniem, że jednego członka zarządu i dwie piąte składu rady nadzorczej powołuje się spośród kandydatów wybranych przez pracowników PKP.

3.Wyboru kandydatów pracowników PKP do pierwszego zarządu i rady nadzorczej spółki, o których mowa w ust. 2 pkt 3 dokonuje się w trybie określonym w ustawie, o której mowa w art. 1, pkt 1, dla wyboru przedstawicieli pracowników PKP do Rady PKP.

4.Niedokonanie wyboru kandydatów pracowników PKP do pierwszego zarządu albo pierwszej rady nadzorczej nie stanowi przeszkody do wpisania spółki do rejestru handlowego ani do podejmowania ważnych uchwał przez zarząd albo radę nadzorczą.

5.Akt komercjalizacji zastępuje czynności określone w przepisach Kodeksu handlowego, poprzedzające złożenie wniosku o wpisanie PKP S.A. do rejestru handlowego.

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

Art. 5

1. Z zastrzeżeniem ust. 3, pracownicy PKP stają się, z mocy prawa, pracownikami spółki.

2. Do pełnienia funkcji prezesa pierwszego zarządu PKP SA powołuje się Prezesa Zarządu PKP - Dyrektora Generalnego PKP, chyba że nie wyrazi on zgody na pełnienie tej funkcji.

3. Stosunek pracy członków Zarządu PKP oraz pracowników PKP zatrudnionych na podstawie powołania wygasa, z mocy prawa, z dniem wykreślenia PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych.

4. Pracownikom, o których mowa w ust. 3, przysługuje odprawa w wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia, liczonego jak ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy. Odprawa ta nie przysługuje w wypadku zatrudnienia w spółce na stanowisku równorzędnym lub wyższym.

5. Rada PKP ulega rozwiązaniu z mocy prawa, z dniem wykreślenia PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych.

Art. 6

1. Wpis PKP SA 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 do rejestru handlowego.

2. Bilans zamknięcia PKP staje się bilansem otwarcia PKP SA, przy czym suma kapitału akcyjnego i zapasowego spółki jest równa sumie funduszu założycielskiego i funduszu przedsiębiorstwa.

3. W razie niezatwierdzenia sprawozdania finansowego za rok obrotowy poprzedzający komercjalizację lub nie podjęcia decyzji w sprawie podziału zysku netto lub określenia sposobu pokrycia straty netto, odpowiednio wykazanych w tym sprawozdaniu finansowym, czynności tych dokona walne zgromadzenie spółki.

4. Zatwierdzenia sprawozdania finansowego, podziału zysku netto lub określenia sposobu pokrycia straty netto za ostatni okres działalności PKP przed komercjalizacją dokona walne zgromadzenie spółki.

5. Do spółki powstałej w wyniku komercjalizacji PKP mają zastosowanie przepisy kodeksu handlowego, o ile ustawa nie stanowi inaczej.

Art. 7

1. W okresie, w którym Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem PKP SA członków zarządu oraz rady nadzorczej powołuje i odwołuje walne zgromadzenie spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw skarbu państwa oraz ministra właściwego do spraw transportu, przy czym co najmniej połowę składu rady nadzorczej z ramienia Skarbu Państwa stanowią osoby wskazane przez ministra właściwego do spraw transportu, zaś jednego członka zarządu i dwie piąte składu rady nadzorczej stanowią, z zastrzeżeniem ust. 2, osoby wybrane przez pracowników PKP SA.

2. Członkowie rady nadzorczej są powoływani przez walne zgromadzenie spośród osób, które złożyły egzamin, o którym mowa w przepisach ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych.

3. Tryb wyboru kandydatów na członków zarządu i rady nadzorczej przez pracowników określa statut spółki albo regulamin uchwalony w sposób określony w statucie, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Wyboru kandydatów pracowników na członków zarządu i rady nadzorczej dokonuje się w wyborach bezpośrednich, w głosowaniu tajnym, przy zachowaniu zasady równości i powszechności. Kandydaci na członków rady nadzorczej wybrani przez pracowników będą powoływani do rady nadzorczej według kolejności wynikającej z liczby uzyskanych głosów.

5. Na pisemny wniosek co najmniej 15% ogółu pracowników spółki przeprowadza się głosowanie o odwołanie osoby wybranej przez pracowników z zarządu albo z rady nadzorczej.

6. Nie dokonanie wyboru kandydatów pracowników do zarządu albo do składu rady nadzorczej nie stanowi przeszkody podejmowania ważnych uchwał przez zarząd albo radę.

Art. 8

1. W okresie, w którym do Skarbu Państwa należy ponad połowa akcji PKP SA, z zastrzeżeniem art. 7 ust. 1, pracownicy mają prawo wyboru:

- 1) dwóch kandydatów na członków rady nadzorczej w radzie liczącej do sześciu członków,
- 2) trzech kandydatów na członków rady nadzorczej w radzie liczącej od siedmiu do dziesięciu członków,
- 3) czterech kandydatów na członków rady nadzorczej w radzie liczącej jedenastu lub więcej członków.

2. Kandydaci na członków rad nadzorczych, o których mowa w ust. 1, wybierani są w wyborach bezpośrednich, w głosowaniu tajnym, przy zachowaniu zasady równości i powszechności. Wynik wyborów jest wiążący dla organu powołującego skład osobowy rady nadzorczej. Kandydaci na członków rady nadzorczej wybrani przez pracowników będą powoływani do rady nadzorczej według kolejności wynikającej z liczby uzyskanych głosów, z zastrzeżeniem spełnienia warunku, o którym mowa w art. 7 ust. 2.

3. Niedokonanie wyboru kandydatów na członków rady nadzorczej nie stanowi przeszkody do podejmowania ważnych uchwał przez radę.

Art. 9

W okresie, w którym ponad połowa akcji PKP S.A. należy do innych niż Skarb Państwa akcjonariuszy, pracownicy mają prawo wyboru jednego kandydata na członka rady nadzorczej. Przepisy Art. 8 ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.

Art. 10

W okresie, w którym do akcjonariuszy PKP S.A innych niż Skarb Państwa należy ponad połowa akcji, opinii zakładowych organizacji związków zawodowych wymaga powierzenie, członkowi zarządu lub osobie podległej bezpośrednio zarządowi spółki, samodzielnego prowadzenia spraw dotyczących zbiorowych interesów i praw pracowników w zakresie:

- 1)uzgadniania zakładowego systemu wynagradzania i związanych z nim regulaminów nagród i premiowania pracowników przedsiębiorstwa spółki,
- 2)uzgadniania zasad wykorzystania zakładowego funduszu świadczeń socjalnych, w tym podziału środków z tych funduszy na określone cele,
- 3)współdziałania ze związkami zawodowymi w sprawie ustalania regulaminu pracy, rozkładu czasu pracy i planu urlopów.

Art. 11

Pracownikowi spółki, będącemu członkiem jej rady nadzorczej, spółka nie może, w okresie sprawowania mandatu członka rady nadzorczej ani w okresie roku po jego wygaśnięciu, wypowiedzieć stosunku pracy. W tym czasie spółka nie może również zmienić na niekorzyść pracownika warunków pracy lub płacy.

Art. 12

1. PKP S.A utworzy w terminie 12 miesięcy od dnia jej wpisania do rejestru handlowego spółki prowadzące odrębnie działalność w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych – zwane dalej „spółkami przewozowymi”.

2. PKP S.A wniesie do spółek przewozowych określone uchwałą walnego zgromadzenia wkłady pieniężne i niepieniężne w postaci wyodrębnionych z jej przedsiębiorstwa składników

materialnych i niematerialnych, niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie, o którym mowa w ust. 1.

3. Wkłady niepieniężne, o których mowa w ust. 2, zostaną wniesione do spółek przewozowych według wartości księgowej netto ich składników, oszacowanej zgodnie z przepisami o rachunkowości. Składniki wkładów niepieniężnych nie wykazane w bilansie PKP SA podlegają odrębnej wycenie dokonanej przez Zarząd tej spółki, z zastrzeżeniem, że wycena takich składników stanowiących nieruchomości zostanie dokonana na podstawie obowiązujących przepisów o gospodarce nieruchomościami.

4. Do spółek przewozowych nie stosuje się przepisów art. 312, 313 i 347 kodeksu handlowego.

5. Walne Zgromadzenie PKP S.A w terminie trzech miesięcy od dnia wpisania spółki przewozowej do rejestru handlowego, dokona odpowiedniej zmiany statutu w zakresie przedmiotu przedsiębiorstwa PKP S.A.

6. Czynności związane z tworzeniem spółek przewozowych nie podlegają opłatom skarbowym.

Art. 13

1. PKP S.A może być jedynym założycielem spółki akcyjnej lub spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.
2. Przy tworzeniu tych spółek, stosuje się tryb i zasady określone w art. 12.
3. W PKP S.A., w której ponad połowa ogólnej liczby akcji należy do Skarbu Państwa zgody ministra właściwego do spraw transportu wymaga:
 - 1) zawiązanie innej spółki,
 - 2) objęcie albo nabycie akcji albo udziałów w innej spółce,
 - 3) zbycie nabytych lub objętych akcji albo udziałów w innej spółce,
 - 4) ustanowienie składu osobowego zarządu i rady nadzorczej spółki, w której ponad połowa akcji albo udziałów należy do PKP S.A.
 - 5) zastawianie i umarzanie akcji PKP SA,
 - 6) podwyższanie lub obniżanie kapitału akcyjnego PKP SA,
 - 7) zbycie i wydzierżawienie przedsiębiorstwa PKP SA,
 - 8) likwidacja spółki.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 3, walne zgromadzenie PKP SA określa warunki i tryb zbycia akcji.

4. Statut PKP SA może określać warunki, w jakich dokonywanie czynności, o których mowa w ust. 3, nie wymaga zgody ministra właściwego do spraw transportu.

5. Statuty spółek, o których mowa w ust. 3 pkt 1 - 3 zatwierdza Walne Zgromadzenie PKP S.A. do czasu gdy PKP S.A. posiada w tych spółkach ponad połowę akcji lub udziałów.

6. W okresie, w którym do Skarbu Państwa należy mniej niż połowa ogólnej liczby akcji PKP S.A. zgody ministra właściwego do spraw transportu wymaga:

- 1/ zbycie i wydzierżawienie całego przedsiębiorstwa spółki,
- 2/ likwidacja spółki,
- 3/ emisja obligacji,
- 4/ podwyższenie i obniżanie kapitału,
- 5/ zaciągnięcie zobowiązań przekraczających granice wartości określonej w statucie.

Art. 14

Z zastrzeżeniem przepisów rozdziału 3 i 4 ustawy sprzedaż nieruchomości albo innych niż nieruchomości środków trwałych o wartości jednostkowej przewyższającej równowartość 25000 ECU, należących do spółki powstałej w wyniku komercjalizacji PKP w której ponad połowa ogólnej liczby akcji należy do Skarbu Państwa, dokonywana jest w drodze publicznego przetargu przeprowadzanego na zasadach określonych dla takiej sprzedaży w obowiązujących przepisach o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych.

Art. 15

Wykonywanie zadań z zakresu powszechnego obowiązku obrony, w tym przygotowanie taboru do realizacji zadań obronnych przez PKP SA oraz przez spółki utworzone zgodnie z przepisami art. 12 i 13, jak również finansowanie tych zadań odbywa się na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

Rozdział 3

Zagospodarowanie mienia

Art. 16

1. Zagospodarowanie mienia PKP S.A. następuje w szczególności przez:

- 1/ sprzedaż mienia,
- 2/ oddanie mienia w dzierżawę, najem, użytkowanie lub do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego,
- 3/ wniesieniu mienia 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.

Rozdział 4

Restrukturyzacja zasobów mieszkaniowych

Art. 17

1. PKP S.A. wyodrębni jednostkę organizacyjną do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie sprzedaży własnych domów mieszkalnych, lokali mieszkalnych i związanych z nimi budynków gospodarczych lub garaży wraz z przynależnymi do nich gruntami.

2. Nie podlegają sprzedaży lokale mieszkalne znajdujące się w budynkach wykorzystywanych do celów eksploatacji kolei.

Art. 18

1. Prawo do nabycia lokalu mieszkalnego, o którym mowa w art. 17 ust. 1 przysługuje:

- 1/ osobom, które zajmują lokal mieszkalny na podstawie umowy najmu,
- 2/ osobom zajmującym lokal mieszkalny bez tytułu prawnego, jeżeli:
 - a/ są uprawnione do wstąpienia w stosunek najmu z chwilą śmierci najemcy, na podstawie przepisów o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych,
 - b/ są lub były pracownikami podmiotów utworzonych z zakładów i jednostek organizacyjnych wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991 r. do dnia wejścia w życie ustawy,
 - c/ rozwiązanie stosunku pracy z nimi nastąpiło w związku ze zmianami organizacyjnymi lub zmniejszeniem stanu zatrudnienia w PKP lub w PKP S.A.

2. Osobom zajmującym lokal bez tytułu prawnego, nie spełniającym warunków o których mowa w ust.1 może być sprzedany ten lokal bez możliwości zastosowania bonifikaty.

Art. 19

1. O przeznaczeniu do sprzedaży lokali mieszkalnych PKP S.A. zawiadamia na piśmie uprawnione osoby, o których mowa w art. 18, wyznaczając dwumiesięczny termin, liczony od dnia doręczenia zawiadomienia osobie zainteresowanej na złożenie pisemnego oświadczenia o zamiarze nabycia nieruchomości.

2. W razie nie złożenia oświadczeń przez osoby, o których mowa w ust.1, PKP S.A. może nieodpłatnie przekazać gminie, spółdzielni mieszkaniowej lub podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w zakresie gospodarki mieszkaniowej budynek mieszkalny lub nie sprzedane lokale mieszkalne wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do nich części gruntu.

Art. 20

1. PKP S.A. dokonuje sprzedaży lokali mieszkalnych w drodze umowy, na wniosek osoby uprawnionej.

2. Sprzedaż lokali mieszkalnych następuje po cenie ustalonej na zasadach określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami, pomniejszonej o:

- 1/ 4% za każdy rok pracy najemcy w PKP lub w PKP SA albo
- 2/ 3% za każdy rok najmu mieszkania od PKP lub PKP SA,
- nie więcej jednak niż o 90% (*wariantowo 85%*).

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 1991r. do dnia wejścia w życie ustawy.

4. Na wniosek osoby uprawnionej do wstąpienia w stosunek najmu, która pozostała w lokalu po śmierci najemcy, udzielając bonifikaty uwzględnia się, zamiast zaliczanego jej okresu pracy lub najmu, okres pracy tego najemcy w PKP lub podmiotach utworzonych z zakładów i jednostek organizacyjnych wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991r. do dnia wejścia w życie ustawy, jeżeli jest on korzystniejszy.

Art. 21

1. Na wniosek nabywcy lokalu mieszkalnego należność z tytułu sprzedaży może być rozłożona na raty roczne uiszczane w okresie do 10 lat według zasad określonych w przepisach o gospodarowaniu nieruchomościami samorządów lokalnych.

2. Wierzytelność PKP S.A. w stosunku do nabywcy, z tytułu rozłożenia ceny sprzedaży lokalu mieszkalnego na raty, podlega zabezpieczeniu - a w szczególności zabezpieczeniu hipotecznemu.

3. Jeżeli nabywca lokalu mieszkalnego dokona jednorazowo wpłaty należności z tytułu jej nabycia, uzyskuje bonifikatę w wysokości 5% ceny sprzedaży.

Art. 22

Przepisy art. 18 – 21 stosuje się odpowiednio do sprzedaży budynków mieszkalnych oraz budynków gospodarczych, garaży i gruntu, związanych ze sprzedawanymi domami lub lokalami mieszkalnymi.

Art. 23

1. Osoby, które stały się właścicielami lokali mieszkalnych, ponoszą koszty utrzymania nabytego lokalu mieszkalnego, na zasadach określonych w przepisach o własności lokali.

2. Do czasu przekazania nabywcom lokali mieszkalnych, budynku mieszkalnego wraz z gruntem i związaną z nimi infrastrukturą techniczną, stosuje się odpowiednio przepisy o własności lokali.

Art. 24

1. PKP S.A. może przekazać w drodze umowy, nieodpłatnie, spółdzielni lub spółce mieszkaniowej, których wyłącznymi członkami lub udziałowcami są osoby wymienione w art. 18, grunty i urządzenia wchodzące w skład infrastruktury technicznej.
2. Zbycie środków trwałych PKP S.A. dokonywane na podstawie przepisów ustawy, nie wymaga zgody ministra właściwego do spraw skarbu państwa, o której mowa w art. 5 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o urzędzie Ministra Skarbu Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 673, Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 106, poz. 673 i Nr 115, poz. 741 oraz Nr 141, poz. 943).

Rozdział 5

Restrukturyzacja zatrudnienia

Art. 25

Pracownicy, z którymi rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło w związku ze zmianami organizacyjnymi lub zmniejszeniem stanu zatrudnienia w PKP S.A., i którzy nie spełniają warunków umożliwiających uzyskanie prawa do emerytury, uzyskują uprawnienie, na zasadach określonych w ustawie, do jednej z następujących osłon socjalnych:

- 1/ świadczenia socjalnego,
- 2/ jednorazowego ekwiwalentu pieniężnego za urlop kolejowy.

Art. 26

1. Decyzję o przyznaniu pracownikowi osłony socjalnej podejmuje pracodawca.
2. Prawo do pobierania osłony socjalnej wygasa z chwilą nabycia uprawnień emerytalnych lub rentowych.

Art. 27

1. Pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku pracy bezpośrednio związanym z prowadzeniem ruchu kolejowego w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, któremu ze względu na wiek i łączny staż pracy, liczony łącznie z okresami równorzędnymi i zaliczanymi do okresów zatrudnienia na kolei, brakuje nie więcej niż trzy lata do spełnienia warunków umożliwiających uzyskanie prawa do emerytury, może być przyznany urlop kolejowy do czasu osiągnięcia tego

prawa, pod warunkiem złożenia przez pracownika oświadczenia o wyrażeniu zgody na rozwiązanie stosunku pracy z dniem zakończenia urlopu kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Pracownikowi, o którym mowa w ust. 1, zatrudnionemu lub zamieszkałemu na terenie rejonu administracyjnego (gminy), zagrożonego szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym w rozumieniu przepisów o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu, może być przyznany pięcioletni urlop kolejowy.

Art. 28

1. Osoba korzystająca z urlopu kolejowego otrzymuje świadczenie socjalne oraz uznaniowe świadczenia z zakładowego funduszu świadczeń socjalnych.

2. Osoba otrzymująca świadczenie socjalne nie ma prawa do wynagrodzenia oraz do zasiłku chorobowego i innych zasiłków z ubezpieczenia społecznego.

Art. 29

1. Świadczenie socjalne jest wypłacane miesięcznie, nie później niż w terminie wypłaty wynagrodzeń u pracodawcy, w kwocie stanowiącej 70 % miesięcznego wynagrodzenia obliczonego jak ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy.

2. Od wypłaconego świadczenia socjalnego pracodawca odprowadza składkę na ubezpieczenia społeczne i Fundusz Pracy.

3. Minister właściwy do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia minimalną wysokość świadczenia socjalnego, a także zasady jego waloryzacji.

Art. 30

1. Osobie, której przyznano urlop kolejowy można wypłacić, na jej wniosek, jednorazowy ekwiwalent pieniężny za urlop kolejowy w wysokości stanowiącej iloczyn miesięcznego świadczenia socjalnego oraz liczby miesięcy pozostających do zakończenia okresu tego urlopu.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać prośbę o rozwiązanie stosunku pracy na mocy porozumienia stron z dniem wypłaty jednorazowego ekwiwalentu pieniężnego za urlop kolejowy. Wyrażenie przez pracodawcę zgody na wypłatę tego ekwiwalentu jest równoznaczne ze zgodą na rozwiązanie stosunku pracy i zakończenie urlopu kolejowego.

Art. 31

Ustawy budżetowe, w części dotyczącej Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, określają środki na finansowanie:

- 1/ osłon socjalnych, o których mowa w art. 25,
- 2/ składek na ubezpieczenie społeczne oraz składek na Fundusz Pracy od kwot wypłaconych tytułem świadczeń socjalnych, o których mowa w art. 25,
- 3/ odpraw wypłacanych pracownikom w razie rozwiązania stosunku pracy w związku ze zmianami organizacyjnymi lub zmniejszeniem stanu zatrudnienia w PKP S.A., stosownie do przepisów o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy.

Rozdział 6

Prywatyzacja PKP S.A.

Art. 32

1. Do prywatyzacji spółki powstałej w wyniku komercjalizacji PKP stosuje się przepisy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, o ile ustawa nie stanowi inaczej.
2. Uprawnienia ministra właściwego do spraw skarbu państwa określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

Rozdział 7

Uprawnienia pracowników do nabywania akcji

Art. 33

1. Uprawnionym pracownikom PKP spełniającym kryteria o których mowa w art. 2 pkt 5 ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych przysługuje prawo do nieodpłatnego nabycia do 15 % należących do Skarbu Państwa akcji PKP SA według stanu sprzed zbycia pierwszych akcji na zasadach ogólnych, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Prawa, o których mowa w ust. 1, nabywają również osoby będące pracownikami przedsiębiorstwa PKP w dniu 30 września 1998r.

3. Nieodpłatne zbycie akcji, o których mowa w ust. 1 dokonywane będzie na zasadach i z zachowaniem warunków określonych w przepisach o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych.

Art.34

Przekształcenie PKP SA, wniesienie akcji należących do Skarbu Państwa w tej spółce do innej spółki, a także połączenie PKP SA z inną spółką, nie powoduje utraty uprawnień do nieodpłatnego nabycia akcji Skarbu Państwa. Skarb Państwa zbywa nieodpłatnie akcje objęte w nowej spółce na zasadach określonych w ustawie.

Rozdział 8

Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe

Art.35

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/ w art.3 § 2 wyrazy „przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”” skreśla się.

Art. 36

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, 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, z 1997 r. Nr 43, poz.272, Nr 106, poz.675, Nr 121, poz.770 i Nr 123, poz.777/ art. 4 ust.1 pkt 1 i art. 17 ust.2 skreśla się.

Art. 37

W ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego / Dz. U Nr 54, poz.254, Nr 40, poz.150, Nr 80, poz. 368, Nr 113, poz. 547, z 1995 r. Nr 50, poz.261 i z 1996 r. Nr 100, poz.460/ w art.1 ust.1 wyrazy „przedsiębiorstwo państwowe „Polskie Koleje Państwowe” zastępuje się wyrazami „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna”.

Art. 38

W ustawie z dnia 14 grudnia 1994 r. o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu / Dz.U. z 1997r. Nr 25, poz.128, Nr 63, poz.403, Nr 93, poz. 569, Nr 107, poz. 692, Nr 121, poz. 770, Nr 123, poz.776 i z 1998 r Nr 66, poz. 431/ w art.27:

a/ w ust.1 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6/ otrzymał jednorazowy ekwiwalent pieniężny za urlop kolejowy”.

b/ w ust.2 pkt. 3 wyrazy „w ust.1 pkt. 5” zastępuje się wyrazami „w ust.1 pkt. 5 i pkt. 6”.

Art. 39

W ustawie 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 oraz z 1997 r. Nr 28, poz.153, Nr 96, poz.591, Nr 104, poz. 661 i Nr 121, poz.770 i z 1998 r. Nr 106, poz.668/ art.13 ust.6 otrzymuje brzmienie:

„ 6. W przypadkach uzasadnionych względami gospodarczymi lub społecznymi PKP może przekazać zbędne mienie nieodpłatnie na rzecz Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego lub państwowej jednostki organizacyjnej w drodze umowy. Przepisy ust.2 –4 stosuje się odpowiednio.”

Art. 40

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. 10 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„ 8. Minister właściwy dla spraw transportu określi w drodze rozporządzenia szczegółowe zasady udostępniania linii kolejowych”

2) w art.22 dodaje się ust.3 i 4 w brzmieniu:

„3. Organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu wojewódzkim należy do zadań własnych samorządu województwa.

4. Zadanie, o którym mowa w ust. 3, realizowane jest w drodze umowy z przewoźnikami kolejowymi.”

Art. 41

1. Grunty będące własnością Skarbu Państwa lub gminy, znajdujące się w dniu 5 grudnia 1990 r. w posiadaniu PKP, z wyłączeniem gruntów zajętych pod linie kolejowe, o których mowa w art. 42, co do których PKP nie posiada dokumentów o przekazaniu mu tych gruntów w formie prawem przewidzianej, stają się 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, urządzenia i lokale trwale związane z gruntami, o których mowa w ust. 1, stają się własnością PKP nieodpłatnie.
4. Nabycie praw, o których mowa w ust. 1 i 2, na wniosek PKP, stwierdza wojewoda w drodze decyzji w odniesieniu do gruntów będących własnością Skarbu Państwa, a zarząd gminy w drodze decyzji w odniesieniu do gruntów będących własnością gminy.
5. Decyzje, o których mowa w ust. 4, stanowią podstawę do dokonania wpisu w księdze wieczystej.
6. Nabycie praw, o których mowa w ust. 1 i 2, nie narusza praw osób trzecich.

Art. 42

Przez linię kolejową rozumie się drogę szynową wraz z przyległym pasem gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz zajęte pod nie grunty.

Art. 43

1. Przedsiębiorstwo państwowe Infrastruktura Kolejowa, które przejęło mienie będące w dniu 5 grudnia 1990 r. w posiadaniu PKP, co do którego PKP nie posiadało dokumentów do tych gruntów w formie prawem przewidzianej, nabywa z dniem wpisu do rejestru przedsiębiorstw państwowych z mocy prawa, użytkowanie wieczyste oraz własność położonych na nich budynków, budowli i innych urządzeń.
2. Przepisy art. 41 stosuje się odpowiednio.

3. Przedsiębiorstwo państwowe Infrastruktura Kolejowa wstępuje we wszelkie prawa i obowiązki przedsiębiorstwa państwowego PKP , bez względu na charakter stosunku prawnego, w zakresie przekazanego mu mienia.

Art. 44

Nabycie przez PKP własności budynków, budowli, urządzeń i lokali trwale związanych z gruntem – 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) – następuje nieodpłatnie.

Art. 45

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. 46

Świadczenie socjalne, o którym mowa w art. 27 , może być wypłacane do 31 grudnia 2006r.

Art. 47

Przepisy rozdziałów: 3, 4 i 5 ustawy stosuje się odpowiednio do przedsiębiorstwa państwowego „Infrastruktura Kolejowa”. W zakresie odmiennie uregulowanym w tych przepisach nie stosuje się przepisów ustawy o przedsiębiorstwach państwowych.

Art. 48

Wariant I

Do komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Infrastruktura Kolejowa” stosuje się przepisy art. 1a ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. Nr 118, poz. 561, Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 32, poz. 184, Nr 98, poz. 603, Nr 106, poz. 673, Nr 121, poz. 770, Nr 137, poz. 926 oraz Nr 141, poz. 945).

/Wariant ten jest aktualny w przypadku nie dokonania przez Sejm R.P. zmiany art. 1a obowiązującej ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych/.

Wariant II

Do komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Infrastruktura Kolejowa” stosuje się przepisy art. 1b ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych /Dz.U. Nr 118, poz.561 , Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 32, poz. 184, Nr 98, poz. 603, Nr 106, poz. 673, Nr 121, poz. 770, Nr 137, poz. 926 oraz Nr 141, poz. 945).

/ Wariant alternatywny do wariantu 1, którego przyjęcie rekomenduje się w przypadku uchwalenia przez Sejm R.P. rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych oraz o zmianie niektórych ustaw w wersji przekazanej przez Rząd do Parlamentu w dniu 13 lipca 1998 roku/.

Art. 49

W dniu wpisania do rejestru handlowego „Infrastruktury Kolejowej S.A.” powstałej w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Infrastruktura Kolejowa”, kompetencje ministra właściwego do spraw skarbu państwa określone w art. 2 pkt 5 oraz w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o urzędzie Ministra Skarbu Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 673, Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 106, poz. 673 i Nr 115, poz. 741 oraz Nr 141, poz. 943) wykonuje minister właściwy do spraw transportu, z zastrzeżeniem ust. 2 .

1. Zgody ministra właściwego do spraw skarbu państwa wymaga:

- 1) sprzedaż przedsiębiorstwa spółki,
- 2) wniesienie zorganizowanej części mienia lub jednostki organizacyjnej spółki do innej spółki,

- 3) oddanie na czas oznaczony do odpłatnego korzystania zorganizowanej części mienia lub jednostki organizacyjnej spółki ,
- 4) podwyższenie kapitału akcyjnego i umorzenie akcji,
- 5) podwyższanie kapitału akcyjnego lub zakładowego i umarżanie oraz zbycie akcji i udziałów w spółkach ze 100% udziałem Infrastruktury Kolejowej S.A.,
- 6) likwidacja spółki,
- 7) emisja obligacji zamiennych na akcje spółki,
- 8) zamiana wierzytelności na akcje spółki,
- 9) ustanowienie zastawu na akcjach spółki oraz podejmowanie innych czynności prawnych mogących ograniczyć zbycie akcji spółki w przyszłości.

Art. 50

Z dniem wpisania do rejestru przedsiębiorstw państwowych przedsiębiorstwa państwowego „Infrastruktura Kolejowa” przepisy ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” dotyczące przedmiotu działania tego przedsiębiorstwa nie mają zastosowania do PKP.

Art.51

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 oraz z 1997 r. Nr 28, poz.153, Nr 96, poz.591, Nr 104, poz. 661 i Nr 121, poz.770 i z 1998 r. Nr 106, poz.668/ traci moc z dniem wpisu PKP S.A. do rejestru handlowego.

Art. 52

Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem :

- 1) art.35-38, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia,
- 2) art.39, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia,
- 3) art.40 pkt 2 , który wchodzi w życie 1 stycznia 2000 r.

UZASADNIENIE

Zgodnie z „Projektem restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP” komercjalizacja poprzedzona będzie wydzieleniem ze struktury tego przedsiębiorstwa jednostki zorganizowanej i utworzeniem, na podstawie art. 44 ustawy z dnia 6 lipca 1995r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe, odrębnego przedsiębiorstwa, działającego na zasadach ogólnych pn. „Infrastruktura Kolejowa”.

Przepisy projektu ustawy odnoszą się zatem do stanu faktycznego i prawnego, który zaistnieje po przeprowadzeniu pierwszego etapu restrukturyzacji PKP dokonanego pod rządami obecnie obowiązujących przepisów prawa.

Do wydzielenia, którego stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 lipca 1995r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” zastosowanie mają odpowiednio przepisy dotyczące podziału przedsiębiorstw państwowych.

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

Regulacja obejmuje 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, konieczności zapobieżenia pogarszającej się sytuacji finansowej.

PKP 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. zły stan Przedsiębiorstwa, wyrażający się m.in. w:
 - nieefektywnej obszarowej strukturze organizacyjnej,
 - pokrywających – w zaledwie ok. 43% potrzeby PKP – dotacjach przedmiotowych do ulg przejazdowych,
 - nieuregulowanym stanie prawnym nieruchomości,
 - zdekapitalizowanym oraz nadmiernym majątku,
 - pogarszającej się sytuacji finansowej, przy czym zjawisko to nasiliło się szczególnie na początku bieżącego roku,
 - narastających konfliktach pracowniczych,
 - przerostach zatrudnienia;
 3. niekorzystna wieloletnia tendencja w przewozach kolejowych, wyrażająca się ich spadkiem,
 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 – kolei stanowi najbardziej bezpieczny dla środowiska rodzaj transportu i w związku z tym należy go chronić i rozwijać.

Działania sanacyjne stosowane wobec PKP obejmą etapy wskazane w tytule ustawy i działania znajdujące odzwierciedlenie w systematyce tekstu ustawy.

Tekst projektu ustawy podzielony został na następujące rozdziały:

1. Przepisy ogólne.
2. Komercjalizacja PKP.
3. Zagospodarowanie mienia.
4. Restrukturyzacja zasobów mieszkaniowych.
5. Restrukturyzacja zatrudnienia.
6. Prywatyzacja PKP S.A.
7. Uprawnienia pracowników do nabywania akcji.

8. *Zmiany w przepisach obowiązujących, przepisy przejściowe i końcowe*

Rozdział 1 ustawy zawiera przepisy ogólne. Określono w nim przedmiot ustawy.

Rozdział 2 ustawy zawiera zasady i tryb komercjalizacji PKP. Celem komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe jest jego przekształcenie w spółkę akcyjną z wyłącznym udziałem Skarbu Państwa. Ustawa normuje także w sposób szczególny zasady komercjalizacji, co wynika z odrębności sytuacji PKP.

Projekt ustawy uwzględnia ponadto projektowane zmiany stanu prawnego w ww. zakresie zawarte w przepisach przekazanego do prac parlamentarnych rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych.

Należy jednak podkreślić, iż proponowane przepisy ustawy dotyczące prywatyzacji PKP S.A. i uprawnień pracowników do nieodpłatnego nabywania akcji, zostały zapisane w taki sposób, aby zapewnić właściwą korelację tych przepisów i odpowiednich przepisów ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych w każdym stanie prawnym, który będzie istniał w dniu wejścia w życie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji 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.

Ustawa nakazuje utworzenie spółek przewozowych w terminie 12 miesięcy od dnia wpisania spółki PKP S.A. do rejestru handlowego. Pozostała dotychczasowa – poza przewozową – działalność PKP może być prowadzona w formie odrębnych spółek prawa handlowego.

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

Rozdział 3 reguluje sposoby zagospodarowania mienia.

Wyliczono 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 i jego aportu. Ustawa umożliwia umowne, nieodpłatne przekazanie mienia spółki na własność jednostek samorządu terytorialnego (na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych), a także zlikwidowanie mienia lub jego nieodpłatne przekazanie innym podmiotom, jeżeli wymienione sposoby jego zagospodarowania okażą się nieskuteczne. Rozwiązanie problemu mienia zbędnego stanowi jeden z zasadniczych warunków prowadzenia odnowy PKP. Proponowane rozwiązania sprzyjają osiągnięciu tego celu.

Rozdział 4 reguluje zasady restrukturyzacji zasobów mieszkaniowych, jako szczególnego rodzaju zbędnego mienia. Stosownie do zapisów ustawy, PKP S.A. wydzieli z posiadanego majątku, w celu sprzedaży, zbędną substancję mieszkaniową (domy mieszkalne, lokale mieszkalne i związane z nimi budynki gospodarcze lub garaże wraz z przynależnymi do nich gruntami). Wyjątkowo jednak nie będą sprzedawane lokale mieszkalne, znajdujące się w budynkach wykorzystywanych do celów eksploatacyjnych kolei. Ustawa umożliwia nabycie lokalu mieszkalnego przez osoby zajmujące lokal na podstawie umowy najmu, a nawet zajmujące go bez tytułu prawnego, pod warunkami w niej wskazanymi (byli kolejarze i osoby dziedziczące po najemcach). Ustawa reguluje procedurę sprzedaży lokali, ulgi cenowe związane ze stażem pracy nabywcy lokalu w PKP i inne kwestie. Atrakcyjne warunki nabycia lokali mieszkalnych sprzyjać mają możliwie szybkiemu i skutecznemu pozbyciu się tej substancji przez obciążone nią Polskie Koleje Państwowe.

Rozdział 5 zawiera zasady restrukturyzacji zatrudnienia. Proponowane rozwiązania powinny doprowadzić do racjonalizacji zatrudnienia, w tym zwłaszcza do zlikwidowania problemu zatrudnienia nadmiernego. Przewiduje się osłony socjalne: świadczenia socjalne w zakresie przyznanego urlopu kolejowego. Możliwe jest także przyznanie trzyletniego tzw. urlopu kolejowego dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach pracy bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego,

jeśli ze względu na wiek i łączny staż pracy, liczony łącznie z okresami równorzędnymi i zaliczanymi do okresów zatrudnienia na kolei, brakuje im nie więcej niż trzy lata do spełnienia warunków umożliwiających uzyskanie prawa do emerytury. Przewidziano możliwość wydłużenia tego urlopu do pięciu lat jeśli pracownik zatrudniony jest lub mieszka na terenie rejonu administracyjnego (gminy) zagrożonych szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym. Świadczenia socjalne związane z restrukturyzacją PKP, planuje się sfinansować ze środków budżetu Państwa.

Przewidziane środki restrukturyzacji zatrudnienia są korzystne dla pracowników PKP, a jednocześnie dają gwarancję racjonalizacji zatrudnienia.

Rozdział 6 reguluje prywatyzację spółki PKP S.A., powstałej w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Przyjęto zasadę zastosowania przepisów o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, z niezbędnymi wyjątkami związanymi ze specyfiką PKP. Uprawnienia Ministra Skarbu Państwa określone w przepisach będzie wykonywać Minister właściwy ds. Transportu.

Rozdział 7 reguluje zagadnienie nabywania akcji Skarbu Państwa w PKP S.A. przez pracowników. Przyjęto zasadę, że do nieodpłatnego nabywania akcji PKP S.A. przez pracowników stosuje się przepisy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych.

Ustawa dokonuje zmian w przepisach ustaw: Prawo upadłościowe, o przedsiębiorstwach państwowych, o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami transportu zbiorowego, o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu, o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” i o transporcie kolejowym.

Przepisy przejściowe i końcowe umożliwiają regulację stanu prawnego gruntów będących własnością Skarbu Państwa lub gminy, 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 z mocy prawa 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 bez względu na pochodzenie środków, za które zostały one wybudowane lub nabyte. nabycie praw w tych przypadkach potwierdzone zostaje decyzjami deklaratoryjnymi odpowiednich organów administracji rządowej i samorządowej. Przyjęte rozwiązanie umożliwia uproszczenie procedury porządkowania stanu prawnego dotyczącego majątku PKP, stabilizuje gospodarkę mieniem i sprzyja jej racjonalizacji.

W rozdziale 8 proponuje się ponadto dokonać regulacji umożliwiających przedsiębiorstwu państwowemu „Infrastruktura kolejowa” uwłaszczenie się oraz umożliwienie temu przedsiębiorstwu wstąpienie w prawa i obowiązki przedsiębiorstwa państwowego PKP, bez względu na charakter stosunku prawnego, w zakresie przekazanego mu mienia p.p. PKP.

W rozdziale tym zawarto również regulację, pozwalającą Ministrowi właściwemu ds. Transportu przejąć kompetencje Ministra Skarbu Państwa w zakresie wykonywania praw z akcji w spółce powstałej w wyniku komercjalizacji p.p. „Infrastruktura Kolejowa”.

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

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 w cenach stałych z 1998r. pokazuje poniższa tabela.

(w mln zł)

rok	Świadczenie socjalne
1999	246,3
2000	207,0
2001	202,9
2002	196,8
2003	222,0

Przy prognozowaniu nakładów należy pamiętać o wielkości narzutów na świadczenia socjalne i inne narzędzia osłonowe w postaci obciążeń związanych z odprowadzeniem obowiązkowych na ZUS, FP, ZFŚS i innych. Łączna wielkość tych obciążeń wynosi ok.50%.

Finansowanie restrukturyzacji zatrudnienia w okresie 1999-2003r. będzie prowadzone z różnych źródeł. Strukturę finansowania prezentuje poniższa tabela:

(w mln zł)

rok	Budżet państwa bezpośrednio lub pożyczki z Banku Światowego	Fundusz Pracy Świadczenia Przedemerytalne	Środki własne PKP Odprawy, szkolenia i inne świadczenia proponowane zwal. pracownikom w związku z restrukturyzacją	Prognozowane ubytki zatrudnienia
1999	246,3	30,3	100	15665
2000	207,0	67,0	230	11688
2001	202,9	111,9	280	13979
2002	196,8	136,8	50	8441
2003	222,0	157,1	50	11227

Prognoza stanu zatrudnienia na lata 1999-2003 wynikająca z realizacji projektu ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP.

rok	Plan zatrudnienia wynikający ze strategii PKP	Prognoza zatrudnienia w wyniku realizacji narzędzi przewidzianych w ustawie
1999	213000	204823
2000	206000	198461
2001	200500	185886
2002	195000	173040
2003	190000	158997

UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

Kierunki zmian polityki transportowej w odniesieniu do kolejnictwa na terenie Unii Europejskiej zostały określone w najnowszym Komunikacie nr 202 z dnia 31 marca 1998r. Komisji Europejskiej dla Rady i Parlamentu Europejskiego „w sprawie wdrażania i wpływu dyrektywy 91/440 na rozwój kolei UE oraz na prawa dostępu dla kolejowych przewoźników towarowych”.

Komisja Europejska proponuje:

1. dalszą liberalizację dostępu do rynku przewozów kolejowych,
2. zwiększenie samodzielności i niezależności przedsiębiorstw kolejowych od władz państwowych,
3. całkowitą likwidację obowiązku przewozu i wprowadzenie systemu umów cywilnoprawnych pomiędzy przewoźnikami kolejowymi a władzami państwowymi na usługi o charakterze służby publicznej,
4. wprowadzenie obowiązku pełnego organizacyjnego oddzielenia infrastruktury od działalności przewozowej,
5. usunięcie barier utrudniających nowym przewoźnikom wejście na rynek transportu kolejowego,
6. szczegółowe określenie zasad odpłatności za udostępnienie infrastruktury oraz zasad alokacji przepustowości infrastruktury.

Prawo dostępu do infrastruktury przyznane na mocy art. 10 Dyrektywy 91/440 międzynarodowym ugrupowaniom przedsiębiorstw kolejowych w praktyce uniemożliwia wejście na rynek przewozów kolejowych nowym przewoźnikom.. Komisja Europejska proponuje znowelizować art.10 Dyrektywy 91/440 w taki sposób, aby swobodny dostęp do infrastruktury mieli wszyscy przewoźnicy kolejni realizujący zarówno krajowe jak i międzynarodowe przewozy towarowe. Liberalizacja dostępu objęłaby 5% rynku w dniu wejścia w życie tych przepisów i sukcesywnie postępowalaby do wartości 25% rynku przewozów towarowych w ciągu 10 lat.

W związku z tym, że wiele państw członkowskich Unii Europejskiej w sposób formalny i nieformalny ogranicza samodzielność przedsiębiorstw kolejowych, naruszając w ten sposób art.4 i 5 Dyrektywy 91/440, Komisja Europejska zamierza

znowelizować odpowiednie przepisy dotyczące interwencji i pomocy państwa w dziedzinie transportu lądowego. Przyznana zostanie pełna niezależność i samodzielność przewoźnikom kolejowym w szczególności w dziedzinie taryf przewozowych, zakresu i jakości wykonywanych usług, zakupów środków trwałych (w tym taboru).

Oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności przewozowej określone w art.6 Dyrektywy 91/440., Komisja Europejska uważa za niewystarczający dla zrealizowania niedyskryminacyjnego udostępniania infrastruktury innym przewoźnikom kolejowym przez narodowych monopolistów. Komisja Europejska zamierza znowelizować Dyrektywę 91/440 w kierunku takiego oddzielenia, które umożliwi pełne instytucjonalnego oddzielenie zarządzania infrastrukturą od wykonywania przewozów. Obowiązkowe będzie sporządzanie - dla obu tych rodzajów działalności - odrębnych sprawozdań finansowych, a więc odrębnych rachunków zysków i strat, bilansów oraz sprawozdań z przepływów pieniężnych.

W siedmiu krajach Unii Europejskiej wprowadzono instytucjonalne rozdzielanie infrastruktury kolejowej od działalności przewozowej (Szwecja, Wielka Brytania, Dania, Finlandia, Francja, Portugalia, Holandia). Inne państwa UE, które przyjęły rozwiązania separacji organizacyjnej w ramach struktury wielozakładowej, zamierzają w następnym etapie realizować oddzielenie instytucjonalnej (Niemcy, Włochy). Przedsiębiorstwa infrastrukturalne przyjmują różne formy prawne i organizacyjne:

- prywatne spółki akcyjne (Wielka Brytania),
- spółki skarbu państwa lub państwowe osoby prawne, odpowiedzialne za utrzymanie, rozwój, alokację przepustowości infrastruktury, bieżące zarządzanie majątkiem oraz organizację ruchu (Holandia),
- państwowe osoby prawne, odpowiedzialne za finansowanie, utrzymanie i rozwój infrastruktury oraz realizację funkcji właścicielskich i regulacyjnych w odniesieniu do infrastruktury (Francja, Finlandia) zarządzanie majątkiem powierzono w drodze umowy narodowym przedsiębiorstwom kolejowym.

Komisja Europejska zamierza usunąć bariery utrudniające dostęp do rynku innym przewoźnikom poprzez wprowadzenie obowiązku:

- utworzenia niezależnych organów do badania zgodności i certyfikacji,
- ogólnej dostępności danych technicznych i eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej,
- równej dostępności wszystkich przewoźników do terminali towarowych, zaplecza naprawczego dla taboru kolejowego, ośrodków szkolenia pracowników kolejowych,
- licencjonowania (koncesjonowania) przewoźników kolejowych przez niezależne organy.

Niemal wszystkie koleje europejskie przeprowadzały restrukturyzację. Większość z nich przekształcono w jednoosobowe spółki skarbu państwa, wprowadzono organizację biznesową. Koleje brytyjskie zostały sprywatyzowane; do prywatyzacji swoich kolei przygotowują się rządy Holandii i RFN. W okresie 1990-1996 wiele kolei znacznie zredukowało zatrudnienie:

- DB AG (DB+DR; Niemcy)	o 47%
- SJ (Szwecja)	o 44%
- CD (Portugalia)	o 41%
- FS (Włochy)	o 38%
- PKP (Polska)	o 32,8%
- BR (Wielka Brytania)	o 32%

Przedstawiony poziom spadku zatrudniania jest związany ze spadkiem mocy przewozowej spowodowanej z ujemnym wzrostem gospodarczym i odrabianie strat w gospodarce z tego wynikających. Załamanie gospodarcze jakie miało miejsce w 1990r. w Polsce nie miało miejsca w innych krajach.

Średnia wydajność dla wszystkich kolei Unii Europejskiej, liczona w jednostkach pracy zastępczej na jednego zatrudnionego wzrosła w okresie od 1985r. do 1995r. z 356 do 498. Koszty wynagrodzeń do kosztów ogółem liczone w tym samym okresie spadły z 62% do 50%.

Pogarszająca się sytuacja finansowa PKP oraz wieloletnie zaniedbania w dziedzinie modernizacji i wprowadzania nowoczesnych technologii musi bardzo niepokoić w obliczu rozpoczęcia przez Polskę negocjacji o członkostwo w Unii. Przyjęta strategia restrukturyzacji powinna doprowadzić do szybkiego wyodrębnienia sektora towarowego PKP, przekształcenia go w spółkę zależną Przewozy Towarowe S.A., w której 100% udziałów miałyby spółka dominująca PKP S.A., a następnie prywatyzacji tej spółki „w taki sposób, aby mogła sprostać konkurencji megaprzewoźników” towarowych operujących na zliberalizowanym europejskim rynku kolejowych przewozów towarowych. Ten już obecnie liberalizowany przez UE segment rynku (wprowadzenie w 1998r. inicjatywy TERFF (Transeuropejskich Towarowych Dróg Kolejowych) stwarza największe zagrożenia dla PKP w przypadku zaniechania reform, ale i największe możliwości, jeśli reforma PKP przebiegać będzie sprawnie doprowadzając do powstania prywatnej spółki realizującej krajowe i międzynarodowe przewozy ładunków.

Nakładane obowiązki przewozu przez władze państwowe dozwolone na mocy obecnych przepisów UE (Rozporządzenie 1191/69 oraz 1893/91) w zakresie kolejowych przewozów regionalnych (miejskich, podmiejskich i lokalnych) zostanie zakazane, a świadczenie usług o charakterze służby publicznej przez przewoźników kolejowych będzie możliwe wyłącznie w drodze umowy z tymi organami władz państwowych, które odpowiadają za organizowanie i finansowanie tych przewozów. Przy obowiązującym od 1.01.98 podziale kompetencji w administracji państwowej, państwo nie będzie mogło wywiązać się z obowiązków nakładanych w tym zakresie przez UE.