



Rzeczpospolita Polska
MINISTER INFRASTRUKTURY
Podsekretarz Stanu
Mieczysław Muszyński

Warszawa, 2001.06. 12.

TK.2- P - 420/340/02

Wg rozdzielnika

Stosownie do postanowień art. 19 ust. 1, 2 i 3 ustawy z dnia 23 maja 1991 roku o związkach zawodowych, przesyłam w załączeniu projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z uprzejmą prośbą o opinię.

Jednocześnie byłbym zobowiązany, gdybym mógł skorzystać z ww. opinii do dnia 26 czerwca 2002 roku.

Z up. PODSEKRETAARZA STANU
Mieczysław Muszyńskiego

Ryszard Gajdzak
p.o. Dyrektora Departamentu Kolejnictwa

ROZDZIELNIK:

1. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP
Ul. Jaracza 2,
00 00 – 378 Warszawa
2. Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”
Ul. Targowa 74,
03 – 734 Warszawa

USTAWA

z dnia 2002 roku.

o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” .

Art. 1. W ustawie z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z 2001r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154 poz.1802) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art.15

a) po ust.4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. PLK S.A. jako zarząd kolei zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową.”

b) ust.7 otrzymuje brzmienie:

„7. Wydatki budżetu państwa przekazane 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 reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu”.

2) w art.15 ust.8 otrzymuje brzmienie:

„8. Akcje PLK S.A. będące własnością PKP S.A. bądź Skarbu Państwa nie mogą być zbywane ani obejmowane przez osoby trzecie.”

3) art. 17 otrzymuje brzmienie:

1. PKP S.A. wniesie do spółek, o których mowa w art.14 i art.15, określone uchwałą Walnego Zgromadzenia PKP S.A. 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 skorygowanej aktywów netto.

3. Do utworzenia spółek, o których mowa w art.14 i art.15, nie stosuje się przepisów art. 311, 312, 314, 336 Kodeksu spółek handlowych.

4. Czynności związane z tworzeniem spółek, o których mowa w art.14 i art.15, a także z wnoszeniem do nich wkładów określonych w ust.1, zwalnia się z podatku od czynności cywilnoprawnych.

5. PKP S.A. wniesie w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A. linie kolejowe, w rozumieniu przepisów art.4 pkt 2 ustawy, o której mowa w art.14 ust.2 pkt.2, obejmujące wszelkie nakłady z wyłączeniem gruntów wchodzących w skład linii kolejowych i nie mających uregulowanego stanu prawnego.

6. Grunty wchodzące w skład linii kolejowych, 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 nieodpłatnego korzystania na podstawie umowy.

7. PKP S.A. jest obowiązana do wnoszenia do PLK S.A. w formie wkładów niepieniężnych, grunty będące przedmiotem umowy, o której mowa w ust.6, niezwłocznie po uregulowaniu stanu prawnego poszczególnych działek ewidencyjnych.

8. Nieodpłatne korzystanie, o którym mowa w ust.6, nie stanowi w PLK S.A. i PKP S.A. przychodu dla celów rozliczenia podatku dochodowego.

9. Uchwały w sprawach, o których mowa w ust.5, podejmuje Walne Zgromadzenie PKP S.A., na wniosek Zarządu PKP S.A.

10. W sprawach o których mowa w ust.7 nie są wymagane uchwały Walnego Zgromadzenia PKP S.A.

4) w art. 18:

a) ust.1,i 2, otrzymują brzmienie:

„1. PKP S.A. nie może bez zgody PLK S.A. sprzedać lub ustanowić hipoteki na gruntach, oddanych PLK S.A. do nieodpłatnego korzystania na podstawie umowy, o której mowa w art. 17 ust.6.”

2. PKP S.A i PLK S.A. są obowiązane uzyskać zgodę ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnej w zakresie rozporządzenia składnikami aktywów trwałych w rozumieniu przepisów o rachunkowości, zaliczonymi

do wartości niematerialnych i prawnych, rzeczowych aktywów trwałych lub inwestycji długoterminowych, a także oddania tych składników do korzystania innym podmiotom na podstawie umów prawa cywilnego lub ich wniesienia jako wkładu niepieniężnego do spółki, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu rozporządzenia przekracza równowartość kwoty 50.000 EURO według stanu z dnia wystąpienia o zgodę.”

b) skreśla się ust.2a

c) dodaje się ust. 2b –2g w brzmieniu:

„2b. Z wnioskiem o wyrażenie zgody, o którym mowa w ust.2 występują PKP S.A. i PLK SA, określając:

- 1) przedmiot rozporządzenia z wyszczególnieniem danych ewidencyjnych identyfikujących składniki aktywów trwałych,
- 2) wartość rynkowa przedmiotu rozporządzenia,
- 3) sposób rozporządzenia,
- 4) podmiot, na rzecz którego nastąpi rozporządzenie,
- 5) uzasadnienie gospodarcze czynności prawnej.

2c. Do wniosku, załącza się dokumenty:

- 1) potwierdzające tytuł prawny do dokonania rozporządzenia,
- 2) potwierdzające rynkową wartość przedmiotu rozporządzenia, tj. : wycenę rzeczoznawcy albo oświadczenie wnioskodawcy, jeżeli wartość przedmiotu rozporządzenia można ustalić na podstawie opublikowanych cenników lub notowań giełdowych albo jeżeli koszt wyceny przewyższa 20% wartości bilansowej przedmiotu rozporządzenia,
- 3) projekt umowy, na podstawie której ma być dokonane rozporządzenie,
- 4) inne dokumenty, potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.

2d. Zgoda wyrażona jest na czas oznaczony, nie dłuższy niż rok.

2e. Zgoda , o której mowa w ust.2 może być wydana pod warunkiem.

2f. W zakresie objętym dyspozycją ust. 2 nie jest wymagana odrębna zgoda ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa, o której mowa w art.5a i 5 b ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 roku o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 493 i Nr 156, poz.775, z 1997 r. Nr 106, poz.673, Nr 115 poz.741, i Nr 141, poz.943, z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, z 2001 r. Nr 4, poz.26 oraz z 2002 r. Nr , poz.).

„2g. Czynności prawne PKP S.A. nie wymagają zgód, o których mowa w ust.2 oraz ust.2f jeżeli z mocy postanowień statutu wymagana jest zgoda walnego zgromadzenia”.

5) po art.19 dodaje się art.19 a w brzmieniu:

„ Art.19 a.1. PKP S.A. i spółki , o których mowa w art.14,art. 15 i art.19 tworzą grupę kapitałową, w wyniku zawarcia umowy określającej zadania spółki PKP S.A. jako spółki dominującej oraz zasady współdziałania spółek tworzących grupę, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień finansowych.

2.PKP S.A. jako spółka dominująca w grupie kapitałowej jest podmiotem, do zadań którego w szczególności należy restrukturyzacja finansowa, o której mowa w rozdziale 4 ustawy oraz prowadzenie spraw na rzecz oddłużenia grupy.

6) w art. 20

a) w ust. 3 po wyrazach „państwowych osób prawnych” dodaje się wyrazy „o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2 - 4”.

b) w ust. 4 spójnik „i” zastępuje się wyrazem „lub” oraz po wyrazach „państwowych osób prawnych” dodaje się po przecinku wyrazy „o których mowa art. 22 ust. 1 pkt 2 - 4”.

7) po art. 20 dodaje się art. 20a w brzmieniu:

„20a. 1. Do zbywania akcji lub udziałów należących do PKP S.A. w spółkach wpisanych do rejestru przed dniem wpisania do rejestru PKP S.A., stosuje się przepisy działu IV rozdziału 1 ustawy, o której mowa w art. 2 ust. 6, z tym że minister właściwy do spraw transportu, może - na wniosek PKP S.A. - określić tryb zbywania akcji lub udziałów.

2. Do zbywania akcji lub udziałów, o których mowa w ust. 1 stosuje się art. 20 ust. 5”.

8) w art.21 dotychczasową treść oznacza się jako ust.1 oraz dodaje się ust.2 w brzmieniu:

„2. PKP S.A. koordynuje zadania obronne w spółkach utworzonych na podstawie art.14, 15 i 19”

9) w art. 22

a) w ust.1 w art. 22 „ zobowiązania pieniężne PKP według stanu na dzień 30 czerwca 2000 r.” zastępuje się wyrazami „zobowiązania pieniężne PKP według stanu na dzień 31 grudnia 2000 r.”,

b) w ust. 3 dodaje się pkt. 5 w brzmieniu:

„5) przeniesieniu prawa własności nieruchomości lub prawa użytkowania wieczystego gruntów PKP S.A. na rzecz Skarbu

Państwa, w zamian za zobowiązania PKP, o których mowa w ust.1 pkt 1.”

10) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„23.1. Zobowiązania główne , o których mowa w art.22 ust.1 podlegają odroczeniu do 31 grudnia 2006 roku, a następnie następuje ich jednorazowa spłata”

2. Odsetki oraz opłata prolongacyjna od zobowiązań głównych, o których mowa w ust.1 podlegają umorzeniu w całości po spełnieniu warunków, o których mowa w art.28 ust.1.”

11)art.24 skreśla się

12) dodaje się art.24a w brzmieniu:

„Art. 24a. 1. Do restrukturyzacji finansowej bieżących zobowiązań wobec budżetu państwa- z wyłączeniem zobowiązań z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych, stosuje się tryb postępowania określony w art.66 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku Ordynacja podatkowa (Dz. U. nr 137 poz. 926 i Nr 160,poz.1083,z 1998 r. Nr 106, poz.668, z 1999 r. Nr 11, poz.95 i Nr 92, poz.1062, z 2000 r. Nr 94, poz.1037, Nr 116, poz.1216, Nr 120, poz.1268 i Nr 122, poz.1315 oraz z 2001 Nr 16, poz.166 i Nr 39, poz.459), z wyłączeniem obowiązku uzyskania zgody właściwego urzędu skarbowego, jedynie po powiadomieniu właściwego urzędu skarbowego.

2. Zobowiązania, o których mowa w ust.1 wygasają z dniem przeniesienia własności nieruchomości lub prawa użytkowania wieczystego w zamian za te zobowiązania.”

13) art.27 skreśla się

14) w art.28 :

a) w ust.1 skreśla się pkt 2

b) dodaje się ust.1 a w brzmieniu:

„1 a. Nie stanowi darowizny, o której mowa w ust.1 pkt.4 częściowe umorzenie należności PKP lub PKP S.A. dokonywane w wyniku postępowań układowych lub ugód pozasądowych, pod warunkiem , że zawarte ugody zabezpieczają spłatę należności głównych PKP lub PKP S.A.”

15) w art. 32

a) ust.1 otrzymuje brzmienie:

„ 1. PKP S.A. w latach 2001-2004 wyemituje obligacje na podstawie przepisów o obligacjach o wartości nominalnej do 6 000 000 000 zł”,

b) dodaje się ust.1 a w brzmieniu:

„1 a. Zaciąganie zobowiązań przez PKP S.A. powyżej kwoty 3 900 000 000 zł wymaga zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych”,

c) w ust.2 :

- pkt. 3 otrzymuje brzmienie:

„3) spłatę zobowiązań oraz zapewnienie ciągłości procesu eksploatacyjnego, w tym zakup materiałów i usług, zakupy i remonty kolejowych pojazdów szynowych, modernizację urządzeń związanych z ruchem kolejowym i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym inwestycje, w tym:

a) spłatę zobowiązań wobec przedsiębiorstw utworzonych z zakładów i jednostek organizacyjnych wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991 r. do dnia 31 grudnia 1993 r oraz zakupu usług od tych przedsiębiorstw,

b) spłatę zobowiązań wobec przedsiębiorstw energetycznych oraz zakup energii i paliwa trakcyjnego,

c) spłatę zobowiązań eksploatacyjnych i inwestycyjnych związanych z modernizacją urządzeń ruchu kolejowego i bezpieczeństwem tego ruchu oraz zakupy kolejowych pojazdów szynowych,”

- pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) dofinansowanie deficytowych regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych przez PKP S.A. lub spółki utworzone na podstawie art.14 ”,

d) w ust.9 wyrazy „kwoty 2 300 000 000 zł” zastępuje się wyrazami: „kwoty 3 000 000 000 zł”

e) w ust.11 wyrazy „kwoty 3 900 000 000 zł” zastępuje się wyrazami „kwoty 6 000 000 000 zł” ,

f) ust.12 otrzymuje brzmienie:

„12. Środki pochodzące z emisji obligacji będą przechowywane na specjalnie otwartym w tym celu, oprocentowanym rachunku bankowym PKP S.A. w Banku Gospodarstwa Krajowego oraz nie podlegają egzekucji. Umowa rachunku bankowego wymaga akceptacji ministra właściwego do spraw finansów publicznych.”

g) w ust.13 skreśla się wyrazy „ po dniu 7 września 1999 r.”

16) po art. 37 dodaje się art. 37 a w brzmieniu:

„Art. 37a. 1. Grunty wchodzące w skład linii kolejowych, pozostające w dniu wejścia w życie ustawy we władaniu PKP SA , nie stanowiące własności Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego

lub PKP S.A., stają się z tym dniem mocy prawa własnością Skarbu Państwa za odszkodowaniem.

2. Do gruntów, o których mowa w ust.1, PKP S.A. przysługuje z mocy prawa z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy prawo użytkowania wieczystego i prawo własności budynków, lokali i innych urządzeń znajdujących się na tym gruncie.

3. Nabycie prawa użytkowania wieczystego następuje bez wniesienia pierwszej opłaty.

4. Nabycie praw, o których mowa w ust.1 i 2, potwierdza wojewoda, w drodze decyzji.

5. Ostateczna decyzja, o której mowa w ust.4, stanowi podstawę do ujawnienia w księdze wieczystej prawa własności Skarbu Państwa i prawa użytkowania wieczystego PKP S.A.

6. Odszkodowanie, o którym mowa w ust.1, będzie ustalane i wypłacane według zasad i trybu określonych w przepisach o odszkodowaniach za wywłaszczone nieruchomości, na wniosek dotychczasowego właściciela gruntu złożony w okresie od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia 31 grudnia 2007 r. Po upływie tego okresu roszczenie o odszkodowanie nie przysługuje. Roszczenie o odszkodowanie nie przysługuje również w przypadku, gdy grunt, o którym mowa w ust.1, pozostawał do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy we władaniu PKP S.A. lub jego poprzedników prawnych przez okres co najmniej 30 lat.

7. Odszkodowanie, o którym mowa w ust.6, wypłaca PKP S.A.

8. Podstawę do ustalenia wysokości odszkodowania stanowi wartość gruntu według stanu z dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, przy czym nie uwzględnia się wzrostu jego wartości spowodowanego trwałymi nakładami poczynionymi po utracie władania gruntem przez dotychczasowego właściciela."

17) w art.38 wyrazy" o których mowa w art.34 i art.37" zastępuje się wyrazami „o których mowa w art.34, art.37 i art.37 a”.

18) po art.47 dodaje się art.47 a w brzmieniu:

„Art.47 a. Jednostka samorządu terytorialnego, która w trybie przepisów ustawy z dnia 10 maja 1990 r.- Przepisy wprowadzające ustawę

o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. Nr 32, poz. 191, Nr 43, poz. 253, z 1991 r. Nr 34, poz. 151, z 1992 r. Nr 6, poz. 20, z 1993 r. Nr 40, poz. 180, z 1994 r. Nr 1, poz. 3 i Nr 65, poz. 285, z 1996 r. Nr 23, poz. 102 i Nr 106, poz. 496, z 1997 r. Nr 9, poz. 43) nabyła prawo własności nieruchomości wraz z budynkami mieszkalnymi będącymi w posiadaniu PKP lub PKP S.A., a lokale mieszkalne zajmują osoby określone w art. 42 ust. 1, stosuje do sprzedaży tych lokali odpowiednio przepisy art. 42 ust. 2 i 3 – art. 46 .”

19) art. 58 otrzymuje brzmienie:

„Art. 58. Świadczenia przedemerytalne dla osób zatrudnionych w PKP na podstawie stosunku pracy nawiązanego przed dniem 7 września 1999 r., a następnie w roku 2000 zwolnionych z PKP z przyczyn dotyczących zakładu pracy, ustalone stosownie do przepisów ustawy o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu, finansowane są ze środków Funduszu Pracy.

20) w art. 61 ust. 3, skreśla się zdanie trzecie.

21) w art. 79 ust 3 i ust. 4 skreśla się.

Art. 2. W sprawach uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu, o których mowa w art. 1 pkt 4 lit. a), wszczętych i nie zakończonych ostateczną decyzją przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Art. 3. Zobowiązania pieniężne PKP S.A. wobec Funduszu Pracy, o których mowa w art. 58 ustawy, powstałe do dnia wejścia w życie ustawy i nieuregulowane, przejmuje Fundusz Pracy.

Art. 4. Uprawnieni pracownicy, o których mowa w art. 62 ust. 1 ustawy, którzy przed dniem określonym w art. 62 ust. 3 nie złożyli pisemnego oświadczenia o zamiarze uczestnictwa w Funduszu Własności Pracowniczej, mają prawo w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, złożyć takie oświadczenie w wybranym przez PKP S.A. towarzystwie funduszy inwestycyjnych.

Art. 5. 1. Umowa zawarta pomiędzy PKP S.A. i PLK S.A. na podstawie art. 17 ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 1, podlega odpowiedniej zmianie, stosownie do art. 1 pkt 3 niniejszej ustawy.

Art. 6. W czasie trwania przewłaszczenia na Skarb Państwa akcji lub udziałów spółkach utworzonych na podstawie art.14,15,19 ustawy i w zakresie niezbędnym do wykonywania uprawnień wynikających z tych zabezpieczeń ustanowionych na rzecz Skarbu Państwa reprezentowanego przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych – do takich spółek nie stosuje się przepisów art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 roku o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 493 i Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 106, poz.673, Nr 115, poz.741 i Nr 141, poz.943, z 1998 r. Nr 155, poz.1014, z 2000 r. Nr 48, poz.550, z 2001 r. Nr 4, poz.26 oraz z 2002 r. Nr 25,poz.253).

Art. 7 Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art.1 pkt.21 który wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczypospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Uzasadnienie

I. Wstęp.

W wyniku dotychczasowego prawie półtorarocznego okresu realizacji ustawy z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” / Dz. U. Nr 84, poz. 948 i z 2001r. Nr 100, poz. 1086/ dokonano rozgraniczenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi od działalności przewozowej. Utworzono spółkę do zarządzania liniami kolejowymi /PLK S.A./, spółkę przewozów towarowych /Cargo S.A./ oraz dwie spółki przewozów pasażerskich / Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i PKP Intercity Sp. z o.o./ Ponadto utworzono inne spółki prawa handlowego w pomocniczych obszarach działalności. Nie zostało jednak zapewnione wymagane współdziałanie spółek, konieczne z uwagi na funkcje techniczne i powiązania kapitałowe, ani też ze względu na odpowiedni poziom bezpieczeństwa finansowego tych spółek.

Realizowane są bez większych zakłóceń cele ustawy w zakresie restrukturyzacji zatrudnienia, Funduszu Własności Pracowniczej i gospodarowania zasobami mieszkaniowymi.

Nie został osiągnięty cel restrukturyzacji finansowej zakładający uzyskanie płynności finansowej przez PKP S.A., zwłaszcza w odniesieniu do zobowiązań publiczno-prawnych powstałych w okresie działalności przedsiębiorstwa państwowego „PKP”. Opóźnienia w zakresie regulowania stanu prawnego majątku uniemożliwiły wbrew intencji ustawy, przekazanie PLK S.A. linii kolejowych, w formie wkładu niepieniężnego.

Projektowana nowelizacja ustawy zawiera przede wszystkim nowe regulacje prawne w zakresie:

1/ restrukturyzacji finansowej zobowiązań wobec budżetu państwa oraz Funduszu Pracy, PFRON i Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, powstałych w okresie funkcjonowania byłego przedsiębiorstwa państwowego „PKP”, poprzez przesunięcie czasokresu ich płatności do 2006r.

2/ wnoszenia w formie aportu przez PKP S.A. do PLK S.A. w pierwszej kolejności, infrastruktury technicznej linii kolejowych,

3/ przyspieszonej procedury regulacji stanu prawnego gruntów będących częścią składową linii kolejowych, w celu ich wniesienia aportem do PLK S.A., poprzez wprowadzenie nowych instrumentów prawnych uporządkowania stosunków własnościowych tych gruntów, analogicznych do regulacji nieruchomości zajętych pod drogi publiczne.

Inne propozycje zmian uzasadnione są potrzebami wynikającymi z dotychczasowej realizacji ustawy, albo korygują przepisy niejasne, bądź nawiązują do nowych regulacji prawnych.

II. Uzasadnienie merytoryczne.

Ad. pkt 1,2. Dotychczasowy przepis wymaga doprecyzowania i wyeliminowania wątpliwości. Kapitał akcyjny spółki PLK S.A.. zwiększają wszystkie wydatki budżetowe przekazane na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu, a więc nie tylko dotacje bezpośrednio z budżetu państwa lecz także np. środki pomocowe, które są wydatkami budżetowymi w rozumieniu ustawy o finansach publicznych. Ponadto uwzględniono, że zwiększenie kapitału akcyjnego PLK S.A. może nastąpić dopiero w wyniku „przekazania”, a nie już po „przeznaczeniu” wydatków budżetowych.

Intencją ustawy było wykluczenie prywatyzacji spółki PLK S.A. Ustawa jednak wykluczyła jedynie zbywanie akcji tej spółki, dopuszczając ich objęcie w wyniku podwyższenia kapitału akcyjnego spółki. Zmiana ustawy eliminuje tę wadliwość.

Ad. pkt 3. Z punktu widzenia zasad techniki legislacyjnej zakres zamian treści art. 17 nakazuje nadać mu nowe brzmienie. Stąd też przepisy ust 1 i 2 są powtórzeniem dotychczasowego ich brzmienia.

Proponowana regulacja w ust. 3 nawiązuje do artykułów obecnie obowiązującego Kodeksu spółek handlowych, w miejsce poprzedniego Kodeksu handlowego.

Projektowany przepis ust. 4 usuwa dotychczasową jego niejasność. Wnoszenie wkładów niepieniężnych, niezbędnych do prowadzenia działalności przez wymienione spółki, obejmuje się dyspozycją tego przepisu, gdyż są również elementem czynności związanych z tworzeniem spółek. Ponadto w miejsce zwolnienia z opłat skarbowych wprowadza się zwolnienie z podatku od czynności cywilnoprawnych, a to w związku z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2001r. ustawy z dnia 9 września 2000r. o podatku od czynności cywilnoprawnych /Dz. U. Nr 86, poz. 959/.

Obecne przepisy art. 17 ust. 5 ustawy nakazują PKP S.A. oddanie PLK S.A. do odpłatnego korzystania na podstawie umowy linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania tymi liniami, jeżeli nie mogą one być wniesione w formie wkładu niepieniężnego, z uwagi na nieuregulowany ich stan prawny. W rozumieniu art. 4 pkt 2 ustawy z dnia 27 czerwca 1997r. o transporcie kolejowym /Dz. U. Nr 96, poz. 591 z późn. zm./, zwanej dalej ustawą o transporcie kolejowym, do której odwołują się przepisy dotychczasowego art. 17 ust.5, linię kolejową zdefiniowano jako drogę szynową wraz z przyległym pasem gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz zajęte pod nie grunty.

W obecnym tempie procedura regulacji stanu prawnego około 23,5 tys. km linii kolejowych może trwać co najmniej kilkanaście lat. Na podstawie przepisów obowiązujących od 1991r. uporządkowano stosunki własnościowe jedynie około 22% gruntów, stanowiących część składową tych linii. Niezależnie od długotrwałej prawnej procedury regulacyjnej zależy to również od stanu kadrowego urzędów wojewódzkich i sądów oraz znacznych środków finansowych wydatkowanych przez PKP S.A. /plany nieruchomości, podziały geodezyjne, wpisy do ksiąg wieczystych/. Ponadto dla określenia wartości aportowych nieruchomości niezbędne są pracochłonne i kosztowne operaty szacunkowe.

W okresie dotychczasowej realizacji przepisów art. 17 ust. 5 i 6 ustawy okazało się, że ich zmiana jest konieczna i uzasadniona, Po pierwsze, PLK S.A. jako podmiot zarządzający liniami kolejowymi powinien mieć właścicielskie umocowania prawne do zarządzania infrastrukturą techniczną tych linii i ponosić pełną odpowiedzialność za jej utrzymanie w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu. Po drugie, wobec przewidywanego realnego czasokresu regulacji prawnych nieruchomości kapitał zakładowy PLK S.A. nie będzie wzrastał w pożądanym tempie. I po trzecie, niski kapitał zakładowy PLK S.A. oznacza ograniczoną zdolność kredytową tej spółki.

Ponadto wynikający z obecnych uregulowań prawnych status PLK S.A. jedynie jako użytkownika linii kolejowych na podstawie umowy odpłatnego korzystania jest ułomny prawnie i nie zapewniający warunków do pełnej realizacji obowiązków zarządu kolei określonych w ustawie o transporcie kolejowym.

Proponowany przepis ust. 5 zakłada zatem, że infrastruktura techniczna linii kolejowych obejmująca drogi szynowe, a także budynki i budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, będzie z wyłączeniem gruntów o nieuregulowanym stanie prawnym, podlegać wniesieniu do PLK S.A. w formie wkładu niepieniężnego /aportu/ .

Z punktu widzenia cywilistycznego projektowany przepis art. 17 ust. 5 będzie przepisem szczególnym *lex specialis* w stosunku do art. 48 Kc, którego dyspozycja pozwala na wyjątki od sformułowanej w nim zasady *superficies solo cedit*, jeżeli są one określone w drodze ustawy. Ponadto projektowana regulacja pozostanie w korelacji z art. 49 Kc, który określa, że wymienione w nim urządzenia liniowe ale także inne urządzenia podobne, nie należą do części składowych gruntu, jeżeli wchodzi w skład przedsiębiorstwa lub zakładu.

Należy podkreślić, że już obecnie ustawa w rozdziale 5 dotyczącym restrukturyzacji majątkowej wyodrębnia prawa PKP do gruntu /użytkowanie wieczyste/ i prawa własności do budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na gruntach /art. 34 ust. 1 i 3/.

W ust. 6 natomiast zakłada się, że grunty wchodzące w skład ustawowo zdefiniowanej linii kolejowej, które nie mogą być wniesione w formie aportu z uwagi na nieuregulowany ich

stan prawny, będą przekazane PLK S.A. przez PKP S.A. do nieodpłatnego korzystania /użytkowania/ na podstawie umowy. Propozycja nieodpłatnego korzystania uzasadniona jest tym, że określenie faktycznej i racjonalnej wysokości stawek odpłatności napotkało na szereg trudności / np. kryteria wyceny w zależności od rodzaju linii, ich położenia, koszty rzeczoznawców itp./. Ponadto obciążenie PLK S.A. przez PKP S.A. odpłatnością za korzystanie z przekazanych gruntów spowoduje dodatkowe koszty po jej stronie jako zarządu kolei, a w dalszej konsekwencji u przewoźników kolejowych.

Prognozowane wyniki finansowe spółek przewozowych, a zwłaszcza w spółce Przewozy Regionalne Sp. z o.o., nie uzasadniają w najbliższych latach powodowania u nich dalszych kosztów z tytułu udostępnianych im linii kolejowych.

Projektowane przepisy art. 17 ust. 5-7 pozwolą na zdecydowane przyspieszenie wniesienia do PLK S.A. w formie aportu linii kolejowych, najpierw ich infrastruktury technicznej, a następnie gruntów.

W ust. 8 proponuje się utrzymanie dotychczasowego zwolnienia z opodatkowania podatkiem dochodowym, w tym przypadku nieodpłatnego korzystania przez PLK S.A. z oddanych gruntów o nieuregulowanym stanie prawnym.

Ad. pkt 4. Zmiana art. 18 ust.1 stanowi legislacyjną poprawkę wynikającą z powyższych zmian w art. 17. Rozstrzygnięcia natomiast zawarte w ust.2 i następnych ust. 2b-2g skorelowane są z projektowanymi zmianami przepisów art. 5 ustawy o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa. Ich celem jest ujednoczenie terminologii, dostosowanie do aktualnych rozstrzygnięć wynikających z przepisów o rachunkowości oraz określenie przypadków, w których:

a/ zgoda ministra właściwego do spraw transportu w drodze decyzji administracyjnej nie jest wymagana oraz

b/ gdy administracyjna zgoda ministra właściwego do spraw transportu wyłącza obowiązek uzyskania cywilnoprawnej zgody ministra właściwego do spraw skarbu państwa na dokonanie czynności rozporządzających mieniem PKP S.A. i PLK S.A.

Ad. pkt 5. Ustawa z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji pp. PKP przyjęta została m.in. w celu oddłużenia i poprawy sytuacji finansowej – zgodnie z art. 9 Dział IV Dyrektywy 2001/12/WE – przedsiębiorstwa PKP. Dalsza restrukturyzacja PKP S.A. oraz zabiegi oddłużeniowe będą trwały aż do przywrócenia pełnej równowagi finansowej. W tym celu wydzielona została ze struktur dawnego przedsiębiorstwa PKP jednoosobowa spółka Skarbu Państwa – PKP S.A., do której zadań należą m.in. działania na rzecz umorzenia długów jest to zgodne z art. 9 cytowanej dyrektywy. Powyższe działania zostają więc całkowicie zgodne z wymogiem cytowanego prawa unijnej dyrektywy. Podobna sytuacja odnosi się do infrastruktury kolejowej, której stan nie spełnia wymagań określonych dla sieci paneuropejskiej. W tym zakresie zachodzi także konieczność dotowania rozwoju i modernizacji przez budżet państwa. Jest to również działanie zgodne z unijnym zapisem – Dyrektywa 2001/12/WE Dz. III art.7 – Państwa Członkowskie podejmą kroki konieczne do rozwoju ich krajowej infrastruktury kolejowej, biorąc pod uwagę – jeśli to konieczne – ogólne potrzeby Wspólnoty.

Ad. pkt 6. Wprowadzone poprawki mają charakter uściślający obecną regulację.

Ad. pkt 7. Propozycja dodania art. 20a wynika z potrzeby określenia trybu zbywania akcji lub udziałów w spółkach utworzonych przez p.p. PKP to jest przez jego skomercjalizowaniem.

Ad. pkt 9. Proponowana zmiana w art. 22 ust. 1, zakłada objęcie restrukturyzacją finansową nieuregulowanych zobowiązań, w tym przepisie wymienionych, powstałych w okresie funkcjonowania p.p. PKP przed „30.06.2000” oraz powstałych i nieuregulowanych w okresie od 1.07.2000 r. do 31.12.2000 r.

Propozycja dodania pkt 5 w art. 22 ust.3 zakłada dodatkowy sposób regulacji zobowiązań przewidziany w ordynacji podatkowej.

Chodzi o stworzenie prawnych możliwości przeniesienia własności nieruchomości lub prawa użytkowania wieczystego na rzecz Skarbu Państwa w zamian za tego rodzaju zobowiązania, w drodze umowy ze starostą, w trybie przepisów art. 66 Ordynacji podatkowej, jednakże w wyłączeniu obowiązku uzyskania zgody właściwego urzędu skarbowego.

Obecnie uzyskanie zgody urzędów skarbowych, mimo zainteresowania starostów przejęciem niektórych nieruchomości, zbędnych dla PKP S.A. przedłuża procedurę czyniąc ją w większości przypadków nieskuteczną.

Ad. pkt 10. Zmiana przepisu art. 23 dotyczy restrukturyzacji finansowej zobowiązań publiczno-prawnych, o których mowa w art.22 ust.1. Projektowana regulacja obejmuje również niespłacone zobowiązania z okresu od 1.07.2000 – 31.12.2000 tj.do dnia wpisu PKP S.A. do rejestru.. Projektowany przepis zakłada odroczenie ich spłaty do końca 2006r., a następnie ich jednorazową spłatę.

Ad. pkt 11 i 12. Przepis art. 24 dotyczył trybu regulowania zobowiązań wobec ZUS, PFRON i Funduszu Pracy. W związku z propozycją zawartą w pkt.10. projektu, proponuje się jego skreślenie. Jednocześnie zaproponowano dodanie art.24 a wskazujący na możliwość regulowania zobowiązań budżetowych zbędnymi nieruchomościami w trybie przepisów Ordynacji podatkowej.

Ad. pkt 13. Wobec odmiennych uregulowań zawartych w art. 23, skreśla się art. 27. Tym bardziej, że dotychczas nie nastąpiło przeniesienie akcji lub udziałów w sytuacji i w trybie określonym tym artykułem.

Ad. pkt 15. W art. 32 ust. 1 proponuje się podwyższenie limitu gwarantowanych przez Skarb Państwa środków na cele określone w art. 32 ust. 2 pkt 2-8 z kwoty 3,9 mld zł do kwoty 6,0 mld zł. Odpowiedniej zmiany w związku z tym wymaga ust. 2. Przy czym na zaciąganie zobowiązań przez PKP S.A. powyżej kwoty 3,9 mld zł wymagana jest zgoda ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Proponowana nowa treść ust. 12 jest konieczna dla zagwarantowania, że środki pochodzące z emisji obligacji będą zabezpieczone na specjalnym rachunku bankowym i nie będą podlegały egzekucji.

Ad. pkt 16. Projektowane przepisy art. 37 a mają na celu uporządkowanie stosunków własnościowych gruntów będących częścią składową linii kolejowych, w rozumieniu przepisów art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Ma to być dodatkowy instrument prawny, poza istniejącymi regulacjami na podstawie art. 34 i art. 37 ustawy. Przepisy tych dwóch artykułów odnoszą się do nabycia, z mocy prawa, prawa użytkowania wieczystego gruntów znajdujących się w dniu 5 grudnia 1990 roku, w posiadaniu PKP, a będących własnością Skarbu Państwa albo w zarządzie PKP

Należy mieć bowiem na uwadze, że przedmiotem uporządkowania stosunków własnościowych jest około 23,5 tysięcy linii kolejowych, w tym 19,7 tys. km czynnych i 3,8 tys. km z zawieszonym ruchem. Obejmują one około 55 tys. działek, z czego 41 tysięcy ma nieuregulowany stan prawny. Prawie wszystkie od dziesiątek lat pozostawały w faktycznym posiadaniu przedsiębiorstwa państwowego „PKP”, a od 1 stycznia 2001 roku PKP S.A. jako jego ustawowego następcy prawnego (art. 2 ust. 2 ustawy). Zatem już dawno faktycznie została odjęta własność tych gruntów.

Posługiwanie się instrumentami prawnymi umożliwiającymi regulowanie stanu prawnego tych gruntów, zawartymi w przepisach Kodeksu cywilnego i ustawie o gospodarce nieruchomościami, wymaga kilkunastu lat, by zakończyć procedury porządkowania stosunków własnościowych.

Propozycje zawarte w art. 37 a ustawy, aby grunty o nieuregulowanym stanie prawnym, z wymienionymi wyjątkami, stały się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa za odszkodowaniem, są w istocie wywłaszczeniem z mocy prawa (*ex lege*). Podobne unormowania ustawowe dotyczą nieruchomości zajętych pod drogi publiczne i są zawarte w art. 73 ustawy z dnia 13 października 1998 roku – Przepisy wprowadzające ustawy reformujące administrację publiczną (Dz. U. Nr 133, poz. 872, Nr 162, poz. 1126, z 2000 r. Nr 6, poz. 70 i z 2001 r. Nr 145, poz. 1623).

Przepisy powyższej ustawy, w zakresie wywłaszczania z mocy prawa nieruchomości zajętych pod drogi publiczne były przedmiotem oceny Trybunału Konstytucyjnego z punktu widzenia ich zgodności z Konstytucją RP. Trybunał Konstytucyjny orzekł ich zgodność z art. 21 ust. 2 Konstytucji (wyrok z dnia 14.03.2000 roku P 5/99 – OTK/2000/2/60).

Proponowane przepisy art. 37 a w odniesieniu do gruntów zajętych pod linie kolejowe wobec podobieństwa stanów faktycznych i prawnych, również spełniają kryteria konstytucyjności.

Ich celem jest bowiem uporządkowanie stosunków własnościowych przy jednoczesnym określeniu gwarancji zadośćuczynienia interesom właścicieli poprzez przyznanie im, na ich wniosek, odszkodowania na zasadach i w trybie określonym w przepisach dotyczących wywłaszczeń.

Projektowany ustęp 6 w art. 37 a, wyłącza ustalenie odszkodowania w sytuacji, kiedy przedsiębiorstwo państwowe „PKP” było posiadaczem gruntu nieprzerwanie przez co najmniej 30 lat. Tego rodzaju unormowanie uzasadnione jest tym, że po takim okresie posiadania, choćby było ono uzyskane w złej wierze, następuje nabycie własności w drodze zasiedzenia na podstawie przepisów art. 172 § 2 Kc.

W świetle konstytucyjnego wymogu i dopuszczalności wywłaszczeń, zawartego w art. 21 ust. 2 Konstytucji RP, spełniona jest również przesłanka „celu publicznego”, będąca warunkiem dopuszczalności także wywłaszczeń *ex lege*.

Mianowicie, sieć linii kolejowych w zdecydowanej większości (około 12 tys. km) ma status linii o państwowym znaczeniu, ustalony w trybie ustawy o transporcie kolejowym, na których wykonywane jest około 90% przewozów. Około zaś 5,6 tys. km jest objęta umowami międzynarodowymi (AGC i AGTC).

Na liniach kolejowych realizowana jest komunikacja publiczna oraz są wykonywane przewozy na potrzeby obronne i bezpieczeństwa państwa (art. 2 ust. 2 i art. 9 ust. 1 Prawa przewozowego – Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.).

Cele publiczne w transporcie kolejowym podkreśla również rozporządzenie nr 1191/69 Rady EWG z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, które z dniem akcesji stanie się prawem obowiązującym w Polsce.

Jak zauważył Trybunał Konstytucyjny w ww. wyroku odnoszącym się do dróg publicznych, generalne uporządkowanie stosunków własnościowych w drodze wyłączenia *ex lege*, ma również istotne znaczenie w sferze życia publicznego. Unormowanie własności gruntów nie pozostaje bowiem obojętne dla interesów prawnych i faktycznych. Osób, których dotyczy. Tym bardziej, że zajęcie gruntów pod linie kolejowe stworzyło nieodwracalny stan faktyczny, a proponowane unormowania zmierzają w istocie do uzgodnienia stanu prawnego ze stanem faktycznym.

Z punktu widzenia natomiast PKP S.A., projektowane przepisy pozwolą na realizację obowiązku określonego w art. 17 ustawy, a polegającego na wniesieniu do PLK S.A. w formie wkładów niepieniężnych linii kolejowych, w tym gruntów będących ich częścią składową, po uregulowaniu stanu prawnego. PLK S.A. bowiem powinna wypełniać ustawowe obowiązki zarządu kolei w odniesieniu do linii kolejowych i ponosić odpowiedzialność za ich utrzymanie w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ruchu.

Ad. pkt 17. Zmiana w art. 38 dostosowuje jego dotychczasową dyspozycję do unormowań zawartych w dodanym art. 37 a.

Ad. pkt 18. Projektowany przepis art. 47 a ma na celu umożliwienie pracownikom kolejowym zajmującym lokale mieszkalne w budynkach, będących w posiadaniu PKP lub PKP S.A., a następnie skomunalizowanych, nabycie tych lokali na zasadach określonych w rozdziale 7 ustawy. Pracownicy ci jedynie w skutek tego rodzaju zmian własnościowych nie korzystają z uprawnień w zakresie wykupu mieszkań, przysługujących osobom zajmującym lokale mieszkalne w budynkach kolejowych.

Ad. pkt 19. Zmiana art. 58 zakłada, że z dniem wejścia w życie ustawy, finansowanie świadczeń przedemerytalnych dla pracowników zatrudnionych przed 7 września 1999 roku, a zwolnionych z PKP w 2000 roku, odbywać się będzie ze środków Funduszu Pracy. Obciążanie bowiem jedynie PKP S.A. tego rodzaju świadczeniami nie znajduje uzasadnienia jako wyjątek od powszechnie obowiązujących zasad ich finansowania.

Ad. pkt 20. Skreślenie zdania trzeciego w art. 61 ust. 3 ustawy podyktowane jest błędnym odesłaniem w treści tego zapisu do ustawy z dnia 28 sierpnia 1997r. o funduszach inwestycyjnych.

Ad. pkt 21. Nowelizacja tego przepisu polega na zniesieniu preferencji polskich producentów kolejowych pojazdów szynowych (skreślenie ust. 3 i 4, jednakże dopiero z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w Unii Europejskiej – art. 6).

Ad. art. 2. Artykuł ten związany jest bezpośrednio z wprowadzeniem nowelizowanego trybu wydawanych zgód na podstawie art. 18 ust. 2 ustawy . A zatem niezbędne jest wprowadzenie przepisów przejściowych w ww. zakresie .

Ad. art. 3. Proponuje się, by nieuregulowane dotychczas zobowiązania pieniężne PKP S.A. wobec Funduszu Pracy z tytułu świadczeń przedemerytalnych dla osób zwolnionych z PKP w roku 2000 zostały przejęte przez Fundusz Pracy.

Ad. art. 4. Projektowany art. 4, jako przepis przejściowy ma umożliwić niewielkiej grupie pracowników PKP złożenie oświadczeń o zamiarze uczestnictwa w Funduszu Własności Pracowniczej PKP, w dodatkowym terminie 3 miesięcy od dnia wejścia ustawy w życie. Napływają bowiem dalsze zgłoszenia, z różnych przyczyn nie nadesłane w zawitym terminie określonym w art. 62 ust. 3 ustawy.

Ad. art. 5 . Przepis tego art. ma stanowić podstawę prawną dla PKP S.A. i PLK S.A. do zmiany (dostosowania) umowy dotyczącej linii kolejowych zawartej na podstawie dotychczasowych przepisów nowelizowanej ustawy.

Ad. art. 6. Przepis ma na celu, wykluczenie wątpliwości kompetencyjnych w stosunku do spółek, utworzonych przez PKP S.A., których akcje lub udziały zostały przewłaszczone na rzecz Skarbu Państwa, reprezentowanego przez ministra właściwego ds. finansów publicznych.

III. SKUTKI DLA BUDŻETU PAŃSTWA.

Proponowana nowelizacja ustawy spowoduje przesunięcie, z okresu do 2005 r. na rok 2006, wpływu do budżetu państwa zobowiązań, o których mowa w art. 22 ust. 1 ustawy, powstałych w okresie funkcjonowania przedsiębiorstwa państwowego „PKP”. Analogiczne przesunięcie w czasie ma dotyczyć zobowiązań PKP S.A. wobec Funduszu Pracy, PFRON oraz FUS .

Ponadto Fundusz Pracy ma przejąć finansowanie świadczeń przedemerytalnych dla pracowników PKP zwolnionych w 2000 r. w ramach restrukturyzacji zatrudnienia. Ich finansowanie przez PKP jest nieuzasadnionym wyjątkiem od powszechnie obowiązującej zasady obciążania tymi świadczeniami Funduszu Pracy.

Proponowany w nowym art. 37 a tryb uporządkowania stosunków własnościowych gruntów zajętych pod linie kolejowe, powinien zdecydowanie przyspieszyć termin zakończenia procedur regulacji stanu prawnego tych gruntów, a także zmniejszyć koszty PKP S.A. i urzędów wojewódzkich (zmniejszenie liczby decyzji wojewodów, operatów geodezyjnych i szacunkowych, spraw sądowych o zasiedzenie itp.).

Szacunkowe obciążenie Skarbu Państwa będzie dotyczyło:

- 1) Zwiększenia łącznych gwarancji Skarbu Państwa z tytułu kredytów i emisji obligacji z 3,9 mld do 6 mld,
- 2) Odroczenia zobowiązań publiczno-prawnych w kwocie 1 457 mln zł., przewidzianych do spłaty w latach 2002 – 2005 na rok 2006,
- 3) Przejęcia przez Skarb Państwa zobowiązań wobec Funduszu Pracy w łącznej kwocie 464 mln zł. w następujących ratach rocznych:

| | |
|-------|-----|
| 2002 | 78 |
| 2003 | 74 |
| 2004 | 71 |
| 2005 | 62 |
| 2006 | 53 |
| 2007 | 38 |
| 2008 | 31 |
| 2009 | 24 |
| 2010 | 17 |
| 2011 | 11 |
| 2012 | 5 |
| Razem | 464 |