



**SEJM**

**RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

**IV kadencja**

**Prezes Rady Ministrów**

**RM 10-142-02**

**Druk nr 908**  
Warszawa, 19 września 2002 r.

**Pan**

**Marek Borowski**

**Marszałek Sejmu**

**Rzeczypospolitej Polskiej**

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

- **o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego** wraz z projektem podstawowego aktu wykonawczego.

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

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

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

## USTAWA

z dnia ..... 2002 r.

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

Art. 1. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, oraz z 2001 r. 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 zakładowy PLK S.A.; związane z tym akcje w podwyższonym kapitale zakładowym obejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu.”;

2) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Art.17 .1. PKP S.A. wniesie do spółek, o których mowa w art. 14 i 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 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, gruntów będących 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 w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym.
  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.;
- 3) 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 w art. 22 ust. 1 pkt 2 - 4”,
  - c) w ust. 5 wyrazy „ust. 1 pkt 2-4” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 2”,
  - d) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:  
„6. Oświadczenia woli składane spółce przez PKP S.A. wymagają zachowania formy pisemnej, pod rygorem nieważności. Przepisów art.173 § 1 i art. 303 § 2 Kodeksu spółek handlowych nie stosuje się.”;
- 4) po art. 20 dodaje się art. 20a w brzmieniu:  
„Art. 20a. 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 odpowiednio art. 20 ust. 3, 4 i 5.”;
- 5) 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.”;

6) w art. 22:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Restrukturyzacji finansowej na zasadach określonych w ustawie podlegają zobowiązania PKP S.A.:

1) znane na dzień 30 czerwca 2002 r. zaległości z tytułu:

a) podatków:

- dochodowego od osób prawnych,
- od towarów i usług,
- akcyzowego,
- zniesionych przed dniem wejścia w życie ustawy,

b) cła,

2) znane na dzień 31 grudnia 2001 r. zaległości wobec:

a) Funduszu Ubezpieczeń Społecznych z tytułu składek należnych do dnia 31 grudnia 1998 r. – w całości oraz z tytułu składek należnych za okres od dnia 1 stycznia 1999 r. do dnia 31 grudnia 2001 r. – w części finansowanej przez płatnika, z zastrzeżeniem ust. 3.

b) Funduszu Pracy z tytułu należnych składek,

c) Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych z tytułu należnych wpłat,

d) Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z tytułu nieuiszczonych opłat i kar eksploatacyjnych,

3) zaległości z tytułów wymienionych w pkt 1, powstałe do dnia 30 czerwca 2002 r. oraz z tytułów

wymienionych w pkt 2, powstałe do dnia 31 grudnia 2001 r., ujawnione w terminie do dnia złożenia wniosku, o którym mowa w art. 23 ust. 1,

- 4) odsetki za zwłokę, od zaległości wymienionych w pkt 1, 2 i 3.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Restrukturyzacji podlegają również:

- 1) zaległości, o których mowa w ust. 1, w stosunku do których do dnia 30 czerwca 2002 r. zostały wydane decyzje rozkładające na raty lub odraczające termin płatności, lub gdy zaległości te stanowią należności sporne w rozumieniu przepisów o restrukturyzacji niektórych należności publicznoprawnych od przedsiębiorców,
- 2) opłaty prologacyjne ustalone w związku z decyzjami, o których mowa w pkt 1,
- 3) koszty egzekucyjne, dotyczące zobowiązań, o których mowa w ust. 1, z wyjątkiem pkt. 2a, powstałe do dnia wydania decyzji, o której mowa w art. 23 ust. 2.”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Nie podlegają restrukturyzacji zaległości z tytułu składki na ubezpieczenie emerytalne.”;

7) dodaje się art. 22a w brzmieniu:

„ Art. 22a. 1. Ustawę stosuje się odpowiednio do należności z tytułu zobowiązań podatkowych stanowiących dochody budżetów jednostek samorządu terytorialnego, jeżeli organ stanowiący właściwej jednostki samorządu terytorialnego podejmuje uchwałę o restrukturyzacji tych należności, z

wyjątkiem podatków, które nie są związane z prowadzeniem działalności gospodarczej.

2. Umorzenie należności jednostek samorządu terytorialnego na podstawie ustawy, nie powoduje uprawnienia tych jednostek do rekompensaty ubytku ich dochodów z tego tytułu przez budżet państwa.”;

8) dodaje się art. 22b w brzmieniu:

„Art. 22b. Restrukturyzacja zobowiązań, o których mowa w art. 22, polega na umorzeniu tych zobowiązań w całości wraz z odsetkami za zwłokę lub opłatą prolongacyjną oraz kosztami egzekucyjnymi – na zasadach określonych w ustawie.”;

9) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„Art. 1. Złożenie wniosku o wydanie decyzji o restrukturyzacji zobowiązań, wraz z programem restrukturyzacji, do organu właściwego do ustalania bądź do potwierdzania oraz pobierania należności, będącego organem I instancji, zwanego dalej „organem restrukturyzacyjnym”, w rozumieniu ustawy z dnia ..... o restrukturyzacji niektórych należności publicznoprawnych od przedsiębiorców oraz o zmianie ustawy o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy (Dz.U. ....), wszczyna z mocy prawa postępowanie restrukturyzacyjne.

2. Po upływie jednego roku od dnia wszczęcia postępowania restrukturyzacyjnego, organ restrukturyzacyjny wydaje decyzję o zakończeniu restrukturyzacji, w której stwierdza umorzenie zobowiązań podlegających restrukturyzacji, jeżeli warunki, o których mowa w art. 28 ust. 1, zostały spełnione.
3. Warunki określone w art. 28 ust. 1 pkt 1, 4 i 5 uważa się za spełnione w przypadku przedłożenia przez PKP S.A.

organowi restrukturyzacyjnemu stosownego dokumentu, o którym mowa w art. 28 ust. 3.”;

10) uchyla się art. 24;

11) dodaje się art. 24a w brzmieniu:

„Art. 24a. 1. Do restrukturyzacji finansowej zobowiązań PKP S.A. wobec budżetu państwa, z wyłączeniem zobowiązań określonych w art. 22, stosuje się tryb postępowania określony w art. 66 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz. U. Nr 137 poz. 926 z późn. zm.)<sup>1</sup>.

2. Urząd Skarbowy może nie wyrazić zgody na dokonanie czynności, o której mowa w ust.1 w przypadku gdy czynność ta mogłaby spowodować szkodę dla interesu Skarbu Państwa.”;

12) uchyla się art. 25;

13) art. 26 otrzymuje brzmienie:

„Art. 26. 1. Z dniem wejścia w życie ustawy wstrzymuje się wykonanie decyzji podjętych przed tym dniem, dotyczących egzekucji zobowiązań, o których mowa w art. 22, a wszczęte postępowania egzekucyjne podlegają zawieszeniu do dnia wydania decyzji, o której mowa w art. 23 ust. 2.”;

14) uchyla się art. 27;

15) w art. 28:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podstawą umorzenia zobowiązań, o których mowa w art. 22, jest spełnienie przez PKP S.A. następujących warunków:

1) nieprzekraczanie przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia powyżej średniorocznego wskaźnika



wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych założonego na dany rok w ustawie budżetowej,

- 2) uregulowanie zobowiązań z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych, ubezpieczeń społecznych, składki na Fundusz Pracy oraz wpłat na Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, powstałych w okresie od dnia 1 stycznia 2002 r. do dnia wejścia w życie ustawy, w terminie do dnia złożenia wniosku, o którym mowa w art. 23 ust. 1,
- 3) terminowe regulowanie składki na ubezpieczenie emerytalne, pozostałych składek na ubezpieczenia społeczne w części finansowanej przez ubezpieczonego oraz składki na powszechne ubezpieczenie zdrowotne, począwszy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w art. 23 ust.1,
- 4) nieudzielanie poręczeń i gwarancji,
- 5) niedokonywanie darowizn, chyba że dotyczy to majątku przynoszącego straty oraz majątku, o którym mowa w art. 39 ust. 3 i ust. 4, art. 47 i art. 81 ust.1,
- 6) wniesienie opłaty restrukturyzacyjnej w wysokości 1,5% od sumy należności objętych restrukturyzacją, pozostających we właściwości organu restrukturyzacyjnego, bez odsetek za zwłokę i opłaty prolongacyjnej oraz kosztów egzekucyjnych.”,

b) dodaje się ust. 1a-1e w brzmieniu:

- „1a. Nie stanowi darowizny, o której mowa w ust. 1 pkt 5, częściowe umorzenie należności PKP lub PKP S.A. dokonywane przez PKP S.A. w wyniku ugód pozasądowych pod warunkiem, że zawarte ugody

zabezpieczają spłatę należności głównych PKP lub PKP S.A.

1b. Warunek, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, uznaje się za spełniony również w przypadku gdy wymienione w tym przepisie zobowiązanie lub zaległość wraz z odsetkami za zwłokę, nieobjęte restrukturyzacją, zostaną przed wydaniem decyzji, o której mowa w art. 23 ust. 2, rozłożone na raty lub zostaną odroczone terminy ich zapłaty na zasadach określonych w odrębnych przepisach, z zastrzeżeniem art. 24a ust. 1.

1c. Opłata restrukturyzacyjna stanowi dochód budżetu państwa albo dochód odpowiedniego funduszu, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2.”

1d. Zakład Ubezpieczeń Społecznych, przekazuje odpowiednim funduszom należności z opłaty restrukturyzacyjnej, proporcjonalnie do kwoty restrukturyzowanych zobowiązań.

1e. Jeżeli restrukturyzacji podlegają należności jednostek samorządu terytorialnego, opłata restrukturyzacyjna stanowi dochód tych jednostek.”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw transportu nadzoruje spełnianie warunków wymienionych w ust. 1 oraz wydaje decyzje potwierdzające spełnienie warunków określonych w ust. 1 pkt 1, 4 i 5.”;

16) 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) w ust. 2:
- w zdaniu wprowadzającym do wyliczenia po wyrazach „o których mowa w ust.1” dodaje się wyrazy „o wartości nominalnej do 3 900 000 000 zł”,
  - w pkt 8 skreśla się wyrazy „ w kwocie do 800 000 000 zł, w tym: w roku 2001 – w kwocie do 500 000 000 zł i w roku 2002 – w kwocie do 300 000 000 zł”
- c) dodaje się ust. 2a-2c w brzmieniu:
- „2a. Emisja obligacji oraz zaciąganie kredytów na cele i powyżej kwot, o których mowa w ust. 2, przekraczająca kwotę 3 900 000 000 zł, wymaga zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych.
- 2b. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wyrażając zgodę , o której mowa w ust. 2a, dokona oceny zasadności takiej emisji, kosztów jej obsługi oraz możliwości spłaty przez PKP S.A. zobowiązań powstałych z tytułu emisji obligacji, ze szczególnym uwzględnieniem źródeł finansowania spłaty tych zobowiązań, w tym przychodów z prywatyzacji spółek, o których mowa w art.14 i 19.
- 2c. Minister właściwy do spraw finansów publicznych nie może wyrazić zgody, o której mowa w ust. 2a, jeżeli po dokonaniu oceny, o której mowa w ust. 2b, wynikać będzie, że PKP S.A. nie będzie w stanie wykonać zobowiązań z tytułu emisji obligacji objętych poręczeniami lub gwarancjami Skarbu Państwa.”,
- 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) w ust.13 skreśla się wyrazy „po dniu 7 września 1999 r.”;

17) po art. 33 dodaje się art. 33a i 33b w brzmieniu:

„Art.33a. Wszelkie środki finansowe pochodzące z kredytów, pożyczek i obligacji przeznaczone na cele wymienione w art. 32 ust. 2, a także środki finansowe gromadzone przez PKP S.A. na specjalnych rachunkach bankowych przeznaczone na spłatę tych kredytów , pożyczek i wykup obligacji, nie podlegają egzekucji.

Art. 33b. Do przeprowadzenia emisji obligacji oraz pozyskania kredytów bankowych i pożyczek, o których mowa w art. 32 ust.1 i 6 nie stosuje się ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych ( Dz. U z 1998 r. Nr 119, poz. 773 z późn. zm.).<sup>23</sup>;

18) dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Restrukturyzacja finansowa zobowiązań cywilnoprawnych

Art. 33c. 1. Restrukturyzacja finansowa zobowiązań cywilnoprawnych polega na zawarciu przez PKP S.A. umowy restrukturyzacyjnej z wierzycielami wierzytelności cywilnoprawnych, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Zobowiązania cywilnoprawne objęte poręczeniami lub gwarancjami Skarbu Państwa (powstałe na skutek zaciągnięcia kredytów oraz wyemitowania obligacji) nie podlegają restrukturyzacji, o której mowa w ust.1.

3. W celu rozpoczęcia restrukturyzacji finansowej zobowiązań, o których mowa w ust. 1, PKP S.A. składa do ministra właściwego do spraw transportu wnioski o wszczęcie postępowania restrukturyzacyjnego.

4. Do wniosku o wszczęcie postępowania restrukturyzacyjnego PKP S.A. załącza:

- 1) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy oraz sprawozdanie finansowe sporządzone na ostatni dzień miesiąca poprzedzającego dzień złożenia wniosku,
- 2) spis wierzycieli wierzytelności cywilnoprawnych, z wyłączeniem wierzycieli wierzytelności określonych w ust. 2, z podaniem wysokości wierzytelności każdego z nich, z podziałem na poszczególne lata, oraz listę zabezpieczeń tych wierzytelności,
- 3) spis dłużników z podaniem wysokości długu każdego z nich, z podziałem na poszczególne lata, oraz listę zabezpieczeń.
- 4) projekt ugody restrukturyzacyjnej lub inną ugodę zawartą z wierzycielami wierzytelności cywilnoprawnych wraz z informacją o przebiegu jej realizacji.

Art. 33d. 1. Minister właściwy do spraw transportu, wydaje decyzję o wszczęciu postępowania restrukturyzacyjnego, zwaną dalej decyzją restrukturyzacyjną, po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

2. Postępowanie restrukturyzacyjne może być wszczęte w terminie do dnia 31 grudnia 2003 r.

Art. 33e. 1. Jeżeli ugoda restrukturyzacyjna, o której mowa w art. 33c ust. 1, nie zostanie zawarta w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia decyzji restrukturyzacyjnej, minister właściwy do spraw transportu wydaje decyzję o umorzeniu postępowania restrukturyzacyjnego.

2. Do ugody restrukturyzacyjnej nie stosuje się przepisów rozdziału 8 w dziale II Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 33f. 1. Uгода restrukturyzacyjna jest zawarta, jeżeli opowiedzą się za nią wierzyciele wierzytelności cywilnoprawnych mający łącznie ponad 50% ogólnej sumy wierzytelności przysługujących wierzycielom wymienionym w spisie, o którym mowa w art. 33c ust. 4 pkt 2.

2. Uгода restrukturyzacyjna wiąże wierzycieli wierzytelności cywilnoprawnych wymienionych w spisie, o którym mowa w art. 33c ust. 4 pkt 2.

Art. 33g. 1. Przedmiotem ugody restrukturyzacyjnej może być restrukturyzacja zobowiązań cywilnoprawnych polegających w szczególności na:

- 1) ich umorzeniu w całości lub w części,
- 2) rozłożeniu spłaty na raty,
- 3) odroczeniu spłaty.

2. Warunki ugody, w zakresie ust. 1, mogą być różne dla różnych grup wierzycieli.

Art. 33h. 1. Ugodę restrukturyzacyjną zawiera się pod rygorem nieważności w formie pisemnej.

2. PKP S.A. przekazuje ugodę restrukturyzacyjną ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie 7 dni od dnia jej zawarcia.

3. Uгода restrukturyzacyjna może być wypowiedziana w czasie trwania postępowania restrukturyzacyjnego tylko z ważnych powodów i wypowiedzenia dokonują wierzyciele wierzytelności cywilnoprawnych mających łącznie ponad 50 % sumy wierzytelności objętych ugodą.

4. W przypadku wypowiedzenia umowy restrukturyzacyjnej minister właściwy do spraw transportu umarza postępowanie restrukturyzacyjne.

Art. 33i. 1. Kwota umorzonych zobowiązań cywilnoprawnych PKP S.A. nie stanowi przychodu w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym.

2. Wysokość umorzonych zobowiązań cywilnoprawnych, z wyjątkiem odsetek, w tym skapitalizowanych, stanowi koszt uzyskania przychodu wierzyciela PKP S.A. objętego restrukturyzacją, w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym:

- 1) w całości, gdy wierzytelność była uprzednio zaliczona do przychodów należnych,
- 2) w 50 % gdy wierzytelność powstała w wyniku udzielenia kredytu lub pożyczki przez bank lub jednostkę organizacyjną uprawnioną do udzielania kredytów (pożyczek) na podstawie odrębnych ustaw regulujących zasady ich funkcjonowania.

Art. 33j. 1. PKP S.A. jest zobowiązana do wykonywania umowy restrukturyzacyjnej.

2. Wykonanie umowy restrukturyzacyjnej stanowi podstawę zakończenia postępowania restrukturyzacyjnego.
3. Decyzję o zakończeniu postępowania restrukturyzacyjnego wydaje minister właściwy do spraw transportu.
4. Decyzja, o której mowa w ust. 2, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 33k. 1. Minister właściwy do spraw transportu umarza postępowanie restrukturyzacyjne, jeżeli upłynął termin zakończenia restrukturyzacji, określony w decyzji

restrukturyzacyjnej, a ugoda restrukturyzacyjna nie została wykonana.

2. Minister właściwy do spraw transportu może przed terminem zakończenia postępowania restrukturyzacyjnego określonym w decyzji restrukturyzacyjnej, umorzyć postępowanie restrukturyzacyjne w przypadku gdy PKP S.A. nie wykonuje ugody restrukturyzacyjnej.

3. Pomimo umorzenia postępowania restrukturyzacyjnego ugoda wiąże strony, chyba że jej postanowienia stanowią inaczej.”;

19) po art. 34 dodaje się art.34 a w brzmieniu:

„34a. Grunty, o których mowa w art. 34, z dniem wejścia w życie ustawy nie podlegają komunalizacji na podstawie 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 z późn. zm.)<sup>3</sup> w uzgodnieniu z PKP S.A.”;

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

„Art. 37a.1. Grunty wchodzące w skład linii kolejowych, pozostające w dniu wejścia w życie ustawy we władaniu PKP S.A., nie stanowiące własności Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub PKP S.A., stają się z tym dniem z 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. Nabycie praw, o których mowa w ust. 1 i 2, nie może naruszać praw osób trzecich.
6. 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.
7. Odszkodowanie, o którym mowa w ust.1, będzie ustalane i wypłacane według zasad i trybu określonych w przepisach o odszkodowaniach za wyłączone 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 w posiadaniu samoistnym PKP S.A. lub jego poprzedników prawnych nieprzerwanie przez okres co najmniej 30 lat.
8. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 7, wypłaca PKP S.A.
9. 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.";

21) 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. 37a.”;

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

„Art. 47a. 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 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 oraz art. 43- 46.”;

23) art. 58 otrzymuje brzmienie:

„Art. 58.1. 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, są finansowane od dnia 1 stycznia 2003 r. ze środków Funduszu Pracy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. PKP S.A. refinansuje Funduszowi Pracy różnicę między wysokością świadczenia przedemerytalnego, przyznanego na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie ustalania świadczeń przedemerytalnych dla osób zwolnionych z przyczyn dotyczących zakładu pracy z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, objętego programem restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych (Dz.U. Nr 40, poz. 464), a wysokością świadczenia przedemerytalnego, jaką otrzymywałyby osoby, których dotyczyło to rozporządzenie, na

podstawie przepisów ustawy o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu, w brzmieniu obowiązującym w dniu wejścia w życie rozporządzenia.

3. Minister właściwy do spraw pracy, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, tryb przekazywania przez PKP S.A. na konto Funduszu Pracy środków, o których mowa w ust. 2, mając w szczególności na uwadze zapewnienie terminowości przekazywania tych środków.
4. Zobowiązania PKP S.A. wobec Funduszu Pracy z tytułu finansowania świadczeń przedemerytalnych, o których mowa w ust. 1, powstałe do dnia 31 grudnia 2002 r., podlegają spłacie przez PKP S.A. do dnia 31 grudnia 2003 r.
5. W okresie od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia spłaty zobowiązań, o których mowa w ust. 4, nie nalicza się odsetek od tych zobowiązań.”;

24) w art. 61 w ust. 3 skreśla się zdanie trzecie;

25) w art. 79:

- a) w ust. 2 wyrazy „w wysokości nie mniejszej niż 10% kwoty tych środków” zastępuje się wyrazami „w wysokości do 10% kwoty tych środków”,
- b) uchyla się ust 3 i 4.

Art. 2. Uprawnieni pracownicy, o których mowa w art. 62 ust.1 ustawy, o której mowa w art. 1, 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. 3. Umowa zawarta między 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 2 niniejszej ustawy.

Art. 4. Z dniem wszczęcia postępowania restrukturyzacyjnego, w trybie niniejszej ustawy, umorzeniu z mocy prawa ulega postępowanie restrukturyzacyjne, prowadzone na podstawie art. 22 – 24 ustawy, o której mowa w art. 1, w dotychczasowym ich brzmieniu.

Art. 5. Sprawy, o których mowa w art.1 pkt 19, wszczęte a niezakończone prawomocną decyzją umarza się.

Art. 6. Do restrukturyzacji PKP S.A. nie stosuje się przepisów ustawy z dnia..... o pomocy publicznej dla przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu dla rynku pracy (Dz.U. ....Nr... poz....).

Art. 7. W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543, z 2001 r. Nr 129, poz. 1447 i Nr 154, poz.1800) w art. 6 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie,”.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art.1 pkt 25 lit. b, który wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

1. zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. 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, z 2001 r. Nr 16, poz. 166, Nr 39, poz. 459, Nr 42, poz. 475, Nr 110, poz. 1189, Nr 125, poz.1368 i Nr 130, poz.1452 oraz z 2002 r. Nr 89, poz. 804.
2. zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1999 r. Nr 45, poz. 437, z 2000 r. Nr 12, poz.136, Nr 93, poz. 1027 i Nr 110, poz. 1167 oraz z 2001 r. Nr 56, poz. 580, Nr 76, poz. 813, Nr 113, poz. 1208, Nr 128, poz. 1403 i Nr 154, poz. 1800.
3. zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 43, poz. 253, Nr 92, poz.541, 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 oraz z 1997 r. Nr 9, poz. 43.

## **Uzasadnienie**

### **I. Wstęp.**

W wyniku dotychczasowego prawie półtorarocznego okresu realizacji ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz.1802) 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.

Nie został osiągnięty cel restrukturyzacji finansowej zakładający uzyskanie płynności finansowej przez PKP S.A., zwłaszcza w odniesieniu do zobowiązań publicznoprawnych 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 publicznoprawnych, polegającej na ich umorzeniu na warunkach określonych w ustawie,

2) restrukturyzacji finansowej zobowiązań cywilnoprawnych na warunkach określonych w ugodzie restrukturyzacyjnej,

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

4) przyspieszonej procedury regulacji stanu prawnego gruntów będących częścią składową linii kolejowych, w celu ich wniesienia aportem do PLK S.A., przez 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.** 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.

**Ad pkt 2.** Z punktu widzenia zasad techniki legislacyjnej zakres zmian 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 2001 r. ustawy z dnia 9 września 2000 r. 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 1997 r. 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 do 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 oraz 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 3.** Wprowadzone poprawki mają charakter uściślający obecną regulację.

**Ad pkt 4.** Propozycja dodania art. 20a wynika z potrzeby określenia trybu zbywania akcji lub udziałów w spółkach utworzonych przez przedsiębiorstwo państwowe PKP, to jest przed jego skomercjalizowaniem.

**Ad pkt 6 - 9.** W okresie funkcjonowania przepisów ustawy w dotychczasowym brzmieniu w zakresie restrukturyzacji finansowej PKP S.A. nie został osiągnięty cel zakładający uzyskanie płynności finansowej przez PKP S.A.

Proponowane rozwiązanie w zakresie restrukturyzacji zobowiązań publicznoprawnych oparto o regulacje wynikające z projektu ustawy o restrukturyzacji niektórych należności publicznoprawnych od przedsiębiorców oraz o zmianie ustawy o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy.

Przyjęto, że umorzeniu podlegają w stosunku do:

- budżetu państwa - zobowiązania wg stanu na dzień 30 czerwca 2002 r.

- Funduszy (Fundusz Ubezpieczeń Społecznych, PFRON, NFOSiGW, Fundusz pracy) - wg stanu na dzień 31 grudnia 2001 r.,

po spełnieniu warunków określonych w art. 28 projektu.

Umorzenie zobowiązań dotyczy kwoty 2.498,7 mln zł w tym zobowiązania główne w kwocie 1.561,7 mln zł oraz odsetki i opłata prolongacyjna w kwocie 937 mln zł.

#### **Ad pkt 10 i 11.**

Przepis art. 24 dotyczył trybu regulowania zobowiązań wobec ZUS, PFRON i Funduszu Pracy. W związku z propozycją zawartą w pkt. 8 projektu, proponuje się jego skreślenie. Jednocześnie zaproponowano dodanie art. 24a wskazującego na możliwość regulowania zobowiązań budżetowych, powstałych po dniu 30 czerwca 2002 r., zbędnymi nieruchomościami w trybie przepisów Ordynacji podatkowej. Obecnie uzyskanie zgody urzędów skarbowych, mimo zainteresowania starostów przejęciem niektórych nieruchomości, zbędnych dla PKP S.A., przedłuża procedurę czyniąc ją w większości przypadków nieskuteczną. Proponowany przepis art. 24a ust. 2 zakłada zatem konieczność uzasadniania przez Urzędy Skarbowe braku zgody, jeżeli czynność powodowałaby szkodę dla interesu Skarbu Państwa.

**Ad pkt 14.** Wobec odmiennych uregulowań zawartych w art. 22b, 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. 28 w ust. 1 określa się warunki, których spełnienie będzie podstawą umorzenia zobowiązań publicznoprawnych, o których mowa w art. 22. Jednym z warunków jest uregulowanie zobowiązań publicznoprawnych powstałych w okresie od dnia 1 stycznia 2002 r. do dnia wyjścia w życie ustawy w terminie do dnia złożenia wniosku restrukturyzacyjnego. Utworzenie spółek w 2001 r. spowodowało zaprzestanie

przez PKP S.A. działalności, w konsekwencji pozbawienie wpływów z przewozów. Wszelkie zobowiązania pozostały natomiast w spółce. PKP S.A. posiada środki tylko z dzierżaw i wynajmu, które nie wystarczają na spłatę terminowych zobowiązań. W związku z powyższym w styczniu br. zaprzestała spłaty długów. Zaplanowana w roku 2001 emisja obligacji restrukturyzacyjnych – gwarantowanych przez Skarb Państwa – przeznaczonych na restrukturyzację finansową nie doszła do skutku. Proces przygotowania emisji obligacji jest zaawansowany i będzie zakończony w III kwartale bieżącego roku.

**Ad pkt 16.** W art. 32 w ust. 1 proponuje się podwyższenie limitu gwarantowanych przez Skarb Państwa środków z kwoty 3,9 mld zł do kwoty 6,0 mld zł. Przy czym dalsza emisja obligacji oraz zaciąganie kredytów na cele restrukturyzacyjne wymienione w ust. 2 powyżej kwoty 3,9 mld zł będzie wymagała zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Utrzymanie bezpiecznego poziomu płynności finansowej w grupie PKP S.A. jest zależne od bieżącego regulowania zobowiązań spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. wobec spółek grupy PKP S.A.

Spółka PKP Przewozy Regionalne, nawet przy obecnie zapisanych w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP wysokościach dotacji, generuje straty. Przygotowano plan obniżenia deficytu Przewozów Regionalnych z obecnego poziomu 2 mld zł w 2001 r. do poziomu 1,5 mld zł w 2002 r. i 1,2 mld zł w latach następnych przez zawieszenie działalności przewozowej na 6 000 km linii z obecnie obsługiwanych 15 500 km. Nawet przy realizacji tego planu w latach 2002-2006, w stosunku do ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, niedobór dotacji wpłaconych i planowanych w stosunku do deficytu wyniesie (w mln zł):

- w 2002 r. – 630,
  - w 2003 r. – 190,
  - w 2004 r. – 170,
  - w 2005 r. – 150,
  - w 2006 r. – 110,
- tj. razem 1 250 mln zł.

W związku z powyższym wskazane jest zwiększenie limitu poręczeń i gwarancji Skarbu Państwa na emisję obligacji i zaciąganie zobowiązań o dodatkową kwotę 2,1 mld zł z uwagi na rezerwę na odsetki w tych latach oraz na fakt, iż planowane 6 000 km linii może nie zostać zawieszona oraz brak gwarancji otrzymania dotacji 800 mln zł od roku 2003.

Proponowane wykreślenie daty „7 września 1999 r.” umożliwi PKP S.A. dokonanie spłaty trzech kredytów na łączną kwotę około 99 mln zł.

**Ad pkt 17.** Proponowana treść tego artykułu jest konieczna w celu zagwarantowania, że środki pochodzące z kredytów, pożyczek i emisji obligacji będą zabezpieczone na specjalnym rachunku bankowym i nie będą podlegały egzekucji.

**Ad pkt 18.** Podmiotem właściwym w sprawach restrukturyzacji zobowiązań cywilnoprawnych jest minister właściwy do spraw transportu, działający w granicach wyznaczonych przez ustawę.

Podstawowym celem zaproponowanych rozwiązań jest uproszczenie procesu decyzyjnego i przyspieszenie przebiegu postępowania restrukturyzacyjnego. Korzyści są uzależnione od zawarcia ugody z wierzycielami cywilnoprawnymi oraz od wykonania ugody w pełnym zakresie. Do restrukturyzacji zobowiązań cywilnoprawnych w zakresie podejmowanych decyzji stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego z wyjątkiem Rozdziału 8 dotyczącego ugody.

**Ad pkt. 20.** Projektowane przepisy art. 37a 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 r., 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 km 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 dnia 1 stycznia 2001 r. 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, aby zakończyć procedury porządkowania stosunków własnościowych.

Propozycje zawarte w art. 37a 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 r. – 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 orzecł ich zgodnoř z art. 21 ust. 2 Konstytucji (wyrok z dnia 14.03.2000 r. P 5/99 – OTK/2000/2/60).

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

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

Projektowany ust. 6 w art. 37a wyłącza ustalenie odszkodowania w sytuacji, kiedy przedsiębiorstwo państwowe „PKP” było posiadaczem gruntu nieprzerwanie przez co najmniej 30 lat. Tego rodzaju unormowanie uzasadnione jest tym, Źe 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 równieŹ 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 jest realizowana 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 wywłaszczenia *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 21.** Zmiana w art. 38 dostosowuje jego dotychczasową dyspozycję do unormowań zawartych w dodanym art. 37a.

**Ad pkt 22.** Projektowany przepis art. 47a 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 wskutek tego rodzaju zmian własnościowych



nie korzystają z uprawnień w zakresie wykupu mieszkań, przysługujących osobom zajmującym lokale mieszkalne w budynkach kolejowych.

**Ad pkt 23.** Zmiana art. 58 zakłada, że z dniem 1 stycznia 2003 r. finansowanie świadczeń przedemerytalnych dla pracowników zatrudnionych przed 7 września 1999 r., a zwolnionych z PKP w 2000 r., 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. Przyjęto natomiast, że PKP S.A. będzie refinansować Funduszowi Pracy różnicę między wysokością świadczenia przedemerytalnego przyznanego tym osobom zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów a wysokością świadczenia przedemerytalnego jaką otrzymywałyby te osoby na podstawie przepisów ustawy o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu w brzmieniu obowiązującym w maju 2000 r. Na podstawie rozporządzenia wysokość świadczenia jest równa wysokości kwoty emerytury, a na podstawie ustawy wysokość świadczenia byłaby równa 90 % kwoty emerytury.

Zobowiązania PKP S.A. wobec Funduszu Pracy z tytułu finansowania świadczeń przedemerytalnych, powstałe do dnia 31 grudnia 2002 r., podlegają spłacie przez PKP S.A. do dnia 31 grudnia 2003 r.

**Ad pkt 24.** Skreślenie zdania trzeciego w art. 61 ust. 3 ustawy podyktowane jest błędnym odesłaniem w treści tego zapisu do ustawy z dnia 28 sierpnia 1997 r. o funduszach inwestycyjnych.

**Ad pkt 25.** 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.** Projektowany art. 2, 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. 3 .** 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. 4.** Proponowany przepis jest konsekwencją zmiany zasad restrukturyzacji finansowej określonej niniejszym projektem ustawy.

**Ad art. 7.** W związku z proponowanymi zmianami w pkt. 21, aby nie budziło wątpliwości, że zachowany jest publiczny cel wywłaszczenia nieruchomości zajętych pod linie kolejowe, proponuje się rozszerzenie art.6 w ustawie o gospodarce nieruchomościami.

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” pozwoliła wyłącznie odroczyć spłatę zobowiązań publicznoprawnych i ich regulowanie w ratach do końca 2005 r. oraz przez uruchomienie kredytów i emisję obligacji gwarantowanych przez Skarb Państwa umożliwiała zamianę zobowiązań krótkoterminowych na długoterminowe.

Natomiast ciężar finansowy restrukturyzacji spoczywa na przedsiębiorstwie, co nie stanowi jego oddłużenia.

Przepisy obecnie obowiązującej ustawy zastosowane w praktyce nie umożliwiły osiągnięcia podstawowego celu, jakim było uzyskanie płynności finansowej PKP S.A. Stąd przygotowany projekt nowelizacji ustawy uwzględnia rozwiązania zawarte w przyjętych przez Rząd projektach ustaw restrukturyzacyjnych (pakiet ustaw Wiceprezesa Rady Ministrów, Ministra Finansów Grzegorza Kołodko). Będzie to po raz pierwszy zastosowane oddłużenie PKP S.A., stosowane także wobec innych podmiotów gospodarczych w kraju, niezależnie od tego czy te przedsiębiorstwa były wcześniej oddłużane.

PKP S.A., analogicznie jak inne przedsiębiorstwa restrukturyzujące się na podstawie odrębnych, „własnych” ustaw, nie została wyłączona z postępowań restrukturyzacyjnych zaproponowanych w projekcie ustawy o restrukturyzacji niektórych należności publicznoprawnych od przedsiębiorców oraz o zmianie ustawy o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy, który przewiduje kompleksową restrukturyzację finansową przedsiębiorców, z tym że restrukturyzowana należność może być poddana tylko jednemu postępowaniu restrukturyzacyjnemu.

Projekt ustawy spełnia wymagania art. 9 Dyrektywy Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty zmienionej Dyrektywą 2001/12 Parlamentu Europejskiego i Rady UE z 26 lutego 2001 r. wskazującego, że państwo powinno wprowadzić działania mające na celu zmniejszenie zadłużenia przedsiębiorstwa kolejowego do poziomu, jaki nie będzie hamował zdrowego zarządzania finansami oraz umożliwi poprawę sytuacji finansowej. Wobec powyższego, celem projektowanej ustawy jest przede wszystkim skuteczna restrukturyzacja finansowa PKP S.A., która jest możliwa,

po zastosowaniu działań dających możliwość przywrócenia zdolności funkcjonowania PKP S.A. w warunkach gospodarki rynkowej.

### **III. OCENA SKUTKÓW REGULACJI.**

#### ***Podmioty na które oddziałuje akt normatywny***

Proponowane działania dotyczą bezpośrednio PKP S.A. oraz spółek przez nią utworzonych na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Efekt wprowadzonych działań w sposób pośredni dotyczyć będzie też podmiotów współdziałających z grupą PKP S.A. np. przedsiębiorstw zaplecza technicznego kolei.

#### ***Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa i sektora publicznego***

Proponowana nowelizacja ustawy spowoduje umorzenie zobowiązań publicznoprawnych PKP S.A. na łączną kwotę 2.498,7 mln zł , w tym zobowiązań głównych w kwocie 1 561,7 mln zł oraz odsetek i opłaty prolongacyjnej w kwocie 937 mln zł.

Ponadto Fundusz Pracy ma przejąć od dnia 1 stycznia 2003 r. 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. Tym samym Skarb Państwa przejąłby zobowiązania wobec Funduszu Pracy w łącznej kwocie 386 mln zł w następujących ratach rocznych:

2003	74

2004	71
2005	62
2006	53
2007	38
2008	31
2009	24
2010	17
2011	11
2012	5
Razem	386

Przy czym 10 % tej kwoty refinansuje PKP S.A.

Projekt ustawy przewiduje podwyższenie limitu gwarantowanych przez Skarb Państwa środków z kwoty 3,9 mld zł do kwoty 6,0 mld zł.

Proponowany w nowym art. 37a 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.).

#### ***Wpływ regulacji na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki***

Ustawa przyczyni się do sprawnego i efektywnego przeprowadzenia restrukturyzacji PKP S.A., które jest właścicielem spółek o ogromnym znaczeniu dla kraju, przede wszystkim spółki zarządzającej infrastrukturą kolejową i spółek przewozów kolejowych towarowych i osobowych.



**SEKRETARZ  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH**

*Prof. dr hab. Danuta Hübner*  
Sekt. Min. DH 2810/2002/DPE/msz

Warszawa,

9. 09. 2002 r.

**Pan  
Aleksander Proksa  
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-142-02), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Celem projektowanej ustawy jest m.in. wprowadzenie nowych uregulowań w zakresie procesu restrukturyzacji finansowej zobowiązań byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP oraz PKP S.A. wobec budżetu państwa oraz Funduszu Pracy, PFRON i Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz w zakresie przyspieszonych procedur regulujących stan prawny gruntów będących częścią składową linii kolejowych, które to grunty mają zostać wniesione aportem przez PKP S.A. do PLK S.A.
- II. Art. 3 ust. 1 lit. f Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską wymienia transport jako jedną z dziedzin, w której Wspólnota Europejska jest kompetentna do podejmowania odpowiednich działań. Europejskiej transport podlega

DEPARTAMENT PRZEDSIĘWZIĘCIA

harmonizacji w ramach wspólnej polityki transportowej na podstawie art. 70 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Projekt ustawy należy przede wszystkim ocenić pod kątem zgodności ze wspólnotowymi zasadami udzielania pomocy publicznej. Art. 87 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE) stanowi, iż wszelka pomoc udzielana przez państwo lub ze źródeł państwowych, która przez uprzywilejowanie niektórych przedsiębiorstw lub niektórych gałęzi produkcji zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem, w zakresie w jakim narusza to wymianę handlową między państwami członkowskimi, jest nie do pogodzenia z regułami wspólnego rynku.

Przy ocenie opiniowanego projektu należy zatem wziąć pod uwagę następujące akty prawne: Dyrektywę Rady 91/440/EWG z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju linii kolejowych we Wspólnocie (Dz.Urz. WE nr L 237, 24.08.91) oraz Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/12/WE z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju linii kolejowych we Wspólnocie (Dz. Urz. L 75/1, 15.03.2001r. ) oraz *Wytyczne Wspólnoty dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji* (Dz. Urz. WE nr C288 z 9.10.1999).

- III. Zgodnie z art. 9 Dyrektywy Rady 91/440/EWG państwa członkowskie mają obowiązek wprowadzenia właściwych mechanizmów w celu zapewnienia pomocy w oddłużeniu przedsiębiorstw kolejowych kontrolowanych przez instytucje publiczne do poziomu, który nie będzie stanowił przeszkody dla ich zdrowej gospodarki finansowej. Pomoc na likwidację długów udzielana przez państwa członkowskie tym przedsiębiorstwom musi być zgodna z postanowieniami art. 73, art. 87 i art. 88 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Komisja Europejska, będąca organem nadzorującym udzielanie pomocy publicznej w Unii Europejskiej, dopuszcza udzielanie pomocy publicznej przedsiębiorstwom znajdującym się w trudnej sytuacji ekonomicznej, ale przy spełnieniu licznych warunków. Warunki te są określone w *Wytycznych Wspólnoty w sprawie udzielania pomocy publicznej na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw w trudnej sytuacji* (Dz. Urz. WE nr C 288 z 9.10.1999 r.).

Zgodnie z ww. Wytycznymi rozróżnia się pomoc udzielaną na ratowanie przedsiębiorstwa oraz pomoc przeznaczoną na jego restrukturyzację. Pomoc na

ratowanie ma charakter czasowy, a jej udzielenie ma umożliwić opracowanie planu restrukturyzacji lub likwidacji. Restrukturyzacja z kolei jest oparta na wykonalnym, konsekwentnym i dalekosiędnym planie przywrócenia długoterminowej żywotności przedsiębiorstwa. Zwykle składa się z jednego lub kilku spośród następujących etapów:

- reorganizacja i racjonalizacja działalności przedsiębiorstwa na bardziej efektywnych podstawach – na ogół oznacza to zaprzestanie działalności generujących straty,
- restrukturyzacja tych dziedzin działalności, których konkurencyjność można przywrócić,
- zróżnicowanie działalności o nowe – konkurencyjne w długim terminie – dziedziny.

Restrukturyzacji finansowej (w postaci zastrzyków kapitału czy redukcji długów) zwykle musi towarzyszyć restrukturyzacja fizyczna (reorganizacja). Działania restrukturyzacyjne, do których odnoszą się *Wytyczne* nie mogą się ograniczać do pomocy finansowej przeznaczonej na pokrycie strat generowanych przez przedsiębiorstwo, bez prób zaradzenia przyczynom powstawania tych strat.

Udzielenie pomocy publicznej przeznaczonej na restrukturyzację przedsiębiorstwa jest uzależnione od spełnienia m. in. następujących warunków:

- 1) przedstawienia wiarygodnego planu restrukturyzacji,
- 2) zastosowania środków w celu uniknięcia negatywnego wpływu na konkurencję,
- 3) pomoc może być udzielona tylko raz (warunek „jeden raz, ostatni raz”); w sytuacji, w której od zakończenia restrukturyzacji nie minęło 10 lat lub restrukturyzacja została przerwana, kolejna pomoc na restrukturyzację nie może być przyznana chyba, że miały miejsce wyjątkowe i niemożliwe do przewidzenia okoliczności, za które przedsiębiorstwo nie ponosi odpowiedzialności,
- 4) wysokość pomocy ma być ograniczona do niezbędnego minimum, koniecznego do wprowadzenia planu restrukturyzacji w życie; beneficjenci pomocy muszą partycypować w kosztach,
- 5) całkowita realizacja planu restrukturyzacji.

Komisja Europejska preferuje udzielanie pomocy państwa z przeznaczeniem na pokrycie społecznych kosztów restrukturyzacji. Plan restrukturyzacji na ogół pociąga za sobą redukcję albo zaniechanie określonej działalności. Zmiany te są często wymagane z punktu widzenia racjonalizacji i wydajności, co – z kolei – prowadzi do redukcji siły roboczej. Obowiązki, wynikające z ustawodawstwa pracy lub układów zbiorowych, polegające na wypłacie świadczeń pieniężnych dla zwalnianych pracowników są częścią zwykłych kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, które przedsiębiorstwo pokrywa z własnych funduszy. Jakikolwiek udział państwa w pokryciu tych kosztów stanowi pomoc



państwa. Komisja Europejska wykazuje jednak pozytywny stosunek do tego rodzaju pomocy, ponieważ przynosi ona korzyści gospodarcze, przyczyniając się do łatwiejszego dokonywania zmian strukturalnych i zmniejszenia utrudnień.

- IV. Art. 1 w pkt. 6, 7 i 8 projektu określają zakres zobowiązań PKP S.A., które mają podlegać restrukturyzacji finansowej na zasadach w nim określonych, czyli mają zostać „umorzone w całości wraz z odsetkami za zwłokę lub opłatą prolongacyjną oraz kosztami egzekucyjnymi” (art. 1 pkt 8 projektu). Do tych zobowiązań zaliczono m.in. zaległości z następujących tytułów: podatków (dochodowego od osób prawnych, od towarów i usług, akcyzowego) i podatków zniesionych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy oraz ceł – na dzień 30 czerwca 2002 r.; składek należnych wobec Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Funduszu Pracy, Państwowego Funduszu Osób Niepełnosprawnych, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej; zobowiązań PKP S.A. wobec Funduszu Pracy z tytułu świadczeń przedemerytalnych finansowanych przez ww. Fundusz (art. 1 pkt 23 projektu); Ponadto, umorzeniu mają podlegać zaległości PKP S.A. z tytułu podatków lokalnych stanowiących dochody budżetów jednostek samorządu terytorialnego, „jeżeli organ stanowiący właściwej jednostki samorządu terytorialnego podejmuje uchwałę o restrukturyzacji tych należności...”(art. 1 pkt 7 projektu).

W kontekście zgodności z ww. *Wytycznymi*, należy stwierdzić, iż projektowana restrukturyzacja finansowa PKP S.A. nie spełnia istotnych warunków. Po pierwsze, pomoc przewidziana w analizowanym projekcie jest kierowana do PKP S.A. *po raz kolejny*, co jest sprzeczne z warunkiem „jeden raz, ostatni raz”; po raz pierwszy pomoc taka została udzielona na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84 poz. 948).

Po drugie, w stosunku do projektowanej pomocy, PKP S.A. nie przedłożyło *wiarygodnego planu (programu) restrukturyzacji*; jedyny program restrukturyzacji PKP powstał w 1999 roku w związku z przygotowywanym wtedy projektem ww. ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Po trzecie, w świetle zasady ograniczania pomocy restrukturyzacyjnej *do niezbędnego minimum*, poważne wątpliwości może budzić umorzenie zaległości podatkowych w

zakresie podatków państwowych (w tym z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych, podatku od towarów i usług, akcyzowego), ceł oraz podatków lokalnych.

W rozumieniu prawa wspólnotowego umorzenie zobowiązań stanowi pomoc publiczną o charakterze operacyjnym. Nie każda forma tak rozumianej pomocy jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej. Jest to bowiem uzależnione od podstawy prawnej powstałych zobowiązań. Jako dopuszczalny rodzaj pomocy operacyjnej może być uznana pomoc na restrukturyzację finansową PKP S.A. wobec Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Funduszu Pracy, Państwowego Funduszu Osób Niepełnosprawnych, pod warunkiem, że będzie ona uzależniona od ścisłego przestrzegania przez PKP S.A. programu restrukturyzacji oraz ww. warunków i celów restrukturyzacji wynikających z *Wytocznych Wspólnoty w sprawie udzielania pomocy publicznej na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw w trudnej sytuacji* (Dz. Urz. WE nr C 288 z 9.10.1999 r.). Pozostałe rodzaje pomocy operacyjnej, o których mowa w projekcie należy uznać za sprzeczne z prawem wspólnotowym.

- V. Przepis art. 1 ust. 1 pkt. 25 w zw. z art. 9 projektu znosi, wraz z dniem członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, preferencje dla krajowych producentów kolejowych pojazdów szynowych nabywanych w celu realizacji zadań polegających na obsłudze regionalnych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich. Preferencje takie są zakazane przez prawo Unii Europejskiej, ponieważ mają charakter dyskryminujący w stosunku do producentów innych niż krajowi, w tym producentów pochodzących z krajów Unii. Ponadto, w myśl orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 czerwca 1986 r. w sprawie 103/84 Komisja p. Włochom, istnienie tego rodzaju preferencji stanowi środek równoważny do ograniczeń ilościowych w swobodnym przepływie towarów i jest zakazany przez art. 28 TWE. Z powyższego wynika zatem, iż z dniem akcesji Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej kwestionowany przepis przestanie obowiązywać, co zapewni, w przedmiotowym zakresie, pełną zgodność prawa polskiego z prawem Unii Europejskiej.

- VI. W konkluzji stwierdzam, że przedłożony projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, przyznaje pomoc w sposób nie odpowiadający Wytocznym Wspólnoty dotyczącym pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji, a zatem aby

nie tworzyć niezgodności z prawem Unii Europejskiej, program pomocy przyznanej na podstawie tej ustawy musi uzyskać pozytywną opinię UOKiK, a po uzyskaniu członkostwa Komisji Europejskiej.

Z poważaniem,

Z up. Sekretarza Komitetu  
Integracji Europejskiej  
PODSEKRETARZ STANU  
*Jarosław Pietras*

Do uprzejmej wiadomości:  
Pan Marek Pol  
Wiceprezes Rady Ministrów  
Minister Infrastruktury

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ<sup>1)</sup>**  
**z dnia.....2002 r.**

**w sprawie przekazywania przez spółkę akcyjną „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna”, na konto Funduszu Pracy środków na refinansowanie świadczeń przedemerytalnych.**

Na podstawie art. 58 ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r., o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. Nr 84, poz. 948, z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802 oraz z 2002 r. Nr ....., poz. .... ) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Dysponent Funduszu Pracy w terminie do ostatniego dnia każdego miesiąca, począwszy od lutego 2003 r. wystawia Zarządowi spółki akcyjnej „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna”, zwanej dalej PKP S.A., notę obciążeniową na kwotę stanowiącą równowartość 10% kwoty wypłaconej w miesiącu poprzednim na świadczenia przedemerytalne dla osób, z którymi stosunek pracy został rozwiązany z przyczyn dotyczących zakładu pracy po dniu 18 maja 2000 r., a przed dniem 1 stycznia 2001 r., jeżeli osoby te nabyły uprawnienia do świadczeń przedemerytalnych, przysługujące na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie ustalenia świadczeń przedemerytalnych dla osób zwolnionych z przyczyn dotyczących zakładu pracy z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, objętego programem restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych (Dz. U. Nr 40, poz. 464). Wysokość kwoty wypłaconej w miesiącu poprzednim ustalana jest na podstawie informacji uzyskanych z właściwych terytorialnie powiatowych urzędów pracy, zwanych dalej „urzędami pracy”.

---

<sup>1)</sup> Minister Pracy i Polityki Społecznej kieruje działem administracji rządowej – praca na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r.

2. Zarząd PKP S.A. w terminie 7 dni od dnia otrzymania noty, o której mowa w ust. 1, dokonuje przelewu kwoty określonej w ust. 1 na rachunek bankowy Funduszu Pracy, o którym mowa w art. 107 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz.U. Nr 155, poz. 1014, z późn. zm.)<sup>2)</sup>, wskazany przez dysponenta Funduszu Pracy.

3. W przypadku nie dotrzymania przez Zarząd PKP S.A. terminu, o którym mowa w ust. 2, Funduszowi Pracy przysługują ustawowe odsetki.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.

Minister Finansów

Minister Pracy  
i Polityki Społecznej

Minister Infrastruktury

---

w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Pracy i Polityki Społecznej (Dz.U. Nr 32, poz. 304).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1999 r. Nr 38, poz. 360, Nr 49, poz. 485, Nr 70, poz. 778 i Nr 110, poz. 1255, z 2000 r. Nr 6, poz. 69, Nr 12, poz. 136, Nr 48, poz. 550, Nr 95, poz. 1041, Nr 119, poz. 125 i Nr 122, poz. 1315, z 2001 r. Nr 45, poz. 497, Nr 46, poz. 499, Nr 98, poz. 1070, Nr 102, poz. 1116, Nr 125, poz. 1368 i Nr 145, poz. 1623 oraz z 2002 Nr 41, poz. 363 i 365 i Nr 74, poz. 676.

## **Uzasadnienie**

Projekt rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej stanowi akt wykonawczy do art. 58 ust.3 projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” . Na podstawie delegacji zawartej w w/w artykule minister właściwy do spraw pracy, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu, określi w drodze rozporządzenia, tryb przekazywania przez PKP S.A. na konto Funduszu Pracy środków, o których mowa w art. 58 ust. 2, mając w szczególności na uwadze zapewnienie terminowości przekazywania tych środków.

Zaproponowana w projekcie rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej zmiana, dotyczy sposobu przekazywania przez spółkę akcyjną „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna” środków przeznaczonych na świadczenia przedemerytalne (refinansowanie) jak również wysokości tych środków.

Począwszy od lutego 2003 r., w terminie do ostatniego dnia każdego miesiąca, zgodnie z wymogiem art. 58 ust 2 projektu ustawy, dysponent Funduszu Pracy będzie wystawiać Prezesowi Zarządu spółki akcyjnej „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna” zwanej dalej PKP S.A. notę obciążeniową na kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wysokością świadczenia przedemerytalnego przyznanego na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie ustalenia świadczeń przedemerytalnych dla osób zwolnionych z przyczyn dotyczących zakładu pracy z przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (Dz. U Nr 40, poz.464) a wysokością świadczenia przedemerytalnego jaką otrzymywałyby osoby, których dotyczyło rozporządzenie, na podstawie przepisów ustawy o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu, w brzmieniu obowiązującym w dniu wejścia w życie rozporządzenia. Kwota ta stanowiąca równowartość 10 % kwoty wypłaconej w miesiącu poprzednim na w/w świadczenia przedemerytalne będzie refinansowana przez Zarząd PKP S.A. w terminie 7 dni od dnia otrzymania noty.

Przedstawiona regulacja stanowi prawo krajowe.