Materiał porównawczy

do ustawy z dnia 19 września 2008 r.

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

(druk nr 250)

USTAWA z dnia 8 września 2000 r. O KOMERCJALIZACJI, RESTRUKTURYZACJI I PRYWATYZACJI PRZEDSIĘBIORSTWA PAŃSTWOWEGO „POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE" (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.)

Art. 2.

1. Komercjalizacja PKP, w rozumieniu ustawy, polega na przekształceniu PKP w spółkę akcyjną, w której Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem.
2. PKP SA wstępuje we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było PKP, bez względu na charakter prawny tych stosunków, jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej.
3. Restrukturyzacja PKP SA, w rozumieniu ustawy, obejmuje działania zmieniające strukturę przedsiębiorstwa spółki, polegające na:
   1) utworzeniu przez PKP SA spółek przewozowych, spółki zarządzającej liniami kolejowymi oraz innych spółek,
   2) gospodarowaniu mieniem, w szczególności poprzez wnoszenie do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania, a także zbywanie mienia zbędnego, w tym zasobów mieszkaniowych,
   3) zmianie poziomu i struktury zatrudnienia,
   4) zamianie wierzytelności na akcje i udziały PKP SA w spółkach przez nią utworzonych.
4. Prywatyzacja PKP SA, w rozumieniu ustawy, polega na zbywaniu należących do Skarbu Państwa akcji tej spółki lub obejmowaniu akcji przez osoby trzecie w wyniku podwyższenia kapitału akcyjnego spółki.
5. Prywatyzacji PKP SA dokonuje minister właściwy do spraw transportu.
6. Do prywatyzacji PKP SA stosuje się przepisy działu IV rozdziału 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (Dz. U. Nr 118, poz. 561 i Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 32, poz. 184, Nr 98, poz. 603, Nr 106, poz. 673, Nr 121, poz. 770, Nr 137, poz. 926 i Nr 141, poz. 945, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 40, poz. 400 i Nr 101, poz. 1178 oraz z 2000 r. Nr 15, poz. 180, Nr 26, poz. 306, Nr 31, poz. 383 i Nr 60, poz. 703), jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej.

[7. Do PKP SA stosuje się przepisy Kodeksu handlowego, jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej.]

<7. Do PKP SA stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych (Dz.U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.), zwanej dalej „Kodeksem spółek handlowych", jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej.>

Art. 14.

1. PKP SA utworzy spółki do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych, zwane dalej "spółkami przewozowymi".
2. Spółki przewozowe, z dniem wpisu do rejestru handlowego, w zakresie wykonywanego przez nie rodzaju przewozów, wstępują w prawa i obowiązki PKP SA jako przewoźnika kolejowego, w rozumieniu:
   1) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601),
   [2) ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i z 1999 r. Nr 84, poz. 934).]
   <2) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).>

Art. 15.

1. PKP SA utworzy spółkę akcyjną do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod firmą "PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna", zwaną dalej "PLK SA".
2. PLK SA, z dniem wpisu do rejestru handlowego, wstępuje w prawa i obowiązki PKP SA w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2.

<2a. W okresie korzystania przez PLK SA ze środków publicznych do finansowania inwestycji infrastrukturalnych akcje tej spółki nie dają prawa do dywidendy.>

3. Zarządzanie liniami kolejowymi PLK SA obejmuje również zadania, o których mowa w art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym, wykonywane przez Straż Ochrony Kolei, wchodzącą w strukturę organizacyjną PLK SA.
4. PLK SA staje się zarządem kolei, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2.

[4a. PLK SA zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową określoną w przepisach o transporcie kolejowym, z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozu osób i rzeczy.]

<4a. PLK SA zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową, określoną w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozu osób i rzeczy wraz z zajętymi pod nie gruntami.>

<4b. Wyłączenie, o którym mowa w ust. 4a, nie obejmuje budowli położonych na gruntach wchodzących w skład linii kolejowych.>

5. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza statut PLK SA oraz jego zmiany.

---

6. Walne Zgromadzenie PLK SA powołuje Radę Nadzorczą PLK SA spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu. Liczbę członków Rady Nadzorczej PLK SA określa statut.

7. Wydatki budżetu państwa przekazane w danym roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał zakładowy PLK SA; związane z tym akcje w podwyższonym kapitale zakładowym obejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu.

8. Akcje PLK S.A. będące własnością PKP S.A. i Skarbu Państwa nie mogą być zbywane, z zastrzeżeniem ust. 8a.

8a. Akcje PLK S.A. będące własnością PKP S.A. mogą być zbywane wyłącznie na rzecz Skarbu Państwa.

9. W przypadku prywatyzacji lub likwidacji PKP SA, akcje PLK SA będące własnością PKP SA przejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu. W przypadku prywatyzacji PKP SA następuje obniżenie kapitału akcyjnego PKP SA poprzez umorzenie liczby akcji o wartości odpowiadającej wartości nominalnej akcji PLK SA przejętych przez Skarb Państwa.

Art. 17.

1. PKP SA wniesie do spółek, o których mowa w art. 14 i 15, określone uchwałą Walnego Zgromadzenia PKP SA 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 i art. 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 od podatku od czynności cywilnoprawnych.

5. PKP SA wniesie w formie wkładu niepieniężnego do PLK SA linie kolejowe, w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, obejmujące wszelkie nakłady, z wyłączeniem gruntów wchodzących w skład linii kolejowych niemających uregulowanego stanu prawnego oraz środków trwałych w budowie.

6. Grunty wchodzące w skład linii kolejowych, które nie mogą być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieuregulowany stan prawny, zostaną oddane PLK SA przez PKP SA do nieodpłatnego korzystania na podstawie umowy.

[7. PKP SA jest obowiązana do wnoszenia do PLK SA w formie wkładów niepieniężnych gruntów będących przedmiotem umowy, o której mowa w ust. 6, niezwłocznie po uregulowaniu stanu prawnego poszczególnych działek ewidencyjnych.]

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

<7a. PLK SA oraz PKP SA określają, w drodze umowy, warunki przygotowania oraz realizacji przez PKP SA lub inne podmioty inwestycji zlokalizowanych na gruntach

---

wchodzących w skład linii kolejowych. Umowy uwzględniać będą wykonywanie przez PLK SA obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej wynikających z przepisów niniejszej ustawy oraz ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, termin wniesienia do PLK SA w formie wkładu niepieniężnego gruntów objętych umową oraz warunki korzystania z wybudowanego obiektu.>

8. Do wnoszenia do PLK SA wkładów niepieniężnych, o których mowa w ust. 1, 5 i 7, nie stosuje się przepisów art. 431 § 7 Kodeksu spółek handlowych w zakresie wynikającym z przepisów art. 311 i art. 312 tego kodeksu.
9. Nieodpłatne korzystanie, o którym mowa w ust. 6, nie stanowi w PLK SA i PKP SA przychodu w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym.
10. Uchwały w sprawach, o których mowa w ust. 5, podejmuje Walne Zgromadzenie PKP SA, na wniosek Zarządu PKP SA.
11. W sprawach, o których mowa w ust. 7, nie są wymagane uchwały Walnego Zgromadzenia PKP SA.

Art. 18.

[1. PKP SA nie może bez zgody PLK SA sprzedać lub ustanowić hipoteki na nieruchomości stanowiącej linię kolejową, w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, i przekazanej PLK SA na podstawie umowy, o której mowa w art. 17 ust. 5.

2. PKP SA i PLK SA 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, w tym oddania tych składników do korzystania innym podmiotom na podstawie umów prawa cywilnego lub ich wniesienia jako wkładu do spółki, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu rozporządzenia przekracza równowartość w złotych 50.000 euro, obliczoną na podstawie średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski, według stanu z dnia wystąpienia o zgodę.]

<1. PKP SA nie może bez zgody PLK SA sprzedać lub ustanowić hipoteki na nieruchomości stanowiącej linię kolejową, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, i przekazanej PLK SA na podstawie umowy, o której mowa w art. 17 ust. 6.

2. PKP SA, PLK SA oraz spółki, o których mowa w art. 14 i 19, a także spółki utworzone przez PKP do dnia, w którym skuteczny stał się wpis PKP SA do rejestru przedsiębiorców, w których Skarb Państwa, PKP SA lub państwowe osoby prawne posiadają 100% akcji lub udziałów, są obowiązane uzyskać zgodę ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnej w zakresie rozporządzenia składnikami aktywów trwałych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 2002 r. Nr 76, poz. 694, z późn. zm.), zaliczonymi do wartości niematerialnych i prawnych, rzeczowych aktywów trwałych lub inwestycji długoterminowych, w tym oddania tych składników do korzystania innym podmiotom na postawie umów prawa cywilnego lub ich wniesienia jako wkładu do spółki, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu rozporządzenia przekracza równowartość w złotych kwoty 50 000 euro, obliczoną na podstawie średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski, według stanu z dnia wystąpienia o zgodę, z zastrzeżeniem ust. 2b.>

2a. Do czynności prawnych, o których mowa w ust. 2, nie stosuje się art. 5a ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. 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 i Nr 240, poz. 2055).

[2b. Nie wymaga zgody, o której mowa w ust. 2, czynność prawna PKP SA, na której dokonanie jest wymagana zgoda walnego zgromadzenia PKP SA.

2c. Z wnioskiem o wyrażenie zgody, o której mowa w ust. 2, występuje PKP SA albo PLK SA, określając:

1) przedmiot rozporządzenia z wyszczególnieniem danych ewidencyjnych identyfikujących składniki aktywów trwałych,

2) wartość rynkową przedmiotu rozporządzenia,

3) sposób rozporządzenia,

4) podmiot, na rzecz którego nastąpi rozporządzenie,

5) uzasadnienie gospodarcze czynności prawnej.]

<2b. Nie wymaga zgody, o której mowa w ust. 2, czynność prawna:

1) PKP SA, na której dokonanie jest wymagana zgoda walnego zgromadzenia PKP SA;

2) PKP SA, polegająca na zbywaniu budynków mieszkalnych lub lokali mieszkalnych wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do nich części gruntu oraz towarzyszącymi urządzeniami infrastruktury technicznej, jeżeli odbywa się na zasadach określonych w rozdziale 7;

3) PLK SA, polegająca na oddaniu, na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy, do odpłatnego korzystania maszyn lub urządzeń przedsiębiorcom wykonującym roboty budowlane na rzecz PLK SA.

2c. Z wnioskiem o wyrażenie zgody, o której mowa w ust. 2, występują spółki: PKP SA, PLK SA lub spółki, o których mowa w art. 14 i 19, a także spółki utworzone przez PKP do dnia, w którym skuteczny stał się wpis PKP SA do rejestru przedsiębiorców, w których Skarb Państwa, PKP SA lub państwowe osoby prawne posiadają 100% akcji lub udziałów, określając:

1) przedmiot rozporządzenia z wyszczególnieniem danych ewidencyjnych identyfikujących składniki aktywów trwałych;

2) wartość rynkową przedmiotu rozporządzenia;

3) sposób rozporządzenia;

4) podmiot, na rzecz którego nastąpi rozporządzenie;

5) uzasadnienie gospodarcze czynności prawnej.>

2d. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2c, dołącza się:

1) dokumenty potwierdzające:

a) prawo do przedmiotu rozporządzenia,

b) wartość rynkową przedmiotu rozporządzenia, o której mowa w ust. 2c pkt 2: 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,

---

2) projekt umowy, na podstawie której ma być dokonane rozporządzenie,

3) inne dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.

2e. Zgoda, o której mowa w ust. 2, jest wyrażana na czas oznaczony, nie dłuższy niż rok. Zgoda może zostać wydana z zastrzeżeniem warunków.

3. Nie podlega sprzedaży mienie wchodzące w skład linii kolejowej o państwowym znaczeniu, będącej własnością PKP SA, PLK SA lub Skarbu Państwa.

4. Zgoda, o której mowa w ust. 2, lub odmowa zgody wyrażana jest w drodze decyzji administracyjnej.

5. O udzielonych zgodach minister właściwy do spraw transportu informuje ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa.

[6. Linie kolejowe o znaczeniu lokalnym mogą być przekazywane nieodpłatnie przez PLK SA jednostkom samorządu terytorialnego lub sprzedawane przedsiębiorcom w trybie określonym w przepisach o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.]

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

[7. Czynności prawne dokonane z naruszeniem ust. 2 i ust. 6 są nieważne.

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

<7. Czynności prawne dokonane z naruszeniem ust. 2 i 6a są nieważne.

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

<9. PKP SA wniesie do PLK SA w formie wkładu niepieniężnego, w uzgodnionych wzajemnie terminach i na uzgodnionych warunkach, budynki wraz z zajętymi pod nie gruntami, niezbędne do zarządzania infrastrukturą kolejową, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w których znajdują się lokale mieszkalne, położone na gruntach wchodzących w skład linii kolejowej.>

<Art. 18a.

1. Linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym mogą być przez PLK SA albo PKP SA w porozumieniu z PLK SA, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, przekazywane nieodpłatnie na własność jednostce samorządu terytorialnego, w terminie nie przekraczającym 12 miesięcy od dnia złożenia wniosku przez tę jednostkę w celu wykonywania przewozów kolejowych, przy zachowaniu istniejącego połączenia z siecią kolejową.

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

---

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

4. Zmiana sposobu wykorzystania przekazanych linii kolejowych przez jednostkę samorządu terytorialnego w okresie 10 lat od dnia ich przekazania wymaga uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu. Do wniosku jednostki samorządu terytorialnego o tę zmianę stosuje się odpowiednio art. 18 ust. 2c pkt 1, 3-5, ust. 2d pkt 1 lit. a, pkt 2 i 3, ust. 2e i 4.

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

Art. 18b.

Linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym zbędne dla działalności PLK SA mogą być przez PLK SA albo PKP SA w porozumieniu z PLK SA, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, sprzedawane przedsiębiorcom w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz.U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397, z późn. zm.), z zastrzeżeniem art. 18a.

Art. 18c.

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

Art. 19.

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

<Art. 19a.

W spółce, o której mowa w art. 14 i 19, a także w spółce utworzonej przez PKP do dnia, w którym skuteczny stał się wpis PKP SA do rejestru przedsiębiorców, w której PKP SA dysponuje wszystkim głosami na zgromadzeniu wspólników albo walnym zgromadzeniu, członków zarządu powołuje i odwołuje zgromadzenie wspólników albo walne zgromadzenie.>

Art. 20.

1. Statuty oraz umowy spółek, o których mowa w art. 14 i art. 19, w przypadku gdy PKP SA posiada w tych spółkach co najmniej 51% akcji lub udziałów, zatwierdza Walne Zgromadzenie PKP SA.

---

2. W aktach tworzących spółki, o których mowa w art. 14, 15 i art. 19, PKP SA jest zobowiązana wskazać sposób zabezpieczenia wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczenia lub gwarancji, o którym mowa w art. 32 ust. 15, polegający na przewłaszczeniu na zabezpieczenie akcji lub udziałów PKP SA w tych spółkach.
3. Do zbywania, należących do Skarbu Państwa, PKP SA lub państwowych osób prawnych, akcji lub udziałów w spółkach, o których mowa w art. 14 i art. 19, stosuje się przepisy działu IV rozdziału 1 ustawy, o której mowa w art. 2 ust. 6, z zastrzeżeniem ust. 4.
4. Należące do Skarbu Państwa i państwowych osób prawnych akcje lub udziały spółek, o których mowa w art. 14 i art. 19, zbywa minister właściwy do spraw transportu lub PKP SA na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez ministra właściwego do spraw transportu.
5. (uchylony).

[6. Oświadczenia woli składane spółce przez PKP SA wymagają zachowania formy pisemnej pod rygorem nieważności. Przepisów art. 173 § 1 i art. 303 § 2 Kodeksu spółek handlowych nie stosuje się.]

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

[Art. 20a.

Do zbywania akcji lub udziałów należących do PKP SA w spółkach wpisanych do rejestru przed dniem wpisania do rejestru PKP SA stosuje się odpowiednio art. 20 ust. 3-5.]

<Art. 20a.

Do zbywania akcji lub udziałów należących do PKP SA w spółkach wykonujących przewozy pasażerskie i przewozy towarowe na linii szerokotorowej, wpisanych do rejestru przed dniem wpisania do rejestru PKP SA, stosuje się odpowiednio art. 20 ust. 3 i 4, z zastrzeżeniem art. 20c.>

<Art. 20b.

W przypadku zbycia akcji lub udziałów spółkom, o których mowa w art. 14, 15 i 19, a także spółkom utworzonym przez PKP do dnia, w którym skuteczny stał się wpis PKP SA do rejestru przedsiębiorców, nabywanych przez te spółki w celu umorzenia, nie stosuje się przepisów ustawy, o której mowa w art. 2 ust. 6.

Art. 20c.

Finansowanie kosztów związanych ze zbyciem akcji lub udziałów spółek, o których mowa w art. 14 i 19 ustawy, oraz akcji lub udziałów należących do PKP SA w spółkach wykonujących przewozy pasażerskie i przewozy towarowe na linii szerokotorowej wpisanych do rejestru przed dniem wpisania do rejestru PKP SA, na zasadach określonych przepisami działu IV rozdziału 1 ustawy, o której mowa w art. 2 ust. 6, może odbywać się ze środków:

1) budżetu państwa, w przypadku gdy zbycia dokonuje minister właściwy do spraw transportu;

2) PKP SA, w przypadku gdy zbycia dokonuje PKP SA na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez ministra właściwego do spraw transportu;

3) zwrotnej lub bezzwrotnej pomocy zagranicznej;

---

4) spółki, której akcje lub udziały są zbywane, na podstawie umowy zawartej pomiędzy tą spółką a zbywającym.>

[Art. 29.

1. PKP lub PKP SA są uprawnione do publicznej sprzedaży wymagalnych wierzytelności po cenie rynkowej.

2. Wymagalne wierzytelności są zbywane:

1) w drodze przetargu,

2) na podstawie oferty ogłoszonej publicznie,

3) w wyniku rokowań podjętych na podstawie publicznego zaproszenia.]

<Art. 29.

PKP SA jest uprawniona do publicznej sprzedaży wymagalnych wierzytelności po cenie rynkowej.>

[Art. 30.

1. O zamiarze sprzedaży wymagalnych wierzytelności PKP lub PKP SA ogłasza w co najmniej jednym dzienniku o zasięgu ogólnopolskim i w swojej siedzibie.

2. PKP lub PKP SA nie później niż na 14 dni przed dniem ogłoszenia, o którym mowa w ust. 1, powiadamia:

1) dłużnika,

2) podmioty, które udzieliły zabezpieczenia na spłatę wierzytelności,

3) organ reprezentujący Skarb Państwa, jeżeli dłużnikiem jest spółka, w której akcje posiada Skarb Państwa,

4) organ założycielski, jeżeli dłużnikiem jest przedsiębiorstwo państwowe.]

[Art. 31.

Przy sprzedaży wierzytelności stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego o zmianie wierzyciela, z tym że sprzedaż nie może być dokonana na rzecz dłużnika, jego zstępnych i wstępnych, podmiotu zależnego lub dominującego, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 20 ust. 5.]

<Art. 31.

Przy sprzedaży wierzytelności PKP SA stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz.U. Nr 16, poz. 93, z późn. zm.) o zmianie wierzyciela, z tym że sprzedaż nie może być dokonana na rzecz dłużnika, jego zstępnych i wstępnych, podmiotu zależnego lub dominującego, w rozumieniu ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz. U. Nr 184, poz. 1539, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119 oraz z 2007 r. Nr 235, poz. 1734).>

[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 SA na specjalnych rachunkach bankowych przeznaczone na spłatę tych kredytów, pożyczek i wykup obligacji, nie podlegają egzekucji.]

<Art. 33a.

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

[Art. 33b.

Do przeprowadzenia emisji obligacji oraz pozyskania kredytów bankowych i pożyczek, o których mowa w art. 32 ust. 1 i ust. 6, nie stosuje się ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz. U. z 2002 r. Nr 72, poz. 664, Nr 113, poz. 984 i Nr 197, poz. 1661 oraz z 2003 r. Nr 2, poz. 16).]

Art. 37a.

1. Grunty wchodzące w skład linii kolejowych pozostające w dniu 28 lutego 2003 r. we władaniu PKP SA, niestanowiące własności Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub PKP SA stają się z dniem 1 czerwca 2003 r. z mocy prawa własnością Skarbu Państwa za odszkodowaniem, z zastrzeżeniem ust. 7.
2. Do gruntów, o których mowa w ust. 1, PKP SA przysługuje z mocy prawa z dniem 1 czerwca 2003 r. prawo użytkowania wieczystego i prawo własności budynków, lokali i innych urządzeń znajdujących się na tych gruntach.
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 SA.
7. 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 czerwca 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 31 maja 2003 r. w posiadaniu samoistnym PKP SA lub jej poprzedników prawnych nieprzerwanie przez okres co najmniej 30 lat.
8. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 7, wypłaca PKP SA.
9. Podstawę do ustalenia wysokości odszkodowania stanowi wartość gruntu według stanu z dnia 1 czerwca 2003 r., przy czym nie uwzględnia się wzrostu jego wartości spowodowanego trwałymi nakładami poczynionymi po utracie władania gruntem przez dotychczasowego właściciela.

<Art. 37b.

1. Jeżeli grunty, o których mowa w art. 37a ust. 1, nie mają założonej księgi wieczystej lub zbioru dokumentów, przy potwierdzaniu nabycia praw, o których mowa w art.

37a ust. 1 i 2, przyjmuje się inne dokumenty stwierdzające prawa do tych gruntów oraz dane z katastru nieruchomości służące do jej oznaczenia.

2. W przypadku gruntów, dla których ze względu na brak księgi wieczystej, zbioru dokumentów albo innych dokumentów nie można ustalić osób, którym przysługują do nich prawa rzeczowe, informację o zamiarze potwierdzenia nabycia praw, o których mowa w art. 37a ust. 1 i 2, wojewoda podaje do publicznej wiadomości w drodze obwieszczenia zawierającego w szczególności wykaz nieruchomości, przez które przebiega linia kolejowa, uwzględniając numer ewidencyjny działki, numer obrębu ewidencyjnego, powierzchnię i położenie nieruchomości. Obwieszczenie podaje się do publicznej wiadomości w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, w prasie o zasięgu ogólnopolskim oraz na stronach internetowych urzędu wojewódzkiego i urzędów gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej.

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

[Art. 40.

1. Jeżeli w PKP SA ponad połowa akcji należy do Skarbu Państwa, sprzedaż rzeczowego majątku trwałego następuje w drodze publicznego przetargu.

2. Zasady i tryb organizowania przetargu, o którym mowa w ust. 1, regulują przepisy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych.]

<Art. 40.

1. Jeżeli w PKP SA ponad połowa akcji należy do Skarbu Państwa, zbycie składników aktywów trwałych w rozumieniu ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości następuje w drodze przetargu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. PKP SA może zbyć składniki aktywów trwałych bez przeprowadzenia przetargu, w przypadku gdy:

1) nabywcą jest jednostka samorządu terytorialnego lub Skarb Państwa, a przedmiotem zbycia są nieruchomości przeznaczone na cele publiczne w planie zagospodarowania przestrzennego lub w decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego;

2) nabywcą jest właściwa miejscowo gmina, a przedmiotem zbycia są urządzenia infrastruktury technicznej w rozumieniu art. 143 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.) wraz z zajętymi pod nie gruntami, jeżeli urządzenia te nie mogą być odrębnym przedmiotem obrotu cywilnoprawnego;

3) przedmiotem zbycia jest składnik aktywów trwałych, którego wartość rynkowa nie przekracza równowartości w złotych kwoty 5 000 euro, z zastrzeżeniem pkt 4;

4) przedmiotem zbycia jest nieruchomość lub jej części, jeśli mogą poprawić warunki zagospodarowania nieruchomości przyległej, stanowiącej własność lub oddanej w użytkowanie wieczyste osobie, która zamierza tę nieruchomość lub

jej części nabyć, jeżeli nie mogą być zagospodarowane jako odrębne nieruchomości, której wartość rynkowa nie przekracza równowartości w złotych kwoty 15 000 euro;

5) zbycie akcji albo udziałów następuje na zasadach określonych w art. 20 ust. 3 i 4 oraz art. 20a ustawy;

6) przedmiotem zbycia są akcje albo udziały w spółkach innych niż określone w art. 14, art. 19 i art. 20a ustawy, a także inne składniki finansowych aktywów trwałych albo licencje, patenty lub inne prawa własności przemysłowej, jeżeli odmienny niż przetarg tryb zbycia określa uchwała walnego zgromadzenia lub statut PKP SA;

7) zbycie następuje w postępowaniu likwidacyjnym, na zasadach określonych uchwałą walnego zgromadzenia i z zachowaniem odrębnych przepisów;

8) przeniesienie własności rzeczy lub praw majątkowych następuje w zamian za wygaśnięcie zaległości podatkowych na warunkach określonych w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.).

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb organizowania przez PKP SA przetargów oraz rokowań na zbycie aktywów trwałych, w tym:

1) sposób zamieszczania ogłoszeń o przetargu i dane, które powinny być zamieszczone w ogłoszeniu,

2) wymagania, jakie powinien spełniać oferent oraz jakim powinna odpowiadać oferta,

3) termin składania ofert oraz zakończenia przetargu,

4) sposób sporządzania oraz treść protokołu z przeprowadzonego przetargu,

5) warunki, w których dopuszcza się odstąpienie od przetargu lub obniżenie ceny,

6) tryb postępowania przy przeprowadzaniu rokowań po odstąpieniu od przetargu

- z uwzględnieniem konieczności ochrony interesu Skarbu Państwa.

4. W uzasadnionych przypadkach, kierując się interesem spółki, PKP SA może dokonać zbycia środków, o których mowa w ust. 2, na zasadach określonych w ust. 1.>

Art. 41.

1. PKP SA prowadzi działalność w zakresie ustanawiania odrębnej własności i sprzedaży samodzielnych lokali mieszkalnych wraz z pomieszczeniami przynależnymi, garażami oraz niezbędnymi do korzystania z nich gruntami.

[2. Nie podlegają sprzedaży lokale mieszkalne znajdujące się w budynkach wykorzystywanych do celów zarządzania koleją lub eksploatacji i utrzymania kolei.]

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

Art. 42.

1. Prawo do nabycia lokalu mieszkalnego przysługuje osobom, które zajmują lokal mieszkalny:

1) na podstawie umowy najmu,

[2) po śmierci najemcy: małżonkowi, zstępnym, wstępnym, rodzeństwu, przysposabiającym albo przysposobionym, a także osobie, która pozostawała faktycznie we wspólnym pożyciu z najemcą,]

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

3) jeżeli są lub były pracownikami podmiotów utworzonych z zakładów lub jednostek organizacyjnych wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991 r.,

[3a) jeżeli są lub były pracownikami przedsiębiorstw państwowych lub jednostek organizacyjnych, które wykonywały lub nadal wykonują zadania na rzecz zbywcy lub jego poprzednika prawnego,]

<3a) jeżeli są lub były pracownikami:

a) przedsiębiorstw państwowych lub jednostek organizacyjnych,

b) podmiotów utworzonych z zakładów lub jednostek organizacyjnych wydzielonych z przedsiębiorstw państwowych po dniu 1 sierpnia 1990 r.

- które wykonywały lub nadal wykonują zadania na rzecz zbywcy lub jego poprzednika prawnego, bądź też, gdy budynki, w których są oni najemcami lokali, były budowane w ramach wspólnych inwestycji tych podmiotów wraz ze zbywcą lub jego poprzednikiem prawnym;>

4) jeżeli rozwiązanie z nimi stosunku pracy nastąpiło w związku ze zmianami organizacyjnymi lub zmniejszeniem stanu zatrudnienia w PKP lub PKP SA,

5) jeżeli zostały przejęte przez innych pracodawców w trybie przepisu art. 23^1 Kodeksu pracy.

1a. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 1, przysługuje osobom bliskim również w stosunku do lokalu, którego prawo najmu osoby te uzyskały w zamian za lokal dotychczas zajmowany w dniu śmierci pracownika lub byłego pracownika PKP. Uprawnienie to przysługuje tylko jednej osobie bliskiej i tylko przy nabyciu jednego lokalu.

[2. Najemca, spośród osób stale z nim zamieszkujących, określonych w ust. 1 pkt 2, może wskazać, w formie pisemnej, osobę uprawnioną do nabycia lokalu mieszkalnego.]

3. Osobom zajmującym lokal, niespełniającym warunków, o których mowa w ust. 1 i ust. 2, może być sprzedany ten lokal bez możliwości zastosowania przepisu art. 44 ust. 2.

4. Osobom, o których mowa w ust. 1, przysługuje prawo pierwszeństwa w nabyciu lokalu mieszkalnego w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami na zasadach preferencyjnych, o których mowa w niniejszej ustawie.

5. Mieszkania, których najemcami są osoby, o których mowa w ust. 1, mogą być zbywane wyłącznie, pod rygorem nieważności, na zasadach określonych w niniejszej ustawie.

Art. 43.

[1. O przeznaczeniu do sprzedaży lokali mieszkalnych PKP SA zawiadamia na piśmie osoby, o których mowa w art. 42, wyznaczając sześciomiesięczny termin na złożenie pisemnego

---

oświadczenia o zamiarze nabycia lokalu mieszkalnego, liczony od dnia doręczenia zawiadomienia osobie zainteresowanej.]

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

2. W zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, PKP SA zamieszcza informacje dotyczące:
   1) ceny lokalu mieszkalnego,
   2) wartości prawa do gruntu przynależnego do tego lokalu mieszkalnego,
   3) przewidywanego terminu zawarcia umowy sprzedaży lokalu mieszkalnego,
   4) skutków niezłożenia oświadczenia, o którym mowa w ust. 1.
3. W przypadku nieruchomości, które wymagają uregulowania ich stanu prawnego, termin, o którym mowa w ust. 1, PKP SA wyznacza najpóźniej po upływie 2 miesięcy od dnia, w którym decyzja o uwłaszczeniu stała się prawomocna.

[4. W razie niezłożenia oświadczeń przez osoby, o których mowa w ust. 1, PKP SA może nieodpłatnie przekazać jednostce samorządu terytorialnego albo spółdzielni mieszkaniowej budynek mieszkalny lub niesprzedane lokale mieszkalne wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do nich części gruntu.]

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

5. Wykazy lokali przeznaczonych do sprzedaży podawane są do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty, a także wywieszane są w siedzibach właściwych jednostek organizacyjnych prowadzących ich sprzedaż.

Art. 44.

1. PKP SA dokonuje sprzedaży lokali mieszkalnych w drodze umowy, na wniosek osoby, o której mowa w art. 42.
2. Sprzedaż lokalu mieszkalnego następuje po cenie ustalonej na zasadach określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami, pomniejszonej o:
   [1) 6 % za każdy rok pracy najemcy w PKP, PKP S.A., w podmiotach utworzonych z zakładów lub jednostek organizacyjnych wydzielonych z przedsiębiorstw państwowych lub jednostek organizacyjnych, które wykonywały lub nadal wykonują zadania na rzecz zbywcy lub jego poprzednika prawnego,]

   <1) 6% za każdy rok pracy najemcy w PKP, PKP SA oraz w przedsiębiorstwach państwowych, jednostkach organizacyjnych i podmiotach, o których mowa w art. 42 ust. 1 pkt 3 i 3a,>

   2) oraz 3% - za każdy rok najmu mieszkania od PKP albo PKP i PKP SA łącznie,

   - nie więcej jednak niż o 95%.

2a. Jeżeli osobą uprawnioną jest emeryt, rencista lub wdowa (wdowiec) po niej, to korzysta on (ona) z obniżki 95% ceny.

3. Do okresu pracy lub najmu, od którego zależy pomniejszenie ceny sprzedaży, wlicza się również okres pracy w podmiotach utworzonych z zakładów i jednostek organizacyjnych

wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991 r. oraz w spółkach, o których mowa w art. 14, 15 i art. 19.

<3a. Do okresu pracy, od którego zależy pomniejszenie ceny sprzedaży wlicza się również okres pracy w przedsiębiorstwach państwowych, jednostkach organizacyjnych i podmiotach, o których mowa w art. 42 ust. 1 pkt 3 i 3a.>

4. Na wniosek osoby, o której mowa w art. 42 ust. 1 pkt 2, uwzględnia się zamiast jej okresu pracy lub najmu okres pracy lub najmu osób, o których mowa w art. 42 ust. 1 pkt 1 i pkt 3-5.

<5. Na wniosek osoby uprawnionej, zamiast zaliczonego jej okresu pracy lub najmu uwzględnia się okres pracy lub najmu najemcy, jeżeli jest korzystniejszy.>

Art. 46.

Przepisy art. 42-45 stosuje się odpowiednio do sprzedaży budynków stanowiących samodzielne lokale mieszkalne oraz garaży wraz z niezbędnymi do korzystania z nich gruntami osobom, o których mowa w art. 42.

<Art. 46a.

1. **W razie niezłożenia pisemnych oświadczeń woli w trybie art. 43 przez osoby, o których mowa w art. 42, PKP SA może nieodpłatnie przekazać gminie budynki mieszkalne lub niesprzedane lokale mieszkalne wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do nich części gruntu oraz towarzyszącymi urządzeniami infrastruktury technicznej.**
2. **PKP SA składa gminie właściwej ze względu na miejsce położenia nieruchomości, o których mowa w ust. 1, propozycję ich przekazania wraz z:**
   1) **pełnymi odpisami z ksiąg wieczystych, urządzonych dla przekazywanych nieruchomości, w szczególności potwierdzającymi prawo PKP SA do gruntów oraz własność położonych na nich budynków i innych urządzeń;**
   2) **dokumentacją budowy i dokumentacją powykonawczą budynków i urządzeń, a także książką obiektu budowlanego, a w razie ich braku – inwentaryzacją budynków i urządzeń;**
   3) **informacją o tym, kiedy i jakie remonty lub modernizacje zostały w przekazanych obiektach przeprowadzone w okresie ostatnich 10 lat.**
3. **Nieruchomości, o których mowa w ust. 1, mogą być też przekazane w razie braku dokumentacji, o której mowa w ust. 2 pkt 2. W tym przypadku PKP SA ponosi uzasadnione koszty sporządzenia inwentaryzacji budynków i urządzeń wchodzących w skład nieruchomości, której nie wykonano do dnia jej przekazania.**
4. **Przekazania nieruchomości, o których mowa w ust. 1, dokonuje się w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.**
5. **Od dnia zawarcia umowy przechodzą na gminę wierzytelności związane z przekazywanymi nieruchomościami, w tym wierzytelności z tytułu zaległych czynszów.**
6. **PKP SA wypłaca gminie kaucje mieszkaniowe wniesione przez najemców, najpóźniej w dniu zawarcia umowy, w takiej wysokości, w jakiej należałoby je w tym dniu zwrócić najemcom, powiadamiając ich o tym.**

---

7. Umowy najmu lokali mieszkalnych, mieszczących się w przekazanych gminie budynkach, przekształcają się, z mocy prawa, z dniem przekazania – w umowy najmu zawarte na czas nieoznaczony. Do umów tych mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego (Dz.U. z 2005 r. Nr 31, poz. 266, z późn. zm.).

8. PKP SA pomniejsza kapitał zapasowy o wartość księgową netto przekazywanych nieruchomości, o których mowa w ust. 1.>

Art. 47a.

1. 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 do dnia wejścia w życie tej ustawy w posiadaniu PKP lub PKP SA, 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.

[2. Przepisy ust. 1 stosuje się również do jednostki samorządu terytorialnego i spółdzielni mieszkaniowej, którym na podstawie art. 43 ust. 4 lub art. 81 ust. 1 ustawy przekazane zostały nieruchomości wraz z budynkami mieszkalnymi będącymi dotychczas w posiadaniu PKP lub PKP SA, a lokale mieszkalne zajmują osoby określone w art. 42 ust. 1.]

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

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do nakładów zwiększających wartość nieruchomości poniesionych przez jednostkę samorządu terytorialnego lub spółdzielnię mieszkaniową.

Art. 50.

1. Jednorazową odprawę pieniężną otrzymuje pracownik, który był zatrudniony u pracodawców określonych w art. 48 łącznie i nieprzerwanie co najmniej 5 lat, niezależnie od formy stosunku pracy przed dniem wypowiedzenia lub rozwiązania stosunku pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy.
2. Odprawa pieniężna, o której mowa w art. 49, nie przysługuje pracownikom w okolicznościach, o których mowa w art. 8 ust. 3 ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. z 1990 r. Nr 4, poz. 19, Nr 10, poz. 59 i Nr 51, poz. 298, z 1991 r. Nr 83, poz. 372, Nr 106, poz. 457 i Nr 113, poz. 491, z 1992 r. Nr 21, poz. 84, z 1994 r. Nr 1, poz. 1, z 1996 r. Nr 24, poz. 110 oraz z 2000 r. Nr 12, poz. 136).
3. Pracownikom, o których mowa w art. 48, nie przysługuje odprawa pieniężna określona w art. 8 ust. 1 ustawy, o której mowa w ust. 2, ani żadne inne świadczenie z tytułu rozwiązania stosunku pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy.

[4. Pracownik, któremu wypłacono jednorazową odprawę pieniężną, jest obowiązany do jej zwrotu w razie ponownego podjęcia zatrudnienia w PKP, PKP SA lub w spółkach, o których mowa w art. 14, 15 i art.19.]

Art. 74.

1. Byłemu pracownikowi kolejowemu pobierającemu emeryturę lub rentę z tytułu niezdolności do pracy, przyznaną na podstawie przepisów o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin lub przepisów ustawy z dnia 12 czerwca 1975 r. o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 1983 r. Nr 30, poz. 144, z 1989 r. Nr 35, poz. 192, z 1990 r. Nr 36, poz. 206, z 1991 r. Nr 94, poz. 422, z 1995 r. Nr 4, poz. 17, z 1996 r. Nr 24, poz. 110 i Nr 100, poz. 461 oraz z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 162, poz. 1118) albo przepisów ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. Nr 162, poz. 1118, z 1999 r. Nr 38, poz. 360, Nr 70, poz. 774, Nr 72, poz. 801 i 802 i Nr 106, poz. 1215 oraz z 2000 r. Nr 2, poz. 26, Nr 9, poz. 118, Nr 19, poz. 238 i Nr 56, poz. 678), a także członkom rodziny tego pracownika pobierającym po nim rentę rodzinną przyznaną na podstawie wymienionych przepisów, przysługuje prawo do deputatu węglowego w ilości 1800 kg węgla kamiennego rocznie, w formie ekwiwalentu pieniężnego.
2. Za podstawę ustalenia wysokości ekwiwalentu pieniężnego, o którym mowa w ust. 1, przyjmuje się przeciętną średnioroczną cenę detaliczną 1000 kg węgla kamiennego z roku poprzedzającego rok, w którym ekwiwalent ma być wypłacany, ogłaszaną przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w terminie do dnia 20 stycznia każdego roku, w formie komunikatu, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski", skorygowaną o przewidywany w ustawie budżetowej średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych dla gospodarstw domowych emerytów i rencistów na rok planowany.
3. Świadczenie określone w ust. 1 przysługuje również emerytowi lub renciście, który pobiera emeryturę lub rentę z tytułu zatrudnienia w okresach równorzędnych z okresami zatrudnienia na kolei, oraz osobie, której przyznano kolejową emeryturę lub rentę w drodze wyjątku.
4. Prawo do deputatu węglowego nie przysługuje jednak emerytowi lub renciście, jeżeli nie przysługiwało mu w okresie zatrudnienia, z tytułu którego powstało prawo do emerytury lub renty.
5. Ekwiwalent pieniężny, o którym mowa w ust. 1, przyznaje i wypłaca w dwóch terminach wraz z wypłatą emerytury lub renty: w marcu - za okres od 1 stycznia do 30 czerwca i we wrześniu - za okres od 1 lipca do 31 grudnia każdego roku Zakład Ubezpieczeń Społecznych z dotacji celowej z budżetu państwa.
6. W przypadku przyznania emerytury lub renty po terminie wypłaty ekwiwalentu pieniężnego, ekwiwalent należny od dnia przyznania emerytury lub renty do końca półrocznego okresu, o którym mowa w ust. 5, wypłaca się łącznie z pierwszą należnością z tytułu emerytury lub renty.
7. W przypadku przyznania renty rodzinnej po emerycie lub renciście ekwiwalent pieniężny z tytułu tej renty przysługuje dopiero po upływie okresu, za który został wypłacony emerytowi lub renciście.
8. Emerytom lub rencistom przebywającym w domach pomocy społecznej ekwiwalent pieniężny wypłaca się miesięcznie wraz z wypłatą emerytury lub renty.
9. W przypadku gdy rentę rodzinną pobiera więcej niż jedna osoba, wszystkim tym osobom przysługuje łącznie jeden ekwiwalent. W razie podziału renty rodzinnej ekwiwalent pieniężny ulega podziałowi w częściach równych, odpowiednio do liczby uprawnionych.

---

10. Emeryci i renciści nabywają prawo do ekwiwalentu pieniężnego z dniem przyznania emerytury lub renty.
11. Prawo do pobierania ekwiwalentu pieniężnego ustaje lub ulega zawieszeniu wraz z ustaniem prawa do emerytury lub renty.

<Art. 74a.

1. **Działalność socjalną dla emerytów i rencistów będących byłymi pracownikami PKP i ich rodzin prowadzą, na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych (Dz. U. z 1996 r. Nr 70, poz. 335, z późn. zm.), spółki utworzone na podstawie art. 14, 15 i 19 oraz spółki, o których mowa w art. 78a, z wyłączeniem PKP PR. Przepis art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 4 marca 1994 r. o zakładowym funduszu świadczeń socjalnych stosuje się odpowiednio.**
2. **Działalność, o której mowa w ust. 1, przejmuje spółka, która przejęła działalność jednostki organizacyjnej PKP, w której pracownik był zatrudniony bezpośrednio przed przejściem na emeryturę lub rentę.**

Art. 74b.

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

USTAWA z dnia 28 marca 2003 r. O TRANSPORCIE KOLEJOWYM (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

Art. 4.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) infrastruktura kolejowa - linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury;

1a) droga kolejowa - nawierzchnia kolejowa wraz z podtorzem i budowlami inżynieryjnymi oraz gruntem, na którym jest usytuowana;

2) linia kolejowa - droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami;

2a) linia kolejowa o znaczeniu państwowym - istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi;

2b) linia kolejowa o znaczeniu obronnym - linię kolejową, o znaczeniu państwowym, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowaną do objęcia osłoną techniczną;

2c) linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym - linię kolejową, o znaczeniu państwowym, dla której jedynym kryterium zaliczenia do linii o znaczeniu państwowym są względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;

3) przyległy pas gruntu - grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;

3a) pas gruntu pod linię kolejową - powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określoną w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;

4) sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą linii kolejowych będących własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;

5) odcinek linii kolejowej - część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;

6) pojazd kolejowy - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych;

6a) pojazd trakcyjny - pojazd kolejowy z napędem własnym;

7) zarządca infrastruktury - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty;

8) obszar kolejowy - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;

<8a) dworzec kolejowy – usytuowany na obszarze kolejowym obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych do obsługi podróżnych lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów;>

9) przewoźnik kolejowy - przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;

9a) usługa trakcyjna - działalność przedsiębiorcy polegającą na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego;

10) bocznica kolejowa - droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznicy kolejowej wchodzą również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;

10a) użytkownik bocznicy kolejowej - podmiot działający w obrębie bocznicy kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego;

11) trasa pociągu - określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej;

12) zdolność przepustowa - możliwość eksploatacyjno-ruchową linii kolejowej lub jej części do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie;

13) typ pojazdów kolejowych - pojazdy kolejowe o takich samych rozwiązaniach konstrukcyjnych;

14) typ budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego - budowle i urządzenia lub systemy o takich samych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;

15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego - dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;

16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli albo typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego - dokument uprawniający do użytkowania danego typu budowli albo typu urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego;

17) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego - dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;

18) świadectwo bezpieczeństwa - dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;

18a) certyfikat bezpieczeństwa - dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego;

18b) autoryzacja bezpieczeństwa - dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej;

19) umowa o świadczenie usług publicznych - umowę, zawartą między właściwym organem administracji publicznej a przewoźnikiem kolejowym, określoną w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, zmienionego rozporządzeniami nr 3572/90/EWG i nr 1893/91/EWG oraz aktami przystąpienia Danii, Irlandii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Grecji, Hiszpanii i Portugalii (Dz. Urz. WE L 156 z 28.06.1969, z późn. zm.);

20) regionalne przewozy pasażerskie - przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednimi województwami do najbliższych stacji węzłowych położonych na ich obszarze;

---

21) (uchylony);

22) przewóz technologiczny - przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;

23) rozkład jazdy pociągów - plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;

24) umowa ramowa - umowę zawartą pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmującą okres dłuższy niż rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów;

25) transport wewnątrzzakładowy - transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych, w tym na obszarze górniczym - kopalń odkrywkowych oraz zwałowisk odpadów;

26) system kolei - wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;

27) transeuropejski system kolei dużych prędkości - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzą:
   a) linie kolejowe specjalnie wybudowane dla ruchu odbywającego się z prędkością równą lub większą niż 250 km/h,
   b) linie kolejowe zmodernizowane dla ruchu odbywającego się z prędkością większą niż 200 km/h,
   c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a i b, oraz stacjami kolejowymi w centrach miast,
   d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu odbywającego się po liniach, o których mowa w lit. a-c;

28) transeuropejski system kolei konwencjonalnej - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzą:
   a) linie kolejowe przeznaczone do ruchu pociągów poruszających się z prędkością nie większą niż 200 km/h, do przewozu osób lub rzeczy,
   b) budowle, budynki i urządzenia przeznaczone do obsługi przewozu osób lub rzeczy, w tym terminale transportu kombinowanego przeznaczone do obsługi przewozu rzeczy,
   c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a, oraz infrastrukturą kolejową, o której mowa w lit. b,
   d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu na liniach, o których mowa w lit. a i c, obejmujące elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;

29) interoperacyjność kolei - zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej,

polegająca na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei;

30) składnik interoperacyjności - podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;

31) podsystem - grupa składników interoperacyjności wyróżniona pod względem strukturalnym lub funkcjonalnym;

32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei - wymagania określone w dyrektywach w sprawie interoperacyjności kolei, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej - dla zapewnienia interoperacyjności kolei;

33) techniczne specyfikacje interoperacyjności - szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określane i ogłaszane przez Komisję Europejską;

34) certyfikat zgodności podsystemu - dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;

34a) pośredni certyfikat zgodności podsystemu - dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, potwierdzający, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;

35) deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu - oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;

35a) pośrednia deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu - oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;

36) oddanie do eksploatacji - przekazanie podsystemu lub składnika interoperacyjności po raz pierwszy do użytkowania w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości lub w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej odpowiednio przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury przez inwestora, importera, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, a w przypadku gdy zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy pełni jednocześnie funkcję inwestora, producenta lub importera - rozpoczęcie użytkowania podsystemu lub składnika interoperacyjności;

37) środki publiczne - środki publiczne w rozumieniu ustawy *z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, z późn. zm.)*.

---

38) Agencja - Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (Dz. Urz. UE L 164 z 29.04.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 214);

39) system zarządzania bezpieczeństwem - organizację i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;

40) wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) - informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem;

41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) - metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisania sposobu oceny poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;

42) wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) - minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;

43) modernizacja - wszelkie prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;

44) odnowienie - wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągów podsystemu;

45) wypadek - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
   a) kolizje,
   b) wykolejenia,
   c) zdarzenia na przejazdach,
   d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
   e) pożar pojazdu kolejowego;

46) poważny wypadek - wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
   a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub
   b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro,

   mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;

47) incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;

48) postępowanie - proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących

przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;

49) interoperacyjne usługi transgraniczne - usługi, których świadczenie wiąże się z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej i wymaga przynajmniej dwóch certyfikatów bezpieczeństwa od przedsiębiorstw kolejowych.

Art. 17a.

1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy zdolny spełniać wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa i z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).
2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem, tak aby systemy te:
   1) spełniały określone wymagania dostosowane do charakteru, rozmiaru i innych warunków prowadzonej działalności;
   2) zapewniały nadzór nad ryzykiem związanym z wprowadzeniem przez zarządców i przewoźników kolejowych nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług związanych z utrzymaniem;
   3) uwzględniały ryzyko społeczne oraz ryzyko działalności osób trzecich.
3. Zarządca tworzy system zarządzania bezpieczeństwem, tak aby uwzględniał on skutki działania przewoźników kolejowych oraz stwarzał warunki umożliwiające wykonywanie zadań wszystkim przewoźnikom kolejowym zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, krajowymi przepisami bezpieczeństwa i warunkami określonymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. System ten powinien zapewniać koordynację działań zarządcy i przewoźników kolejowych w sytuacjach awaryjnych na danej sieci kolejowej.
4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają corocznie, w terminie do końca drugiego kwartału, Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy.
5. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 4, powinny zawierać:
   1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa;
   [2) przedstawienie realizacji krajowych wskaźników bezpieczeństwa i wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) w zakresie prowadzonej działalności;]
   <2) przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);>
   3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei;
   4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.
6. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający:
   1) informacje o:
      a) stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI),
      b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei,

c) wydanych certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa;

2) wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi.

7. Roczny raport, o którym mowa w ust. 6, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następnego po okresie sprawozdawczym.

8. O każdej zmianie krajowych przepisów bezpieczeństwa minister właściwy do spraw transportu powiadamia Komisję Europejską, chyba że przyczyny zmiany przepisów będą związane z wdrożeniem TSI.

9. Jeżeli po przyjęciu wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) zamierza się wprowadzić nowe krajowe przepisy bezpieczeństwa wymagające wyższego poziomu bezpieczeństwa lub mogące mieć wpływ na działalność przewoźników kolejowych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, minister właściwy do spraw transportu przeprowadza konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i przedkłada do akceptacji Komisji Europejskiej projekt tych przepisów wraz z uzasadnieniem przyczyn ich wprowadzenia.

10. Minister właściwy do spraw transportu zawiesi na okres 6 miesięcy wejście w życie przepisów, o których mowa w ust. 9, w przypadku gdy Komisja Europejska wyrazi wątpliwości odnośnie zgodności ze wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa (CSM) lub odnośnie do spełnienia przynajmniej wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) lub uzna, że projekt ten tworzy dyskryminacje lub wprowadza ukryte restrykcje w transporcie kolejowym między państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

[11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), które powinny być umieszczane przez Prezesa UTK w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, kierując się potrzebą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.]

<11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, na podstawie wskaźników otrzymywanych od zarządców i przewoźników kolejowych, a także sposób ich obliczania i zestawiania, kierując się potrzebą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.>

Art. 24.

1. Warunkiem dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji jest świadectwo sprawności technicznej.

2. Świadectwa sprawności technicznej wydaje przewoźnik kolejowy, a dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy w obrębie bocznicy kolejowej może wydawać użytkownik bocznicy kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 3.

[3. Świadectwa sprawności technicznej dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy technologiczne oraz dla wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych wydaje zarządca.]

<3. Świadectwa sprawności technicznej dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy technologiczne oraz dla wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych wydaje eksploatujący te pojazdy lub zarządca.>

4. Ważność świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego ustala się na czas określony.

---

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb wydawania oraz okresy ważności świadectw sprawności technicznej, ustalając wzór świadectwa i warunki, jakie są niezbędne do jego uzyskania.

Art. 30.

1. Zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników kolejowych. Wniosek o przydzielenie tras pociągów powinien być złożony co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów.
2. Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, uwzględniając:
   1) pierwszeństwo przewozu osób oraz obowiązek służby publicznej;

<1a) potrzebę skoordynowania ruchu pociągów dla przewozu osób ;>

   2) obowiązek wykonania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
   3) udostępnienie tras pociągów, które w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów były wykorzystywane przez tego samego przewoźnika kolejowego;
   4) umowy ramowe.

<2a. Organizatorzy i przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy osób, przed złożeniem zarządcy wniosków o przydzielenie tras pociągów, są obowiązani do wzajemnego uzgodnienia skoordynowania pociągów, mając na uwadze potrzeby podróżnych.

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

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

3. W przypadku rozpatrywania wniosków o równych priorytetach zarządca powinien w drodze konsultacji z wnioskodawcami przyjąć w rozkładzie jazdy pociągów rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej.
4. Zarządca powiadamia wnioskodawców o przydzielonej trasie nie później niż na miesiąc przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów.
5. Rozkład jazdy pociągów jest ustalany raz w roku.

5a. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę grudnia, z zastrzeżeniem ust. 5b.

5b. W uzasadnionych przypadkach, szczególnie ze względu na konieczność uwzględnienia zmian regionalnych rozkładów jazdy dla przewozu osób, zmiana rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę czerwca. Zarządcy mogą uzgodnić inne daty; w przypadku gdy może to naruszyć ruch międzynarodowy, informują o tym organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską.

6. Trasy pociągów są przydzielane wnioskodawcom na czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z zastrzeżeniem ust. 7.

---

7. Przydział tras pociągów na czas krótszy, niż czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, może nastąpić wyłącznie w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe i w miarę wolnej zdolności przepustowej.
8. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy pociągów w ramach posiadanej zdolności przepustowej, ustalonej przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności dla własnych przewozów technologicznych.
9. Sposób ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych zarządca określa w regulaminie.

Art. 33.

1. Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

[2. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie poniesie zarządca w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej.]

<2. Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.>

[3. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłaty dodatkowej.]

<3. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.>

<3a. W ramach opłaty podstawowej zarządca pobiera określoną odrębnie opłatę za:

1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 1 załącznika do ustawy;

2) dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy.>

[4. Opłata podstawowa jest obliczona z uwzględnieniem planowanych przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

4a. Zarządca może stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.]

<4. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

4a. Zarządca może zastosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.>

[4b. Wysokość minimalnej stawki jednostkowej, o której mowa w ust. 4a, nie może być niższa niż koszty zmienne poniesione przez zarządcę w związku z przejazdem określonego pociągu.]

<4c. Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy.>

[5. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej jest określona dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

5a. Zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość łącznego planowanego kosztu udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 5b.]

<5. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest określana dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

5a. Zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego.>

[5b. Umowa, o której mowa w art. 38a ust. 2, może stanowić, że obniżenie planowanego kosztu udostępniania infrastruktury kolejowej i wysokości opłat za korzystanie z niej, o przewidywane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, może dotyczyć wszystkich kolejowych przewozów osób albo kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.]

<5c.Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 5, nie może przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji przyjętego w projekcie ustawy budżetowej na dany rok.>

6. Zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.

7. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.

8. Prezes UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w ust. 7, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35.

[9. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ogłasza się, w sposób zwyczajowo przyjęty, w terminie określonym w art. 32 ust. 2.]

<9. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ogłasza się, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż dwa miesiące po terminie określonym w art. 32 ust. 2.>

9a. Zarządca może wprowadzać zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej:

1) w każdym czasie - jeżeli zmiana dotyczy obniżenia opłat;

2) nie wcześniej niż po upływie 6 miesięcy od dnia ich ogłoszenia - jeżeli zmiana dotyczy podwyższenia opłat.

[10. W ramach opłaty podstawowej zarządca zapewnia minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, określony w części I ust. 1 załącznika do ustawy.]

[11. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę usługi inne niż wymienione w części I ust. 1 załącznika do ustawy, które zarządca będzie świadczył:

1) zawsze, kiedy żąda tego przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku;

2) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku;

3) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w umowie, o której mowa w art. 29 ust. 3.]

<11. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę usługi inne niż wymienione w części I załącznika do ustawy, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku.>

12. Z opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym zwolnione są wojskowe jednostki budżetowe.

Art. 38.

1. Z budżetu państwa są finansowane:

1) inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych;

2) inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym;

3) koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, mogą być również finansowane ze środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

3. Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2, pokrywane są przez zarządcę, z tym że mogą być one pokrywane przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

4. Wielkość środków przeznaczonych na finansowanie zadań, o których mowa w ust. 1, w danym roku określa ustawa budżetowa.

5. Inwestycje obejmujące pozostałe linie kolejowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, finansowane są przez zarządcę; mogą być one dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

[6. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich.]

<6. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich oraz wydatki na budowę informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników, w tym biletu wspólnego.>

<6a. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych.>

7. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury transportowej, oraz zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu (transport intermodalny).
8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki finansowania, współfinansowania inwestycji, o których mowa w ust. 6 i 7, kierując się zasadami uczciwej konkurencji, zrównoważonego rozwoju transportu i efektywności ekonomicznej.

Art. 38a.

1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszania kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej, jeżeli infrastruktura ta jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie.
2. Zadanie, o którym mowa w ust. 1, realizowane jest na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą na okres nie krótszy niż 3 lata.

[3. Umowa określa w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania.]

<3. Umowa określa w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania, w tym na cele, o których mowa w art. 33 ust. 5c.>

<Art. 38b.

1. **W przypadku finansowania lub dofinansowania z budżetu jednostki samorządu terytorialnego inwestycji, o których mowa w art. 38 ust. 1 i 5, zarządca przyznaje przewoźnikom kolejowym ulgę w opłacie podstawowej na określonych liniach kolejowych lub ich odcinkach.**
2. **Wartość przyznanej ulgi, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć wielkości środków finansowych przeznaczonych na finansowanie lub dofinansowanie inwestycji określonych w ust. 1.**
3. **Wielkość sfinansowania lub dofinansowania inwestycji i wysokość ulgi, o której mowa w ust. 1, określa się w umowie o realizacji zadań inwestycyjnych zawieranej między jednostką samorządu terytorialnego a zarządcą.>**

Art. 40a.

[1. Kolejowe przewozy osób wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi, w których nie obowiązuje rezerwacja miejsc, są dotowane jako usługi publiczne z budżetu państwa. Przewozy te mogą być również dotowane z dochodów własnych jednostek samorządu terytorialnego.

2. Z budżetu państwa mogą być także dotowane jako usługi publiczne przewozy osób wykonywane w połączeniach międzynarodowych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.]

<1. Kolejowe przewozy osób wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi, w których nie obowiązuje rezerwacja miejsc, są dotowane jako usługi publiczne z budżetu państwa, a wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi z rezerwacją miejsc mogą być dotowane jako usługi publiczne z budżetu państwa. Przewozy te mogą być również dotowane z dochodów własnych jednostek samorządu terytorialnego.

2. Z budżetu państwa mogą być także dotowane jako usługi publiczne przewozy osób wykonywane w połączeniach międzynarodowych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, w trakcie których pasażer ma możliwość:

1) rozpoczęcia i zakończenia podróży na obszarze kraju albo

2) rozpoczęcia podróżny na obszarze kraju i zakończenia jej w innym kraju na trasie objętej rozkładem jazdy pociągów bez konieczności dokonywania przesiadek albo

3) rozpoczęcia podróży w innym kraju na trasie objętym rozkładem jazdy pociągów i zakończenia jej na obszarze kraju bez konieczności dokonywania przesiadek.>

3. Umowę o świadczenie usług publicznych, o których mowa w ust. 1, zawiera z przewoźnikiem kolejowym minister właściwy do spraw transportu, jednostka samorządu terytorialnego, jednostki samorządu terytorialnego łącznie albo minister właściwy do spraw transportu i jednostka (jednostki) samorządu terytorialnego łącznie.

4. Umowę o świadczenie usług publicznych, o których mowa w ust. 2, zawiera z przewoźnikiem kolejowym minister właściwy do spraw transportu.

5. Do usług publicznych, o których mowa w ust. 1 i 2, stosuje się odpowiednio przepisy art. 40 ust. 4-5 i 7.