



Opinia
do ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji
przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe"
oraz ustawy o transporcie kolejowym
(druk nr 250)

I. Cel i przedmiot ustawy

Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o transporcie kolejowym ma dostosować kolejnictwo polskie do procesu liberalizacji tego działu gospodarki.

W ustawie zaproponowano zmiany usprawniające restrukturyzację majątkową spółki PKP SA, w szczególności przez regulację stanów prawnych nieruchomości pod infrastrukturą kolejową oraz wzmacniające funkcje koordynacyjne PKP SA w stosunku do spółek utworzonych przez nią do prowadzenia działalności w zakresie przewozów kolejowych.

Aby ułatwić jednostkom samorządu terytorialnego lub wskazanym przez nie przedsiębiorcom przejmowanie zarządu nad liniami kolejowymi w celu ich dalszej eksploatacji, uproszczono procedurę uzyskiwania zgody ministra właściwego do spraw transportu.

Wprowadzono zasadę, że 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 celu wykonywania przewozów kolejowych, przy zachowaniu istniejącego połączenia z siecią kolejową.

Linie takie, zbędne dla działalności PLK SA mogą być ponadto, 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.

W ustawie doprecyzowano przepisy określające zasady nabywania przez osoby uprawnione kolejowych lokali mieszkalnych. Przyspieszono postępowanie w sprawie sprzedaży lokali oraz uregulowano kwestie związane z przekazywaniem niesprzedanych lokali gminom.

Aby zachęcić jednostki samorządu terytorialnego do finansowania lub dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych, jako ekwiwalent zaproponowano przyznanie przewoźnikom kolejowym ulgi w opłacie podstawowej na określonych liniach kolejowych lub ich odcinkach.

Poza zmianami merytorycznymi, w ustawie zawarto poprawki legislacyjne wynikające z nowelizacji innych ustaw i wejścia w życie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Ustawa uchwalona przez Sejm na 22 posiedzeniu w dniu 19 września br. pochodziła z przedłożenia rządowego. W Sejmie zajmowała się nią Komisja Infrastruktury.

W czasie prac nad ustawą w Sejmie wprowadzono do niej liczne poprawki o różnym charakterze. Zrezygnowano m.in. z wprowadzenia wspólnego biletu w spółkach prowadzących działalność w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

III. Uwagi

- 1) W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" zastępuje się przepisy odsyłające do nieobowiązującej ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym, odesłaniami do aktualnego aktu prawnego. Aby zapewnić ustawie jednolitość w tym zakresie, niezbędna jest także zmiana art. 15 ust. 3 i 4. Art. 15 ust. 3 zawiera odwołanie do uchylonej ustawy o transporcie kolejowym, natomiast art. 15 ust. 4 posługuje się określeniem "zarząd kolei" znanym ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r., a nie używanym w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 3 po lit. a dodaje się lit. ... w brzmieniu:

"...) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

"3. Zarządzanie liniami kolejowymi PLK SA obejmuje również zadania, o których mowa w art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wykonywane przez Straż Ochrony Kolei, wchodzącą w strukturę organizacyjną PLK SA.

4. PLK SA staje się zarządcą infrastruktury, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2.",";

- 2) Zgodnie z art. 15 ust. 4a ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (art. 1 pkt 3 lit. b noweli), PLK SA zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową, określoną w przepisach ustawy o transporcie kolejowym, z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozu osób i rzeczy wraz z zajętymi pod nie gruntami. Ust. 4b dodawany do art. 15 modyfikując wyłączenie, o którym mowa w ust. 4a posługuje się jedynie określeniem "budowle" pomijając budynki położone na gruntach wchodzących w skład linii kolejowych.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 3 w lit. c, w ust. 4b wyrazy "budowli" zastępuje się wyrazami "budynków i budowli";

- 3) Art. 18 ust. 2 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (art. 1 pkt 5 lit. a noweli) stanowi, że PKP SA, PLK SA oraz niektóre spółki utworzone do prowadzenia przewozów kolejowych, są obowiązane uzyskać zgodę ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnej w zakresie rozporządzenia składnikami aktywów trwałych, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu rozporządzenia przekracza równowartość w złotych kwoty 50 000 euro, **z zastrzeżeniem ust. 2b** - przepisu wskazującego wyjątki od zasady, że wspomniane czynności wymagają zgody ministra. Wydaje się, że poczynione w art. 18 ust. 2 zastrzeżenie powinno być uzupełnione o wskazanie ust. 6a - przepisu, który również zawiera odstępstwo od obowiązku uzyskania zgody na rozporządzenie częścią infrastruktury kolejowej.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 5 w lit. a, w ust. 2 wyrazy "z zastrzeżeniem ust. 2b" zastępuje się wyrazami "z zastrzeżeniem ust. 2b i 6a";

4) W myśl art. 18b ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (art. 1 pkt 6 noweli) 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 o komercjalizacji i prywatyzacji, **z zastrzeżeniem art. 18a**. Ponieważ art. 18a określa zasady nieodpłatnego przekazywania linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym na własność jednostkom samorządu terytorialnego nie wiadomo, w jaki sposób należy interpretować art. 18b w związku z art. 18a - czy intencją ustawodawcy było stosowanie zasad z art. 18a do sprzedaży linii kolejowej przedsiębiorcy, czy też wskazanie, że w sytuacji, o której mowa w art. 18b prawo pierwszeństwa przysługuje jednostce samorządu terytorialnego.

5) Art. 44 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 3a ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (art. 1 pkt 21 lit. a i b noweli) określające zasady preferencyjnego nabywania własności kolejowych lokali mieszkalnych przez pracowników wskazanych tam jednostek organizacyjnych, zawierają jednakową treść.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 21 skreśla się lit. b;

6) W art. 46a ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (art. 1 pkt 22 noweli) określono zasady nieodpłatnego przekazywania przez PKP SA budynków mieszkalnych lub niesprzedanych lokali mieszkalnych na rzecz gminy. Ponieważ na podstawie art. 43 ust. 4 PKP SA może przekazywać budynki lub lokale także spółdzielniom, rozważyć należy czy zasady stosowane do przekazywania nieruchomości kolejowych gminom nie powinny obowiązywać również przy przekazywaniu ich spółdzielniom.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 20 w lit. b, w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: "Przepisy art. 46a stosuje się odpowiednio.";

7) W art. 2 pkt 2 lit. b noweli zaproponowano zmianę art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Art. 17a ust. 11 jest przepisem upoważniającym ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, natomiast zgodnie z § 32 ust. 2 Zasad techniki prawodawczej, jeżeli zmienia się treść przepisu upoważniającego do wydania aktu wykonawczego w ten sposób, że zmienia się rodzaj aktu wykonawczego albo zakres spraw przekazanych do uregulowania aktem wykonawczym lub wytyczne dotyczące treści tego aktu, przyjmuje się, że taki akt wykonawczy traci moc obowiązującą z dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej treść przepisu upoważniającego.

Aby zapobiec sytuacji, w której wydane na podstawie art. 17a ust. 11 rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007 r. w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), utraci moc z dniem wejścia w życie przedmiotowej noweli, konieczne jest zamieszczenie w niej odpowiedniego przepisu przejściowego.

Propozycja poprawki:

po art. 3 dodaje się art. 3a w brzmieniu:

"3a. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 17a ust. 11 ustawy, o której mowa w art. 2, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 17a ust. 11 ustawy, o której mowa w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak, niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.";

IV. Poprawki redakcyjne

- 1) w art. 1 w pkt 5 w lit. a, w ust. 2 wyrazy "na podstawie" zastępuje się wyrazami "na podstawie";
- 2) w art. 2 w pkt 9, w ust. 2 w pkt 2 wyraz "podróżny" zastępuje się wyrazem "podróży".