

## UZASADNIENIE

Program restrukturyzacji jednego z największych przedsiębiorstw w kraju – Polskich Kolei Państwowych - został przyjęty przez Radę Ministrów w 1999 r. Doświadczenia w jego wdrażaniu, ocena efektów przebiegającej reformy kolejnictwa, wskazują na potrzebę dostosowywania generalnie przyjętego kierunku przekształcania polskiego kolejnictwa do rozwijającego się procesu liberalizacji rynku, zachodzących zmian w prawie unijnym, jak również do doświadczeń w reformowaniu kolejnictwa w innych krajach. „Program restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych” zmieniono w 2003 r. i w lutym 2005 r. Obecnie zaistniała konieczność opracowania „Strategii dla transportu kolejowego”.

Niniejszy projekt ustawy stanowi podstawy prawne do realizacji zawartych w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”, przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 17 kwietnia 2007 r., nowych rozwiązań, a także usprawnienia realizacji zadań określonych wcześniejszymi uregulowaniami. Projekt ustawy wprowadza przepisy:

- usprawniające restrukturyzację majątkową PKP SA, w tym procedurę zbywania udziałów mniejszościowych PKP SA w spółkach spoza Grupy PKP oraz dotyczące regulacji stanów prawnych nieruchomości,
- wzmacniające funkcje PKP SA w zakresie zadań koordynacyjnych i regulacyjnych między spółkami.

Ponadto, projekt ustawy wprowadza zmiany mające charakter poprawek legislacyjnych, wynikające z nowelizacji innych ustaw. Dotyczy to zmian wprowadzonych w art. 2 ust. 7, w art. 18 ust. 1 i 7, w art. 20 ust. 6 i w art. 31.

Proponowany art. 14a ma na celu poprawę jakości obsługi klientów przewoźników kolejowych z Grupy PKP (jeden bilet, dostęp do kas biletowych, skomunikowanie połączeń). Wprowadzony zostanie wspólny system umożliwiający dystrybucję biletów i stosowanie wspólnego biletu na przejazd.

Dodawany w art. 15 ustęp 2a ma na celu określenie, że działalność prowadzona przez PLK SA nie jest nastawiona na maksymalizację zysku, a wygospodarowane środki Spółka przeznaczy na inwestycje infrastrukturalne.

Przepis art. 15 ust. 4a w obecnym brzmieniu wyłącza z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK SA budynki i budowle przeznaczone do obsługi osób i rzeczy, jednakże bez gruntów pod nimi. Utrudniło to aportowanie infrastruktury kolejowej do PLK SA, ponieważ aportowaniu podlegałyby też grunty pod tymi budynkami i budowlami, które zostały wyłączone i mają pozostać w PKP SA, bądź zostaną przekazane przewoźnikom. Proponowana zmiana stwarza możliwość geodezyjnego i prawnego wydzielenia nieruchomości objętych dyspozycją tego przepisu.

Zmiany w art. 17 ust. 7 wynikają z konieczności uwzględnienia wprowadzanego przepisu ust. 7a. Zmienione zostało również niepoprawnie użyte sformułowanie „działka ewidencyjna gruntu”.

Projektowane w art. 17 ust. 7a rozporządzenie określi nieruchomości, które ze względu na ich specyfikę i położenie będą zagospodarowane komercyjnie przez PKP SA w sytuacjach, gdy np. linie kolejowe przebiegają w tunelach, wykopach, itp., a na powierzchni gruntu znajdują się dworce pasażerskie lub mogą być zbudowane obiekty o charakterze komercyjnym, niewchodzące w skład normatywnie określonej linii kolejowej. Za przykład potrzeby wprowadzenia projektowanego przepisu może posłużyć dworzec Warszawa Centralna oraz powierzchnia nad wykopem linii średnicowej w Warszawie między ul. Jana Pawła II a ul. Żelazną.

Projektowana regulacja w art. 17 ust. 7b przewiduje wprowadzenie zabezpieczenia dla PLK SA, w formie prawa użytkowania (ograniczone prawo rzeczowe), gwarantującego, że wyżej opisana działalność komercyjna w żaden sposób nie będzie kolidowała z zarządzaniem państwową siecią kolejową.

W art. 17a zostały zaproponowane możliwości dokonania przez PKP SA realokacji składników mienia ruchomego między spółkami zależnymi PKP SA w zakresie mienia, w które wcześniej PKP SA wyposażyła daną spółkę zależną, a mienie to okazało się niezbędne do prowadzenia działalności przez inną spółkę. Stosownie do przyjętej w „Strategii...” koncepcji, do procesu realokacji takiego mienia wykorzystana zostanie instytucja umorzenia akcji/udziałów, uregulowana w przepisach Kodeksu spółek handlowych. Udziały PKP SA, jedyne go właściciela spółek zależnych, będą umarzane dobrowolnie. W ramach wynagrodzenia za

umorzone udziały, PKP SA otrzyma składniki mienia (środki trwałe), które następnie zostaną wniesione do spółki, która o nie wystąpi uzasadniając, że są one niezbędne do jej statutowej działalności.

Dodany w art. 18 ust. 6a ma na celu przyspieszenie procesu przekazywania przez PLK SA linii kolejowych i odcinków linii samorządom terytorialnym. Zgodnie z art. 9 ustawy o transporcie kolejowym zarządca infrastruktury, chcąc zlikwidować linię kolejową lub odcinek linii, musi w procesie likwidacyjnym przeprowadzić konsultacje z właściwymi organami jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze na których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej. Likwidacja linii może zostać wstrzymana, jeżeli właściwy miejscowo organ samorządu terytorialnego lub wskazany przez niego przedsiębiorca zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie, w celu jej dalszej eksploatacji. PLK SA chcąc zawrzeć ww. umowę, w większości przypadków, musi uzyskać zgodę ministra właściwego do spraw transportu w trybie art. 18 ust. 2 i 4 ustawy. Z dotychczasowej praktyki wynika, że kompletowanie dokumentów niezbędnych do złożenia tego wniosku jest procesem kosztownym i czasochłonnym. W szczególności dotyczy to wykonania wyceny przedmiotu rozporządzenia przez rzeczoznawcę majątkowego. Taki stan rzeczy powoduje, że na części linii kolejowych przewidzianych przez PLK SA do likwidacji, których spółka nie może przekazać w zarządzanie samorządowi ze względu na brak zgody ministra, nie są prowadzone prace utrzymaniowe ani ruch kolejowy, co prowadzi do dekapitalizacji tego majątku. Chcąc przyspieszyć proces rewitalizacji linii kolejowych i zatrzymać ich degradację, projektowane przepisy ustawy dają PLK SA dwa lata na sporządzenie stosownej dokumentacji i wystąpienie z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu. W tym czasie wyżej wymienione linie kolejowe będą mogły być eksploatowane przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego, bez konieczności uzyskiwania wcześniejszej zgody ministra.

Zmiana art. 18 ust. 8 ma na celu umożliwienie zbywania budynków użytkowych, w których znajdują się lokale mieszkalne. Większość tych budynków trafi w formie aportu do spółek Grupy PKP, głównie do PLK SA. Zgodnie z art. 42 ust. 4, osobom uprawnionym, zajmującym lokal mieszkalny, przysługuje prawo pierwszeństwa w nabyciu lokalu. Obecny przepis nie pozwala PKP SA dysponować budynkami, w których jest chociaż jeden lokal mieszkalny. Z tego tytułu PKP SA ponosi tylko koszty

utrzymania budynku. Rozwiązaniem problemu byłoby przekwaterowanie lokatorów do innych lokali, ale PKP SA nie posiada takich możliwości (wolnych lokali, ani środków na ich zakup).

Wzdłuż linii kolejowych, na ich gruncie i na gruncie przyległego pasa gruntu, położonych jest około 10 tys. budynków zamieszkałych przez kolejarzy, byłych kolejarzy i ich zstępnych. Wnosząc do PLK SA grunty linii kolejowych, należy wnieść również te budynki, ponieważ ich wydzielenie w odrębne nieruchomości, z uwagi na ich bliskie do torów położenie, nie jest możliwe. Nie przewiduje się również poszerzenia działalności PLK SA o działalność rynkową w zakresie komercyjnego wykorzystania budynków mieszkalnych.

Proponowany art. 18a modyfikuje i konkretyzuje dotychczasowe zasady dysponowania liniami kolejowymi o charakterze lokalnym na rzecz jednostek samorządu terytorialnego. Ma ułatwić samorządom przejmowanie na własność linii lub ich odcinków, jeżeli są one zainteresowane poprawą stanu technicznego tych linii kolejowych tj. przygotowują projekt inwestycyjny. Stosownie do przyjętej w „Strategii...” koncepcji, linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym mogą być przekazywane nieodpłatnie na własność jednostkom samorządu terytorialnego, jeżeli samorząd zadeklaruje gotowość wykonywania na takiej linii przewozów kolejowych. Zasadniczo to samorządy województw są zainteresowane przejmowaniem na własność linii kolejowych w celu ich modernizacji w celu zwiększenia prędkości pociągów i poprawy konkurencyjności transportu kolejowego wobec transportu drogowego. Nie zamyka się jednak możliwości przejęcia linii kolejowych przez pozostałe szczeble samorządowe. Przekazanie następuje po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw transportu. Ale tylko zobowiązanie samorządu terytorialnego do przewozów kolejowych stanowi jedyną podstawę do jej nieodpłatnego przekazania. W przypadku gdy na przejętej linii kolejowej nie będą wykonywane przewozy kolejowe, wówczas samorząd terytorialny musi poinformować o tym ministra właściwego do spraw transportu, występując do niego z wnioskiem o zmianę przeznaczenia danej linii lub jej odcinka. Wówczas minister właściwy do spraw transportu albo wyda zgodę na zmianę przeznaczenia danej linii pod warunkiem jej wykupu przez samorząd, albo też samorząd terytorialny zwróci linię w stanie niepogorszonym, odpowiednio do PKP SA lub PLK SA. Jeżeli na przejętej przez jednostkę samorządu terytorialnego, oprócz regionalnych przewozów pasażer-

skich, prowadzony jest ruch dalekobieżny i towarowy – jednostka obowiązana jest zlecić zarządzanie tą linią PLK SA. W 2006 r. na remonty i inwestycje linii niebędących liniami o znaczeniu państwowym przekazano z Funduszu Kolejowego – 81,8 mln zł, zaś z budżetu państwa na remonty tej kategorii linii – 19 mln zł.

Proponowany art. 18b umożliwi przedsiębiorcom kupno linii kolejowych zbędnych do działalności PLK SA.

Proponowana zmiana art. 20a podyktowana jest poniższymi względami. PKP SA jest właścicielem lub użytkownikiem 100% akcji (udziałów) w 29 spółkach, a ponadto wykonuje uprawnienia właścicielskie jako jeden z udziałowców lub akcjonariuszy w 55 spółkach (wg stanu na dzień 1 października 2006 r.). W 35 spółkach udział PKP SA jest mniejszy niż 10%. Zgodnie z dotychczasowym przepisem art. 20, należące do Skarbu Państwa i państwowych osób prawnych akcje lub udziały spółek wpisanych do rejestru przed dniem wpisania do rejestru PKP SA zbywa minister właściwy do spraw transportu lub PKP SA na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Przepisy te powodowały wydłużenie procedury przy zbywaniu niewielkiej liczby akcji lub udziałów. Nowe brzmienie art. 20a ogranicza możliwość udzielania pełnomocnictwa dla PKP SA przez ministra właściwego do spraw transportu i tym samym bezpośrednio kontrolę nad przebiegiem procesu prywatyzacji tylko do 3 spółek: PKP SKM Sp. z o.o., PKP WKD Sp. z o.o. i PKP LHS Sp. z o.o. W pozostałych spółkach, które nie były utworzone na podstawie ustawy, akcje lub udziały PKP SA będą zbywane na ogólnie obowiązujących zasadach określonych w Kodeksie spółek handlowych.

Proponowany art. 20b definiuje zadania, jakie powinna spełniać PKP SA jako koordynator kolejowych procesów przewozowych realizowanych przez różne podmioty z Grupy PKP w zakresie realizacji zadań wynikających z polityki transportowej państwa, w szczególności w sprawach wymienionych w tym przepisie.

Założeniem dokonania zmian w art. 29 i uchylenia przepisów art. 30 ustawy dotyczących trybu publicznej sprzedaży wymagalnych wierzytelności jest zniesienie dodatkowych ograniczeń w zakresie takiej sprzedaży, bowiem ogłoszenia prasowe, doręczenie zawiadomienia dłużnikowi i organom założycielskim, stwarzają niesolidnym dłużnikom możliwość podejmowania czynności w celu przedłużenia czasu i trybu sprzedaży bądź nawet uczynienia jej nieskuteczną. Natomiast po

stronie wierzyciela dotychczasowy tryb wymaga czasu i dodatkowych kosztów (ogłoszenia prasowe, uzyskiwanie informacji z KRS o dłużniku), co zagraża również przedawnieniem roszczeń. Wystarczają zatem regulacje zawarte w art. 31 odsyłającym do przepisów Kodeksu cywilnego w tym zakresie. Pozostawia się tylko przepis uprawniający do sprzedaży wymagalnych wierzytelności.

Proponowana zmiana przepisu art. 33a polega na dodaniu wyłączenia spod egzekucji środków finansowych na spłatę odsetek należnych od kredytów, pożyczek oraz obligacji. Przedmiotem ochrony interesów obligatariuszy powinna być zarówno kwota główna obligacji jak i świadczenia dodatkowe. Dlatego w celu ochrony obligatariuszy jak i gwaranta zasadne jest doprecyzowanie przepisu.

Proponowane uchylenie art. 33b wynika z faktu, że zgodnie z prawem wspólnotowym z zakresu stosowania przepisów o zamówieniach publicznych wyłączone są usługi finansowe związane z emisją, sprzedażą, kupnem lub zbyciem papierów wartościowych. Kredyty bankowe i pożyczki nie są objęte zakresem wyłączenia dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r., w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz.Urz. UE L 134 z 30.04.2004 r., str. 114; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 7, str. 132, z późn. zm.), a więc podlegają przepisom ustawy – Prawo zamówień publicznych.

Przepisy art. 37a wprowadzają konieczne regulacje usprawniające proces postępowania uwłaszczeniowego gruntów wchodzących w skład linii kolejowych, w tym dużej liczby działek ewidencyjnych nieposiadających uregulowanego stanu prawnego. W prowadzonych postępowaniach wielu wojewodów zobowiązuje PKP SA do wykazania, że grunty, mimo nieposiadania księgi wieczystej, nie stały się wcześniej własnością Skarbu Państwa na podstawie innych ustaw. Często postępowanie uwłaszczeniowe jest zawieszane do czasu stwierdzenia nabycia własności w drodze zasiedzenia przez Skarb Państwa, a także do czasu dokonania wpisu w księdze wieczystej. Czynności te wykonywane przez starostów są długotrwałe i wymagają uprzedniego zapewnienia środków finansowych. Proponowane zmiany, przez dodanie art. 37b, mają na celu usprawnienie i przyspieszenie procedury regulacji stanu prawnego gruntów.

Zmiana art. 41 ust. 2 polega na wyłączeniu ze sprzedaży lokali mieszkalnych w budynkach mieszkalnych, zwanych „koszarkami”, a znajdujących się na terenie pasa linii kolejowej lub w bezpośrednim sąsiedztwie z nim.

Zmiana art. 42 ust. 1 pkt 2 dostosowuje krąg osób uprawnionych do wykupu kolejowych lokali mieszkalnych do przepisów art. 26 pkt 12 ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy oraz o zmianie Kodeksu cywilnego (Dz. U. Nr 71, poz. 733, z późn. zm.). Dotychczasowa treść ww. pkt 2 była skorelowana z przepisami ustawy z dnia 2 lipca 1994 r. o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych (Dz. U. z 1998 r. Nr 120, poz. 787, z późn. zm.), które w tym zakresie zostały zmienione ustawą z dnia 21 czerwca 2001 r.

Zmiana terminu, o którym mowa w art. 43 ust. 1, na złożenie oświadczenia o zamiarze nabycia lokalu mieszkalnego PKP SA, z 6 miesięcy na 3 miesiące, pozwoli przyspieszyć procedurę sprzedaży tych lokali.

Zmiana ust. 4 w art. 43 związana jest z nowym przepisem – art. 46a, w którym uregulowano możliwość przekazania gminom budynków i lokali mieszkalnych.

Przepisy art. 81 ust. 1 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” określiły dla PKP SA termin 31 grudnia 2006 r. na przekazanie gminom niesprzedanych budynków mieszkalnych z techniczną infrastrukturą towarzyszącą. Rygorystyczne wymogi co do wielości dokumentacji i trybu przekazania nieruchomości oraz liczba nieruchomości i ich skomplikowany stan prawny nie pozwoliły na zrealizowanie tych zadań w określonym dotychczas ustawą okresie. Nadal pozostało niesprzedanych około 9 tysięcy lokali mieszkalnych, które powinny być przekazane gminom. Ich utrzymywanie przez PKP SA i ponoszenie z tego tytułu kosztów nie jest zasadne, zwłaszcza, że zadaniem PKP SA ma być przede wszystkim działalność finansowa spółki dominującej w grupie. W proponowanym obecnie art. 46a, przyjęto zasadę dobrowolnego przejmowania przez gminy od PKP SA tego majątku, ze względu na to, że obowiązek, który był dotychczas w art. 81, prowadzi do naruszenia samodzielności gmin.

Mając na uwadze obecny niski poziom aktywów netto Funduszu Własności Pracowniczej oraz projekcję dalszych wpłat do niego przez PKP SA, proponuje się przedłu-

żenie z 2 do 5 lat okresu, po upływie którego uczestnik będzie miał prawo umorzyć swoje jednostki uczestnictwa. Nieprzedłużenie tego okresu może spowodować od września 2007 r. umorzenie znacznej liczby jednostek uczestnictwa, co zagrozi ekonomicznej zasadności funkcjonowania FWP i może doprowadzić w przyszłych latach do uzyskania znacznych korzyści przez pozostałą w Funduszu grupę uczestników.

Propozycja dodania art. 74a i art. 74b ma genezę i uzasadnienie w tym, że przepisy ustawy nie uregulowały źródeł i podmiotów zobowiązanych do finansowania działalności socjalnej dla emerytów i rencistów, byłych pracowników przedsiębiorstwa państwowego PKP i ich rodzin. Koszty związane z działalnością socjalną dla emerytów i rencistów oraz z wykupem kolejowych świadczeń przejazdowych stanowią duże obciążenie finansowe dla PKP SA.

W strukturze PKP SA brak jest terytorialnych jednostek organizacyjnych na obszarze kraju, które mogłyby realizować te zadania wynikające z wymienionych uprawnień. Takie struktury posiadają spółki zależne, które prowadzą działalność socjalną dla swoich pracowników, a także dla odchodzących na emeryturę i rentę z tych spółek. Propozycja wyłączenia z tego procesu spółki „PKP Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. wynika z tego, że spółka ta będzie podlegała usamorzędowaniu. Nieuwzględnienie tego faktu może spowodować, że grupa emerytów nie miałaby zapewnionej przewidzianej w tym przepisie opieki socjalnej.

Wykup uprawnień dla emerytów i rencistów oraz członków ich rodzin jest dokonywany na podstawie umów zawieranych przez pracodawców zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych z przewoźnikiem pasażerskim.

Proponowane zmiany w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym są związane z koniecznością wprowadzenia nowych definicji i ustawowego uregulowania pracy komisarzy odbiorczych pojazdów kolejowych.

W związku z możliwością przekazywania na własność jednostkom samorządu terytorialnego dworców kolejowych wraz z gruntami, definiuje się pojęcie „dworzec kolejowy”.

Sprawa odbioru technicznego pojazdów kolejowych oraz ich zespołów i podzespołów, a także koniecznych do ich prawidłowego funkcjonowania wyrobów, elementów i materiałów wymaga pilnego ustawowego uregulowania.



W grę wchodzi tu właściwa ocena doboru i jakości zastosowanych zespołów, podzespołów, wyrobów, elementów i materiałów oraz jakości i poprawności realizacji procesów technologicznych: wykonania, demontażu, weryfikacji, naprawy, montażu i innych procesów oraz czynności o istotnym znaczeniu dla stanu technicznego pojazdu kolejowego. Czynności, o których mowa powyżej, powinny być wykonywane zarówno w trakcie procesu produkcji, modernizacji, naprawy lub odnowienia, poprzedzającego wydanie świadectwa sprawności technicznej pojazdu.

Stosowanie jednolitych kryteriów przy odbiorach technicznych nabiera coraz większego znaczenia przy realizacji warunków zapewnienia interoperacyjności trans-europejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zarówno w transeuropejskich systemach dużych prędkości jak też w systemach kolei konwencjonalnej, pojazdy kolejowe (tabor) stanowią istotny element podsystemu strukturalnego. Konieczne jest więc wprowadzenie takiego modelu organizacyjnego, w którym nadzór nad całością czynności wykonywanych przez komisarzy odbiorczych sprawowałaby jednostka niezależna od stron związanych umową dotyczącą wykonywania pewnych czynności dotyczących przedmiotu odbioru tj. produkcji, naprawy, modernizacji lub odnowienia taboru kolejowego. Obecnie na rynku kolejowym funkcjonuje wielu niezależnych przewoźników (potencjalnych odbiorców pojazdów kolejowych), jak też przedsiębiorców zajmujących się produkcją, modernizacją, naprawą i odnowieniem tych pojazdów. Natomiast brak jest jednolitych, ustawowych uregulowań dotyczących odbiorów technicznych i czynności wykonywanych przez komisarzy odbiorczych.

Należy przy tym zaznaczyć, że istnieje zasadnicza różnica między czynnościami wykonywanymi przez komisarzy odbiorczych w ramach odbioru technicznego a czynnościami wykonywanymi przez Prezesa UTK przy wydawaniu świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych, a także wykonywanymi przez Prezesa UTK jako organ wyspecjalizowany w ramach kontroli wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu oraz eksploatacją pojazdów szynowych. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, o którym mowa w art. 23 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, jest wydawane na każdy typ pojazdu kolejowego. Jest więc sprawą oczywistą, że jednym świadectwem

dopuszczenia typu do eksploatacji może być objęta większa liczba pojazdów kolejowych o takich samych rozwiązaniach konstrukcyjnych.

Prezes UTK, jako organ wyspecjalizowany, zgodnie z art. 38 ustawy z 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, prowadzi również kontrolę spełniania przez wyroby zasadniczych wymagań, a także postępowanie w zakresie wprowadzanych do obrotu wyrobów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami. Jednakże powyższa działalność kontrolna nie może w sposób oczywisty dotyczyć każdego indywidualnie ocenianego wyrobu.

Natomiast czynności odbioru technicznego mają być dokonywane przez komisarzy odbiorczych przy realizacji każdej umowy zawartej między wykonawcą a odbiorcą, jeżeli dotyczy ona pojazdu kolejowego, zespołu, podzespołu, wyrobu hutniczego lub części, uwzględnionych w projektowanych przepisach wykonawczych do ustawy. Ten odbiór dotyczy przecież każdego indywidualnego wyrobu, niezależnie od procesu operacyjnego, tj. produkcji, modernizacji, naprawy lub odnowienia.

Z powyższego wynika, że bardzo zróżnicowany będzie zarówno katalog wyrobów podlegających odbiorom technicznym, jak też procesów operacyjnych, w trakcie których będzie on realizowany. Dlatego niemożliwe jest wyszczególnienie w projektowanym przepisie ustawy wszystkich przepisów określających warunki i normatywy techniczne, które stanowią podstawę do sprawdzenia zgodności rzeczywistych parametrów konstrukcyjnych, technologicznych, technicznych i eksploatacyjnych. Są to normy zharmonizowane oraz zasadnicze i szczegółowe wymagania, o których mowa w ustawie o systemie oceny zgodności, w tym także techniczne specyfikacje interoperacyjności, a także inne uregulowania krajowe i zagraniczne. Istotne znaczenie ma to, aby te przepisy miały zastosowanie odpowiednio do każdego pojazdu, zespołu, podzespołu, wyrobu hutniczego lub części, będących przedmiotem odbioru technicznego i dotyczyły każdego procesu operacyjnego, w trakcie którego ten odbiór jest przeprowadzany.

Proponowane zmiany ustawy wprowadzają zasadę dotyczącą niezależności dokonującego odbioru technicznego (komisarza odbiorczego) w odniesieniu do którejkolwiek strony, tj. zarówno wykonawcy jak też i odbiorcy. Podobna zasada stosowana jest w Niemczech, a na terenie Polski obowiązywała również przez wiele lat, bo aż do 1997 r., w ramach realizowanych wewnątrz PKP odbiorów komisarycz-

nych. Jeszcze przed kilkunastu laty, gdy wykonawcy i odbiorcy zaliczani byli do tzw. jednostek gospodarki uspołecznionej, odbiory komisaryczne były przeprowadzane przez komisarzy odbiorczych, którzy nie byli związani organizacyjnie zarówno z wykonawcami jak i odbiorcami. Poprzednio działalność tych komisarzy uregulowana była zarządzeniem Nr 244 Ministra Komunikacji z dnia 30 listopada 1965 r. (Dz. Urz. Min. Komunikacji Nr 54, poz. 331) będącego jednocześnie Dyrektorem Generalnym Przedsiębiorstwa Państwowego „PKP”. Przepisy te utraciły już moc obowiązującą i nie zostały wznowione, co powoduje poważne problemy z zapewnieniem profesjonalności odbiorów technicznych w tym zakresie. Komisarze, o których mowa powyżej, w oparciu o określone przepisy wewnętrzne wykonywali swoje czynności w ramach jednego przedsiębiorstwa (PKP), łączącego zadania przewoźnika, zarządcy infrastruktury, a także wykonującego prace z zakresu napraw, modernizacji i odbudowy pojazdów kolejowych.

Aktualnie spora część tej kadry znalazła zatrudnienie u różnych przedsiębiorców kolejowych i należałoby ją w dalszym ciągu wykorzystywać do właściwego wykonywania zadań. Jednakże powołanie odrębnej jednostki organizacyjnej, zatrudniającej komisarzy odbiorczych i świadczącej usługi w tym zakresie, wiązałoby się w aktualnej sytuacji z dużymi trudnościami natury organizacyjnej oraz finansowej. Z tych samych powodów niewskazane byłoby zatrudnianie komisarzy odbiorczych w jednym z centralnych urzędów administracji rządowej. Zastosowanie wzorów przyjętych

w EBA (niemieckim odpowiedniku UTK), gdzie czynności odpowiadające odbiorom technicznym zlecane są jako odrębne zadania niezależnym ekspertom, posiadającym status prawny samodzielnych podmiotów gospodarczych, wymaga rozbudowy struktury UTK (UTK posiada ponad 10 krotnie mniejszą administrację w porównaniu z administracją EBA) i ponoszenia poważnych kosztów z budżetu państwa.

W projekcie ustawy proponuje się, aby minister właściwy do spraw transportu miał prawo wyznaczania, w drodze decyzji administracyjnej, jednostki organizacyjnej zapewniającej pełny nadzór nad pracą komisarzy odbiorczych. W ramach tych dodatkowych zadań ta jednostka będzie miała obowiązek:

wglądu do aktualnej listy komisarzy,

przyjmowania zgłoszeń dotyczących zlecenia wykonania odbioru technicznego, realizowania powyższych zleceń przez wyznaczanie komisarzy odbiorczych do konkretnych zleceń, ewidencjonowania czynności dotyczących potwierdzania świadectw sprawności technicznej.

Z tytułu wykonywania powyższych czynności ta jednostka będzie miała prawo pobierania opłat w wysokości określonej w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy oraz będzie wypłacać komisarzom wynagrodzenie.

W ustawie określono maksymalne wysokości opłat pobieranych w trakcie odbiorów technicznych, z uwzględnieniem poszczególnych przedmiotów odbioru.

W art. 23a określono zakres odbiorów technicznych wykonywanych przez komisarzy odbiorczych, informację, że czynności te są odpłatne oraz maksymalne wysokości opłat. Wysokości opłat zostały skalkulowane tak, aby zapewnić merytoryczne wykonanie prac związanych z przeprowadzaniem badań poszczególnych przedmiotów odbioru, gwarantujących bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczną eksploatację taboru. Maksymalne opłaty uwzględniają pełną procedurę dopuszczenia do eksploatacji nowo wyprodukowanego taboru, także dla pociągów dużych prędkości. W kalkulacji wzorowano się odpowiednio na wysokości opłat pobieranych w analogicznych przypadkach w krajach Unii Europejskiej. Uwzględniono również delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania stosownych rozporządzeń wykonawczych.

Wymagania stawiane jednostce świadczącej usługi w zakresie odbiorów technicznych określone zostały w art. 23b ust. 1. Jednostki te, zgodnie z projektem, powinny dawać gwarancję właściwego wykonywania odbiorów technicznych przez zatrudnianie doświadczonych specjalistów w zakresie taboru kolejowego oraz posiadać sprzęt do prowadzenia specjalistycznych badań.

Art. 23c określa warunki, które powinny spełniać osoby ubiegające się o uprawnienia komisarza odbiorczego. Z kolei w art. 23d przewidziano warunki, jakie powinny spełniać podmioty prowadzące kursy przygotowawcze dla osób ubiegających się o uprawnienia komisarzy odbiorczych. Przeprowadzenie kursów będzie działalnością

regulowaną w rozumieniu ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 16 ust. 1 ustawy przewiduje, że za nadawanie uprawnień komisarzom odbiorczym Prezes UTK będzie pobierał opłaty.

Przy założeniu, że opłata za egzamin na komisarzy odbiorczych będzie wynosiła 50% kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzedzającym złożenie wniosku o egzamin, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie przepisów o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, kwota z tytułu opłat wyniesie ok. 247 800 zł. Natomiast zakładając, że opłata dla członków komisji wynosić będzie 4,5% kwoty opłaty za egzamin wnoszonej od każdej osoby egzaminowanej, koszty komisji egzaminacyjnej wyniosą ok. 41 tys. zł, a łącznie z innymi kosztami – ogółem koszt egzaminów wyniesie ok. 46 tys. zł.

Zmiany art. 24 dotyczą obowiązku potwierdzania świadectw sprawności technicznej przez komisarzy odbiorczych. Jest to istotna regulacja prawna, ponieważ dotychczas świadectwa sprawności technicznej mogli wystawiać przewoźnicy kolejowi lub użytkownicy bocznic i w tym zakresie nie byli weryfikowani przez jakikolwiek zewnętrzny podmiot.

Wykonywanie odbiorów technicznych na zasadach określonych przepisami zawartymi w proponowanych przepisach będzie stosowane po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, co zostało określone w art. 4.

Proponowane zmiany w art. 30 mają na celu usprawnienie funkcjonowania na rynku przewoźników kolejowych. Proponuje się, aby zarządca infrastruktury kolejowej przydzielając trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, uwzględniał potrzebę skomunikowania pociągów dla przewozu tego rodzaju. Przewoźnicy będą obowiązani do porozumienia się w zakresie połączeń pociągów, których konieczność skomunikowania wynika z interesu podróżnych. Zarządca infrastruktury będzie koordynatorem tych uzgodnień, na organizowanych konferencjach rozkładów jazdy.

Proponowane dodanie w art. 33 ust. 5c ma na celu ustabilizowanie stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla przedsiębiorców realizujących usługi publiczne na podstawie zawartych umów. Ich coroczny wzrost nie powinien przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji. Powyższy przepis jest zgodny

z obecnymi przepisami ustawy o transporcie kolejowym (art. 33 ust. 5b), które pozwalają na to by w wyniku dotacji budżetowej na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej nastąpiło pomniejszenie kosztów udostępnienia infrastruktury kolejowej w tym obszarze rynku przewozu osób.

W związku z powyższym następuje zmiana ust. 3 w art. 38a. Wielkość dofinansowania utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, w tym w celu pomniejszenia kosztów udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikom realizującym usługi publiczne na podstawie zawartych umów, określa umowa zawarta między zarządcą infrastruktury a ministrem właściwym do spraw transportu.

Proponowany nowy art. 38b ma na celu zachęcenie jednostek samorządu terytorialnego do finansowania lub dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych z budżetu tej jednostki. Jako ekwiwalent proponuje się przyznawanie ulg w opłacie podstawowej na określonych liniach lub ich odcinkach dla przewoźników wykonujących regionalne przewozy pasażerskie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Wartość przyznanych ulg nie może przekroczyć wielkości środków finansowych przeznaczonych na sfinansowanie lub dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych. W celu realizacji zadań inwestycyjnych z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, samorząd zawiera umowę z zarządcą infrastruktury, w której między innymi określa się wielkość dofinansowania oraz przyznane ulgi w opłacie podstawowej dla określonych w ustawie przewoźników.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu. Organizacje o charakterze lobbingskim nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie art. 7 wyżej wymienionej ustawy.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Adresatami projektowanej ustawy są spółki: PKP SA, PLK SA i inne spółki Grupy PKP oraz samorządy terytorialne, a także podmioty biorące udział w procesie regulacji stanów prawnych nieruchomości. Podmiotami, na które oddziałuje zmiana ustawy o transporcie kolejowym są przewoźnicy kolejowi.

### Cel wprowadzenia ustawy

Celem wprowadzenia ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym jest stworzenie narzędzia do realizacji „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”. Określone w ww. Strategii... działania powodują konieczność dostosowania przepisów ustawy do nowych zadań i kierunków określonych w projekcie tego dokumentu. Zadania te mają służyć przyspieszeniu i efektywnemu przeprowadzeniu procesu restrukturyzacji Grupy PKP.

### Konsultacje społeczne

Projekt został rozesłany do partnerów społecznych: związków zawodowych działających w grupie spółek PKP SA oraz związku pracodawców, a także Izby Gospodarczej Transportu Lądowego. Został także omówiony na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Projekt został również skierowany do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Na wniosek Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego – Ministerstwo Transportu przeprowadziło z marszałkami województw konsultacje, w wyniku których wprowadzono korektę do proponowanych dotychczasowych przepisów. Nowe przepisy dotyczą następujących spraw:

przejmowania przez jednostki samorządów terytorialnych na własność linii kolejowych,

przejmowania przez gminy na własność dworców kolejowych, w celu remontu (odnowy) dworców i poprawy wizerunku miast,

ustabilizowania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla przewoźników świadczących usługi publiczne na podstawie umowy,

przyznawania ulg w opłatach za korzystanie z infrastruktury kolejowej w przypadku finansowania lub dofinansowania inwestycji infrastrukturalnych przez jednostkę samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy był na bieżąco konsultowany ze spółkami Grupy PKP i uwzględnia proponowane przez spółki rozwiązania.

#### Skutki uchwalenia ustawy

- wpływ regulacji na sektora finansów publicznych

Wejście w życie ustawy nie spowoduje zwiększenia wydatków budżetowych. Niemożliwy jest obecnie do określenia wpływ przepisów ustawy na budżety jednostek samorządu terytorialnego, gdyż proponowane, na wniosek samorządów województw, rozwiązania w zakresie inwestowania w infrastrukturę kolejową lub w remonty i modernizację dworców kolejowych nie są obowiązkowe. Przejmowanie przez gminy budynków dworcowych w zamian za wygaszenie zobowiązań PKP SA z tytułu podatku od nieruchomości jest również dobrowolne.

- wpływ na rynek pracy

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów, które w bezpośredni sposób wpłynęłyby na rynek pracy.

- wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość

Zakłada się, że realizacja zadań określonych w projekcie wpłynie na wzrost efektywności funkcjonowania spółek grupy kolejowej, poprawę ich rentowności, a co za tym idzie nastąpi wzrost konkurencyjności na rynku.

- wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wdrożenie projektu będzie miało korzystny wpływ na rozwój i sytuację regionów. Samorzady będą mogły przejmować linie kolejowe o lokalnym znaczeniu, na których będzie mógł rozwijać się ruch kolejowy.