

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy zmieniający ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) oraz ustawę z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1266, z późn. zm.) wprowadza nowe rozwiązania dotyczące lokalizacji linii kolejowych o państwowym znaczeniu.

Przepisy zawarte w art. 1 niniejszego projektu mają na celu wprowadzenie nowych regulacji w zakresie:

- 1) podmiotu, który może występować w trybie rozdziału 2b o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej,
- 2) czynności dokonywanych przez organ wydający decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w toku prowadzonego postępowania,
- 3) wywłaszczania nieruchomości pod lokalizację linii kolejowych,
- 4) wypłaty odszkodowań za wywłaszczone nieruchomości pod lokalizację linii kolejowych o państwowym znaczeniu.

Obecnie obowiązujące przepisy art. 9o ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowią, iż wnioskodawcą decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej o znaczeniu państwowym jest minister właściwy do spraw transportu. Dotychczasowa praktyka składania wniosków w tym zakresie wykazała, że nie jest to rozwiązanie najlepsze z punktu widzenia efektywności pozyskiwania decyzji lokalizacyjnych. Wynika to z faktu, iż minister właściwy do spraw transportu nie sporządza niezbędnej dokumentacji do uzyskania stosownej decyzji, a bazuje jedynie na dokumentacji dostarczonej przez inwestora (PLK S.A.) – nie ma więc bezpośredniego wpływu na jej tworzenie. Tym samym występuje w charakterze pośrednika między inwestorem a właściwym organem. Udział ministra właściwego do spraw transportu w powyższym postępowaniu, niepotrzebnie wydłuża proces uzyskiwania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii

kolejowej. Dodatkowo należy zaznaczyć, iż zawarta w obecnie obowiązującym art. 9ab ustawy o transporcie kolejowym regulacja, dotycząca możliwości upoważnienia Zarządu PLK S.A. przez ministra właściwego do spraw transportu do dokonywania w jego imieniu, określonych czynności faktycznych i prawnych związanych z lokalizacją linii kolejowej i nabywaniem nieruchomości, może powodować poważne komplikacje na etapie przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych. Pojawiające się trudności dotyczyć mogą zakresu upoważnienia i wyspecyfikowania czynności, do których Zarząd PLK S.A. należałoby upoważnić. Pamiętać należy bowiem, iż Zarząd PLK S.A. działałby w imieniu Skarbu Państwa reprezentowanego przez ministra właściwego do spraw transportu. Wszelkie więc szkody wynikłe z działań umocowanego przez ww. ministra Zarządu PLK S.A. będą obciążać tego ministra. Ponadto obecnie obowiązujące przepisy wymagają dokonywania wielu bardzo kosztownych czynności związanych z wyposażaniem spółki PLK S.A. w nieruchomości przeznaczone pod lokalizację linii kolejowych w formie aportu. Konstrukcja ta prowadzi do sytuacji, iż do czasu dokonania aportu to minister właściwy do spraw transportu, jako reprezentant Skarbu Państwa, jest zobligowany do zarządzania tymi nieruchomościami, w tym zarządzania budynkami mieszkalnymi jeśli zostały wywłaszczone, zabezpieczania ich przed katastrofą budowlaną, kradzieżami, prowadzenia ich ewidencji itp. do czasu wykorzystania na przeznaczony cel. Przygotowanie przedmiotowych nieruchomości do aportowania będzie wymagało m.in. dokonywania wszystkich wycen nieruchomości, określając ich wartość rynkową dla nowego przeznaczenia (tj. dla celów transportowych), przygotowania dokumentów dotyczących założenia ksiąg wieczystych (ewentualnie zmiany wpisów w księgach wieczystych). Czynności te związane są z m.in. koniecznością zorganizowania przetargów na wybór rzeczoznawców majątkowych, weryfikacją ich pracy przy odbiorze sporządzonych operatów szacunkowych itp. Wszystkie te zadania, w związku ze stale wzrastającą ilością uzyskiwania decyzji lokalizacyjnych linii kolejowych, prowadziłyby do konieczności zwiększenia zatrudnienia w Ministerstwie Infrastruktury o osoby wykonujące opisane wyżej czynności, stanowiąc

dodatkowe obciążenie dla budżetu państwa.

Z powyższych względów projektowana nowelizacja zakłada, iż wnioskodawcą będzie PLK S.A., czyli zgodnie z rządową Strategią dla transportu kolejowego do roku 2013 – zarządca narodowej infrastruktury kolejowej. Ponadto należy wskazać, iż na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594), Minister Infrastruktury kieruje zarówno działem administracji rządowej transport jak i działem: budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa. Tak więc, zgodnie z art. 9o ust. 1 i art. 9q ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym Minister Infrastruktury jest jednocześnie stroną i organem odwoławczym w postępowaniu administracyjnym o ustalenie lokalizacji linii kolejowej o państwowym znaczeniu. Sytuacja taka może być uznana za naruszenie jednej z podstawowych zasad postępowania administracyjnego polegającej na wyłączeniu organu administracyjnego, którego praw i obowiązków dotyczy sprawa, z dokonywania rozstrzygnięć administracyjnych w tym zakresie.

Wprowadzony dodatkowo ust. 2a w art. 9o przedłuży do 14 dni termin usunięcia braków we wniosku składanym do wojewody. Z obecnej praktyki wynika, że usterki w dokumentacji wniosku dotyczą jednoznacznego określenia przedmiotu wniosku tj. działek gruntu objętych decyzją. Skontrolowanie poprawności wniosku w tym zakresie, wymaga sprawdzenia dokumentacji w ośrodkach dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej. Przewidziany w art. 64 § 2 K.p.a. termin 7 dni na usunięcie braków jest zbyt krótki, szczególnie jeśli kontrola dotyczy wniosku obejmującego kilka tysięcy nieruchomości.

Zmiany zaproponowane w art. 9o ust. 6 i art. 9q ust. 2 oraz 9ac ust. 1a dotyczą doprecyzowania zapisów w zakresie powiadamiania stron w przypadku wszczęcia postępowania o ustalenie lokalizacji linii kolejowej oraz zawiadomienia o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Projektowane przepisy mają na celu usunięcie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących określenia początku biegu terminu doręczenia.

W obecnie obowiązującym stanie prawnym może powstać wątpliwość czy termin ten wobec właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości objętych wnioskiem o ustalenie lokalizacji linii kolejowej biegnie od dnia doręczenia postanowienia czy od dnia jego obwieszczenia. Ponadto zrezygnowano z formy postanowienia dla zawiadamiania stron uznając, iż takie rozwiązanie ułatwi pracę urzędom wojewódzkim, jednocześnie nie uszczuplając praw stron postępowania.

Projektowany art. 9s ust. 3 ustawy zgodnie z generalną zasadą wyrażoną w art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.) stanowi, iż nieruchomości wydzielone pod linie kolejowe z mocy prawa stają się własnością Skarbu Państwa. Wywłaszczenie, jako rozwiązanie wyjątkowe, bez którego nie można by zrealizować celu publicznego, zostało w tym przypadku zastrzeżone wyłącznie na rzecz Skarbu Państwa, uosabiającego całokształt praw majątkowych przysługujących państwu. Art. 9s ust. 3a stanowi, iż jeżeli na prawie własności lub prawie użytkowania wieczystego wywłaszczanych nieruchomości zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna prawa te wygasają.

Projektowany art. 9s ust. 3b stanowi, że PLK S.A. nabywa z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego gruntów wydzielonych pod linie kolejowe oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych gruntach. Zawarty w projektowanej nowelizacji ust. 3b w art. 9s należy odnieść do skutków wyrażonych w pozostałych ust. 3c i 3d tego samego przepisu. Przedmiotowy ust. 3c mówi o tym, iż za nabyte przez PLK S.A. użytkowanie wieczyste gruntów przeznaczonych pod lokalizację linii kolejowych nie pobiera się pierwszej opłaty i opłat rocznych, a nabycie własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych gruntach

następuje nieodpłatnie. Z kolei zawarty w projekcie nowelizacji ustęp 3d zwalnia od podatku dochodowego dochód PLK S.A. z tytułu nabycia ww. praw.

Zwolnienie z opłat i podatku dochodowego, o których mowa w projektowanym art. 9s ust. 3c i 3d nie stanowi pomocy publicznej i tym samym nie wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej. Pomocą publiczną jest wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów. Jest ona niezgodna ze wspólnym rynkiem w takim zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Aby dane przysporzenie zostało uznane za pomoc publiczną niezgodną ze Wspólnym Rynkiem muszą zostać spełnione łącznie wszystkie powyżej wskazane elementy. Oznacza to, że nie każda korzyść odniesiona przez przedsiębiorcę jest pomocą publiczną.

Na przykład nie zakłóca konkurencji ani nie grozi jej zakłóceniem środek, który został udzielony na działalność w sektorze objętym monopolem naturalnym lub prawnym. Środek taki nie może zakłócić konkurencji bowiem jego beneficjent nie posiada konkurentów.

Zwolnienie z opłat (pierwszej opłaty i opłat rocznych) z tytułu użytkowania wieczystego oraz zwolnienie z podatku dochodowego, określone w projektowanym art. 9s ust. 3c i 3d jest skierowane do PLK S.A. jako przedsiębiorcy, jednakże dla zastosowania art. 87 TWE konieczną przesłanką jest również ustalenie, czy dana korzyść odniesiona przez przedsiębiorcę narusza lub grozi naruszeniem konkurencji. W odniesieniu do przedmiotu działalności PLK S.A., którym jest zarządzanie infrastrukturą kolejową przesłanka naruszenia konkurencji nie jest spełniona bowiem PLK S.A. została powołana do zarządzania infrastrukturą kolejową (stan zarządzanych przez PLK S.A. linii kolejowych na dzień 31 grudnia 2007 r. wynosi 18.993 km – co stanowi ponad 95 % stanu wszystkich linii kolejowych w Polsce), w tym jest jedyną spółką zarządzającą liniami kolejowymi o znaczeniu państwowym (stan zarządzanych

przez PLK S.A. linii o państwowym znaczeniu na dzień 31 grudnia 2007 r. wynosi 11.526 km). Zgodnie z art. 4 ustawy o transporcie kolejowym liniami kolejowymi o znaczeniu państwowym są istniejące lub projektowane linie kolejowe, których budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi. PLK S.A. wykonuje funkcje polegające na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, wskazane w art. 5 ustawy o transporcie kolejowym, w tym zapewnia dostęp do infrastruktury kolejowej wszystkim przewoźnikom kolejowym. PLK S.A. zarządza infrastrukturą kolejową w zakresie określonych linii kolejowych, zapewnia ich utrzymanie, modernizację i rozbudowę, a wsparcie udzielone PLK S.A. w formie zwolnienia z opłat i z podatku dochodowego, o których mowa w projektowanym art. 9s ust. 3c i 3d będzie podlegać wykorzystaniu dla celów bezpośrednio związanych z działalnością PLK S.A. w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową. PLK S.A. wykonuje zadania państwa w odniesieniu do utrzymania, remontowania, budowy i zarządzania infrastrukturą kolejową w Polsce. Zadania te są wykonywane przez PLK S.A. zamiast ministra właściwego do spraw transportu. Jednocześnie PKP PLK S.A. nie prowadzi żadnej innej działalności gospodarczej. Zgodnie ze Strategią dla transportu kolejowego do roku 2013 Spółka PLK S.A. nie jest podmiotem nastawionym na maksymalizację zysku, ale na realizację celu publicznego. Ewentualne zyski będą zaś przeznaczane na kolejne inwestycje infrastrukturalne związane głównie z Programem Operacyjnym Infrastruktura i środowisko a także z projektem Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, który jest oczekiwany od strony polskiej przez Komisję Europejską, ponieważ na jego podstawie będzie ona oceniać i analizować zmiany zachodzące w polskim systemie transportu kolejowego oraz przeznaczać środki finansowe na jego wsparcie (obecnie trwają finalne prace nad ww. projektem w Ministerstwie Infrastruktury). Master Plan będzie strategicznym dokumentem planistycznym, pozwalającym władzom państwa i podmiotom gospodarującym w polskim transporcie kolejowym podejmować m.in. zadania inwestycyjne oraz stworzyć harmonogram realizacji innych zadań, szczególnie w zakresie: projektowania

i przygotowania inwestycji, budowy i modernizacji infrastruktury, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania.

Ponadto kapitał PLK S.A. nie może reprezentować innych interesów niż interes państwa. Po zakończeniu procesów przemieszczeń majątkowych po byłym przedsiębiorstwie państwowym PKP jedynym właścicielem PLK S.A. będzie Skarb Państwa, który nie będzie wymagał zwrotów od zaangażowanych w spółkę kapitałów, w postaci dywidend.

W tej sytuacji zwolnienie PLK S.A. z opłat i podatku dochodowego od nabycia praw, o których mowa w art. 9s projektowanej ustawy mimo, że jest zwolnieniem skierowanym do przedsiębiorcy nie narusza i nie zagraża naruszeniem konkurencji na rynku UE.

W przypadku PKP PLK S.A. należy stwierdzić, że działa ona jako zarządca infrastruktury kolejowej w warunkach monopolu naturalnego. Podobne stanowisko prezentuje Komisja Europejska w swoich dotychczasowych decyzjach<sup>1)</sup> (szczególnie warto zwrócić uwagę na decyzję w sprawie Network Rail).

Na gruncie prawa polskiego podstawowe regulacje dotyczące dostępu do korzystania z infrastruktury kolejowej zawiera ustawa o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 29 przewoźnicy kolejowi, posiadający licencje na wykonywanie przewozów osób i/lub rzeczy, są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Zgodnie z ww. ustawą zarządca jest obowiązany do udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych przez przewoźników kolejowych, z zachowaniem zasady równego ich traktowania. Warunki ubiegania się o dostęp do infrastruktury kolejowej są identyczne dla wszystkich przewoźników.

Analiza orzecznictwa Komisji dotyczącego finansowania ze środków publicznych infrastruktury kolejowej prowadzi do wniosku, że jeżeli środki publiczne przekazywane są zarządcy infrastruktury kolejowej w celu

---

<sup>1)</sup> ) Decyzja Komisji N 356/2002 Network Rail, Decyzja Komisji N 284/2005 Irish Broadband, Decyzja Komisji C 42/2001 Terra Mittica S.A., Decyzja Komisji 355/2004 Antwerp Airport.

umożliwienia mu prowadzenia działalności polegającej na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, w tym na budowę infrastruktury kolejowej, środki te, zasadniczo nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 87 (1) Traktatu. Wyraźnie zostało to podkreślone we wspomnianej wyżej sprawie pomocy państwa N 356/2002 – Zjednoczone Królestwo v. „Network Rail”.

Zaznaczyć należy, iż w toku uzgodnień międzyresortowych Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów uzgodnił projektowane zapisy, jak również Minister Rozwoju Regionalnego wyraził opinię, iż w przypadku omawianego projektu i przewidzianego w nim wsparcia finansowego dla PKP PLK S.A. nie ma zagrożenia wystąpienia pomocy publicznej.

Nabycie praw do gruntu jest nieodzownym czynnikiem zrealizowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym, których finansowanie zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym należy do budżetu państwa. Stąd zwolnienie z opłat z tytułu nabycia użytkowania wieczystego oraz zwolnienie z podatku dochodowego z tytułu nieodpłatnego nabycia własności budynków, urządzeń i lokali znajdujących się na gruncie oddawanym w użytkowanie wieczyste PLK S.A. stanowi formę finansowania z budżetu państwa przygotowania i realizacji inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Należy wskazać, że zwolnienie z rocznych opłat z tytułu użytkowania wieczystego, określone w projektowanym art. 9s ust. 3c będzie miało zastosowanie czasowe, ograniczone do okresu realizowania danej inwestycji dotyczącej linii kolejowej – do czasu zajęcia gruntu pod infrastrukturę kolejową. Zgodnie z art. 8 ustawy o transporcie kolejowym grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego.

Ponadto zaznaczyć należy, iż maksymalne koszty wykupu nieruchomości z budżetu państwa, jakie mogą powstać w 2009 r. będą wynosić ok. 120 mln zł. Zgodnie z art. 72 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami stawka procentowa pierwszej opłaty z tytułu użytkowania wieczystego wynosi od 15 % do 25 % ceny nieruchomości gruntowej. Biorąc

powyższe pod uwagę wysokość zwolnienia z tytułu pierwszej opłaty zawiera się w przedziale 18 – 30 mln zł. Uśredniając można przyjąć kwotę 24 mln zł.

Zgodnie z ustawą o gospodarce nieruchomościami maksymalna wysokość opłaty rocznej wynosi 3 % wartości rynkowej nieruchomości. W związku z powyższym, przy wskazanej skali planowanych do nabycia nieruchomości, zwolnienie od podatku będzie wynosiło maksymalnie 4 mln zł. Należy wskazać, iż nieruchomości zajęte pod linie kolejowe, zgodnie z art. 8 ustawy o transporcie kolejowym, są już zwolnione z opłaty z tytułu użytkowania wieczystego, tak więc proponowany zapis art. 9s ust. 3c dotyczący opłaty rocznej wprowadza nowe zwolnienie o charakterze przedmiotowym. Dotyczy ono jedynie okresu od dnia nabycia prawa użytkowania wieczystego do dnia wybudowania linii kolejowej (lub innych elementów infrastruktury).

Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.) przychodem podatkowym jest wartość otrzymanych nieodpłatnie lub częściowo odpłatnie rzeczy lub praw, a także wartość innych nieodpłatnych lub częściowo odpłatnych świadczeń, z wyjątkiem świadczeń związanych z używaniem środków trwałych otrzymanych przez zakłady budżetowe, gospodarstwa pomocnicze jednostek budżetowych, spółki użyteczności publicznej z wyłącznym udziałem jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków od Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków w nieodpłatny zarząd lub używanie. Zatem nieodpłatne nabycie z mocy prawa użytkowania wieczystego gruntów staje się z dniem, kiedy decyzja stała się ostateczna, trwałym przysporzeniem majątkowym, który stanowiłby przychód Spółki. Jednocześnie wskazać należy że środki, jakie otrzymałaby PKP PLK S.A. z budżetu państwa, stanowić będą dotację celową, o jakiej mowa w art. 106 ust. 2 pkt 1 lit. e ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem dotacjami celowymi są m.in. wydatki budżetu państwa na finansowanie kosztów realizacji inwestycji. Taka prawna kwalifikacja znajduje swoje skutki w zakresie

podatku dochodowego od osób prawnych. Zgodnie bowiem z art. 17 ust. 1 pkt 47 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wolne od podatku są dotacje otrzymane z budżetu państwa lub budżetu jednostki samorządu terytorialnego, z wyjątkiem dopłat do oprocentowania kredytów bankowych w zakresie określonym w odrębnych przepisach. W związku z powyższym wydatek, jaki ponosiłaby PKP PLK S.A. w związku z wypłatą odszkodowania, nie będzie również stanowił kosztu uzyskania przychodu. Zgodnie bowiem z art. 16 ust. 1 pkt 58 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych nie uznaje się za koszt uzyskania przychodów wydatków i kosztów bezpośrednio sfinansowanych z dochodów zwolnionych na podstawie art. 17 ust. 1 pkt 47 ww. ustawy. Uwzględniając, iż zgodnie z ustawą o podatku dochodowym od osób prawnych stawka podatku wynosi 19 %. Przy założeniu, iż PLK S.A. będzie miała wynik finansowy na poziomie 0 (co nie zdarzyło się od początku działalności spółki – co roku spółka notuje stratę) omawiane zwolnienie podatkowe należałoby oszacować na kwotę ok. 23 mln zł w skali roku.

Zmiany zaproponowane w art. 9t dotyczą sytuacji, w której tylko część nieruchomości została przejęta pod lokalizację linii kolejowych (wywłaszczeniem jest objęta tylko część nieruchomości), a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Ich powodem jest zmiana modelu nabywania nieruchomości i rezygnacja z koncepcji, iż to minister właściwy do spraw transportu przeprowadza proces związany z lokalizacją linii kolejowych o państwowym znaczeniu. W omawianym artykule PLK S.A. została obowiązana do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, na rzecz Skarbu Państwa pozostałej części takiej nieruchomości (w obecnie obowiązujących przepisach obowiązek ten spoczywa na ministrze właściwym do spraw transportu). W przypadku niepodjęcia przez PLK S.A. działań zmierzających do wykupu przedmiotowych nieruchomości, właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu, który składał ww. wniosek, służy powództwo cywilne do sądu powszechnego. Omawiane

nieruchomości będą wchodziły do zasobu nieruchomości Skarbu Państwa. Takie nabycie nieruchomości określone jest w praktyce sądowej jako „wywłaszczenie na żądanie właściciela”. Przez prawidłowe wykorzystanie nieruchomości zgodnie z jej dotychczasowym celem należy rozumieć racjonalne, właściwe w stosunku do celów dotychczasowych, wykonywanie przysługującego prawa rzeczowego do nieruchomości. Wykonanie prawa będzie podlegało ocenie według jego społeczno-gospodarczego przeznaczenia. Należy zatem przyjąć, że żądanie nabycia pozostałej części nieruchomości jest uzasadnione wówczas, gdy część pozostała po wywłaszczeniu straciłaby dla właściciela albo użytkownika wieczystego swoją dotychczasową użyteczność.

Dla wykonywania ww. zadań zgodnie z art. 9t ust. 4, zapłaty ceny nabycia nieruchomości dokonuje PLK S.A. Wysokość ceny zakupu określa się na podstawie art. 9t ust. 3 ustawy, który wskazuje, że cena nabycia nieruchomości nie może być wyższa od wartości rynkowej prawa do tej nieruchomości, ustalonej dla dotychczasowego sposobu jej zagospodarowania. Zgodnie z art. 151 ust. 1 ustawy o gospodarce nieruchomościami wartość rynkową nieruchomości stanowi najbardziej prawdopodobna jej cena, możliwa do uzyskania na rynku. Wartość ta jest określana przez rzeczoznawcę majątkowego w oparciu o przepisy prawa i standardy zawodowe rzeczoznawców majątkowych. Z powyższych względów Ministerstwo Infrastruktury uważa, iż nie istnieją obawy, iż treść art. 9t może prowadzić do sytuacji, w której kwota zakupu będzie kształtowana w sposób dowolny. W przypadku gdy właściciel lub użytkownik wieczysty omawianych nieruchomości poczuje się pokrzywdzony, służy mu powództwo cywilne do sądu powszechnego.

Ponadto zgodnie z art. 23 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, gospodarowanie zasobem nieruchomości Skarbu Państwa prawodawca powierzył właściwym terytorialnie starostom wykonującym zadania zlecone z zakresu administracji rządowej. Od wpływów osiągniętych ze sprzedaży, opłat z tytułu trwałego zarządu, użytkowania, czynszu dzierżawnego i najmu ww. nieruchomości, a także od wpływów osiągniętych z opłat z tytułu

użytkowania wieczystego tychże nieruchomości Skarbu Państwa oddanych w użytkowanie wieczyste, oraz od odsetek za nieterminowe wnoszenie przedmiotowych należności, starosta będzie potrącał 25 % środków, które stanowią jego dochód.

Proponowane zapisy projektowanego art. 9t stanowią powielone rozwiązania wynikające z ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami np. z art. 113 ust. 3 czy też art. 124 ust. 5. Są to rozwiązania, które już obecnie funkcjonują w obrocie prawnym. W związku z faktem, iż ustawa ta jest ustawą systemową dotyczącą zagadnień prawnych związanych z problematyką nieruchomości, wydaje się słusznym zastosowanie dobrych i już sprawdzonych rozwiązań dotyczących przedmiotowej kwestii.

Projektowane przepisy art. 9t ust. 3 mają na celu zagwarantowanie, że wypłacone odszkodowanie, za wywłaszczoną na żądanie właściciela (użytkownika wieczystego) nieruchomości, zostanie określone w sposób prawidłowy, czyli zgodnie z jej realną wartością.

Zmiana zaproponowana w art. 9w ust. 4 dotyczy przejęcia przez PLK S.A. zadania należącego uprzednio do ministra właściwego do spraw transportu tj. zapewnienia lokalu zamiennego w przypadku gdy decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nadano rygor natychmiastowej wykonalności, a decyzja dotyczy nieruchomości zabudowanej. Spółka PLK S.A. jest wówczas obowiązana, w terminie faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie do zapewnienia ww. lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego.

Projektowany art. 9x ust. 2 upoważnia PLK S.A. do wypowiedzenia umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia nieruchomości stanowiącej własność Skarbu Państwa, która została przeznaczona na pas linii kolejowej. Związane jest to z faktem, iż PLK S.A. jest podmiotem realizującym zadania państwa, na który zostaną przeniesione zadania Ministra Infrastruktury (występowanie z wnioskiem

o ustalenie lokalizacji linii kolejowej o znaczeniu państwowym) oraz starosty (wypłata odszkodowań).

Nowe brzmienie art. 9y, odmiennie niż dotychczasowo obowiązujące przepisy, reguluje tryb ustalania odszkodowania za grunty zajęte pod budowę linii kolejowej. Obecnie obowiązujące przepisy art. 9y ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowią, iż to Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu dokonuje wypłaty odszkodowania za wyłączone nieruchomości. Po wybudowaniu lub przebudowaniu linii o państwowym znaczeniu minister właściwy do spraw transportu na podstawie art. 9aa przepisów obecnie obowiązujących, wyżej wskazanej ustawy, wnosi powyższe nieruchomości w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A.

Ponadto zgodnie z obecnymi uregulowaniami, odszkodowanie ustalane jest w drodze decyzji administracyjnej a termin ustalenia odszkodowania nie jest oznaczony, co może budzić niepokój właścicieli/użytkowników wieczystych, których nieruchomości podlegają wyłączeniu.

Projektowana nowelizacja wprowadza nowe rozwiązania w tym zakresie. Zgodnie z proponowanym art. 9y ust. 1 to PLK S.A. będzie dokonywała wypłaty odszkodowania.

Dodatkowo należy stwierdzić, że z doświadczeń zgromadzonych podczas ustalania lokalizacji linii kolejowej w trybie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wynika, iż większość nieruchomości nabywana była w drodze umów cywilno-prawnych, w efekcie przeprowadzonych pomiędzy stronami negocjacji. W związku z tym zaproponowano, że ustalenie wysokości odszkodowania, będzie odbywało się w trybie negocjacji pomiędzy PLK S.A. a właścicielami/użytkownikami wieczystymi, także po wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Natomiast decyzja administracyjna ustalająca wysokość odszkodowania wydawana byłaby jedynie w przypadku niepowodzenia negocjacji. Powyższe rozwiązanie powinno w znacznym stopniu odciążyć wojewodów w zakresie prowadzenia postępowań

administracyjnych w tym przedmiocie i przyspieszyć wypłatę odszkodowań osobom uprawnionym.

Projektowany art. 9y ust. 3 przewiduje, iż wysokość odszkodowania ustala się na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez organ I instancji oraz według jej wartości w dniu uzgodnienia pomiędzy PLK S.A. a dotychczasowym właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości czy też osobą posiadającą ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości albo w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Wysokość ta nie może być niższa niż aktualna wartość rynkowa ustalona przez rzeczoznawcę majątkowego. Odszkodowanie to podlega waloryzacji na dzień wypłaty, według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości. Powyższe rozwiązanie jest spójne z ustawą z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami – ustawą systemową dotyczącą przedmiotowej problematyki.

Jednocześnie w projektowanym przepisie doprecyzowano kwestie związane z ustalaniem odszkodowania z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych. W szczególności wskazano, iż jeżeli na nieruchomościach przeznaczonych pod budowę linii kolejowych ustanowione zostały ograniczone prawa rzeczowe, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zmniejszana jest o kwotę równą wartości tych praw. Ponadto zaproponowano, aby kwota ta wypłacana była na rzecz osób, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe – jako odszkodowanie z tytułu wygaśnięcia tych praw. Dodatkowo jednoznacznie wskazano, że suma wysokości odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu wraz z odszkodowaniem z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych ustanowionych na tej nieruchomości lub na prawie użytkowania wieczystego nie może przekroczyć wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania

wieczystego. Jednocześnie biorąc pod uwagę pojawiające się wątpliwości związane z zasadami ustalania odszkodowania za wygaśnięcie hipoteki zaproponowano aby ustalane ono było w wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką, jednakże nieprzekraczającego wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego. Odszkodowanie to będzie zaliczane na spłatę świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz z odsetkami.

Kolejną bardzo istotną zmianę zawierają ust. 3e i 3f w art. 9y. Zaproponowano w nich aby wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte pod linie kolejowe odpowiadała przesłance „słusznego odszkodowania” określonej w art. 21 ust. 2 Konstytucji RP. Związane jest to m.in. z dotychczasowym orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego, w którym podnoszono, iż słuszne odszkodowanie powinno mieć charakter ekwiwalentny do wartości wyłączonego dobra. Innymi słowy oznacza to, że odszkodowanie powinno dawać właścicielowi bądź użytkownikowi wieczystemu możliwość odtworzenia analogicznego stanu jaki miał przed pozbawieniem praw do nieruchomości. Gwarancji takiej nie daje natomiast ustalenie wysokości odszkodowania na poziomie równym jedynie wartości wyłączonego prawa określonej przez rzeczoznawcę majątkowego. Należy bowiem zauważyć, iż odtworzenie sytuacji majątkowej sprzed wyłączenia wymaga, poza zakupem nieruchomości, także poniesienia dodatkowych kosztów związanych np. z poszukiwaniem tej nieruchomości, podatkami i opłatami związanymi z nabyciem, czy też przeprowadzką. W związku z tym w dodanych ust. 3a i 3b w art. 9y zaproponowano, aby wysokość odszkodowania za przejęte nieruchomości była wyższa niż ustalona przez rzeczoznawcę majątkowego w operacji szacunkowym wartości nieruchomości. Jednocześnie należy mieć na uwadze konieczność zachowania racjonalności działania ustawodawcy w zakresie określania zasad ustalania wysokości odszkodowania i właściwego wyważenia interesu publicznego i prywatnego. Dotyczy to w szczególności następstw dla budżetu państwa oraz kapitału spółki PLK S.A. Zatem zasady ustalania wysokości

odszkodowania nie mogą zagrażać osiągnięciu planowanego celu publicznego, powodując skutki trudne do „udźwignięcia” przez budżet państwa i a także przez spółkę PLK S.A., która reprezentuje interes państwa. Z tego też powodu zaproponowano, aby wysokość odszkodowania ustalona na podstawie wartości nieruchomości powiększana była do 5 % w przypadku, w którym dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie oraz o kwotę 10 000 zł w przypadku, gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym wydzielony został lokal mieszkalny.

Wskazać należy, że analogiczne rozwiązanie przewiduje ustawa z dnia 25 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 154, poz. 958).

Projektowany ust. 6 w art. 9y określa źródła finansowania wypłaty odszkodowań za wywłaszczone nieruchomości pod lokalizację linii kolejowych o państwowym znaczeniu, odwołując się w tym zakresie do art. 38 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Wynika to z faktu, iż pozyskanie nieruchomości pod lokalizację linii kolejowych o znaczeniu państwowym stanowi element przygotowania inwestycji kolejowej i dlatego powinno być finansowane z tych samych źródeł, co inne działania procesu inwestycyjnego dokonywane na liniach o państwowym znaczeniu. Powyższa regulacja jest konsekwencją zmiany podmiotu wypłacającego odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości na cele związane z lokalizacją linii kolejowej.

W art. 1 pkt 8 przedmiotowego projektu uchylono art. 9aa i 9ab ustawy o transporcie kolejowym. Przedmiotowe zmiany stały się konieczne ze względu na zmiany systemowe dotyczące podmiotu, który może występować w trybie rozdziału 2b o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Zawarta w art. 2 niniejszego projektu ustawy propozycja zmiany w art. 5a ust. 2 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1266, z późn. zm.) jest konsekwencją zmiany podmiotu wypłacającego odszkodowanie za nieruchomości pozyskane pod lokalizację linii kolejowych ze Skarbu Państwa reprezentowanego przez ministra właściwego do spraw transportu na PLK S.A.

Wypłata odszkodowań za wywłaszczane nieruchomości przez PLK S.A. częściowo uniezależni lokalizację linii kolejowych od uwarunkowań budżetowych. W nadchodzących latach realizowany będzie program inwestycyjny, dotyczący modernizacji infrastruktury kolejowej, w celu zapewnienia dostępności Polski z obszaru pozostałych państw członkowskich UE, poprawy spójności terytorialnej kraju, a także podniesienia parametrów techniczno – eksploatacyjnych sieci kolejowej i dostosowania jej do europejskich standardów. Założenia te zostaną osiągnięte poprzez pełne wykorzystanie środków pochodzących z Unii Europejskiej: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności. Kontynuowany będzie program modernizacji polskiej sieci kolejowej przewidziany na lata 2004 – 2006, na kierunkach Północ – Południe oraz Wschód – Zachód, a także realizacja najistotniejszych projektów o charakterze regionalnym: udrożnienia podstawowych ciągów wywozowych w ruchu towarowym na terenie Śląska i modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź.

Jednocześnie, rozpoczęto wdrażanie Programu Operacyjnego Infrastruktura i środowisko na lata 2007-2013, w celu dalszego podnoszenia konkurencyjności transportu kolejowego, wraz z rozpoczęciem prac przygotowawczych do budowy linii kolejowej dużych prędkości. Głównym celem inwestowania w infrastrukturę kolejową jest nieodtwarzanie, ale podnoszenie parametrów użytkowych linii (maksymalna prędkość techniczna pociągów, przepustowość linii i węzłów kolejowych) oraz redukcja czynników negatywnych (strat energii, zanieczyszczenia środowiska, kolizji z drogami lub innymi sieciami).

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i środowisko na lata 2007 – 2013 około 25 % ogółu środków finansowych przeznaczono na transport kolejowy, co stanowi kwotę 4,8 mld EUR (alokacja z Funduszu Spójności). Z tej sumy ok. 88 % zarezerwowano na modernizację linii kolejowych. Razem z wkładem krajowym, środki finansowe przeznaczone na transport kolejowy w Programie Operacyjnym Infrastruktura i środowisko wynoszą 5,6 mld EUR. Zakłada się, że wykorzystanie tych środków pozwoli na zmodernizowanie około 2 tys. km linii kolejowych.

Niemal wszystkie projekty z listy podstawowej mają związek z organizacją turnieju finałowego EURO 2012, którego goszczenie zostało przyznane Polsce oraz Ukrainie.

Inwestycjami tymi są:

- modernizacja linii E65,
- modernizacja linii E20 na odcinku Warszawa – Poznań (szlaki kolejowe),
- modernizacja linii E59,
- modernizacja linii E75 Rail Baltica,
- modernizacja linii CE59,
- modernizacja linii E30,
- modernizacja linii Psary – Kraków,
- modernizacja linii nr 8 na odcinku Warszawa – Kielce,
- modernizacja linii Warszawa – Łódź,
- budowa i modernizacja kolejowych połączeń z portami lotniczymi w Krakowie – Balicach oraz Katowicach – Pyrzowicach.

Jak wynika z powyższego praktycznie wszystkie inwestycje na liniach kolejowych będą wykonywane przy wsparciu środków z funduszy europejskich. Program Operacyjny Infrastruktura i środowisko przewiduje, że ok. 10 % projektu współfinansowanego ze środków UE stanowią koszty przygotowania

inwestycji, w tym wykup gruntów. Ponadto wypłata odszkodowań stanowi element przygotowania realizacji inwestycji na liniach o państwowym znaczeniu i zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 3 finansowana jest z budżetu państwa. PLK S.A. ma więc zapewnione źródło finansowania na pozyskanie niezbędnych nieruchomości pod lokalizację linii kolejowych o państwowym znaczeniu.

Projektowany art. 77a przewiduje przedłużenie obowiązywania nowelizowanych przepisów rozdziału 2b ustawy do dnia 31 grudnia 2020 r. Termin ten związany jest z założeniami określonymi w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej zmienionej następnie przez decyzję nr 1346/2001/WE z dnia 22 maja 2001 r. oraz decyzją nr 884/2004/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r., zgodnie z którymi do 2020 r. planowane jest zrealizowanie m.in. projektów kolejowych pokrywających się z transeuropejską siecią transportową.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt został udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej. Nie wpłynęły żadne zgłoszenia dotyczące zainteresowania pracami nad projektem niniejszej ustawy.

W dniu 23 lipca 2008 r. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu na posiedzeniu pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt ustawy.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Bezpośrednim adresatem ustawy jest podmiot realizujący inwestycje z zakresu budowy, przebudowy i rozbudowy linii kolejowych o znaczeniu państwowym tj. PKP PLK S.A. Projektowane zmiany ustanawiają szybką ścieżkę inwestycyjną. Wprowadzane regulacje będą dotyczyć również właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości położonych na terenie lokalizowanych linii kolejowych.

### 2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Zmiana przepisów dotyczących lokalizacji linii kolejowych oraz wywłaszczania pod nie nieruchomości będzie mogła mieć wpływ na wydatki budżetu państwa. Zgodnie z obecnie obowiązującą ustawą odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości zajęte pod lokalizację linii kolejowych wypłaca Skarb Państwa. Proponowana nowelizacja wprowadza regulacje, zgodnie z którymi powyższe odszkodowania będzie wypłacała bezpośrednio Spółka PKP PLK S.A. Należy jednak zwrócić uwagę, iż zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, koszty przygotowania inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym są finansowane z budżetu państwa w formie dotacji celowej dla PKP PLK S.A. oraz mogą być finansowane ze środków zarządcy, jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł, w tym ze środków pomocowych UE.

Dodatkowo, zgodnie z proponowanymi zapisami art. 9y wysokość odszkodowania za przejęte nieruchomości powiększy się o:

- a) 5 % ustalonego odszkodowania w przypadku, gdy dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości wyda tę nieruchomość lub opróżni lokal i inne pomieszczenia niezwłocznie, lecz

nie później niż w terminie 30 dni, od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna albo od dnia doręczenia zawiadomienia o nadaniu tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności,

- b) kwotę równą 10 000 zł w odniesieniu do nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym wydzielony został lokal mieszkalny.

Bezpośredni skutek dla budżetu państwa związany z przedmiotową nowelizacją będzie wynikał wprost z ustawy budżetowej przyjętej na dany rok.

Maksymalne koszty wykupu nieruchomości z budżetu państwa, jakie mogą powstać w 2009 r. będą wynosić ok. 120 mln zł. Około 6 mln tej kwoty przeznaczone będzie na dodatkowe odszkodowanie w wysokości 5 % wartości nieruchomości natomiast 2 mln zł – na nieruchomości zabudowane budynkami mieszkalnymi albo budynkami, w których wydzielone zostały lokale mieszkalne. Oznacza to, że proponowane zmiany wynikające z art. 9y ust. 3a i 3b dotyczące wykupu nieruchomości pod lokalizacje linii kolejowych przyczynią się do wzrostu wydatków o ok. 8 mln zł rocznie.

Zgodnie z art. 72 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.) stawka procentowa pierwszej opłaty z tytułu użytkowania wieczystego wynosi od 15 % do 25 % ceny nieruchomości gruntowej. Biorąc powyższe pod uwagę wysokość zwolnienia z tytułu pierwszej opłaty zawiera się w przedziale 18 – 30 mln zł. Uśredniając można przyjąć kwotę 24 mln zł.

Zgodnie z ustawą o gospodarce nieruchomościami maksymalna wysokość opłaty rocznej wynosi 3 % wartości rynkowej nieruchomości. W związku z powyższym, przy wskazanej skali planowanych do nabycia nieruchomości, zwolnienie od podatku będzie wynosiło maksymalnie 4 mln zł. Należy wskazać, iż nieruchomości zajęte pod linie kolejowe, zgodnie z art. 8 ustawy

o transporcie kolejowym, są już zwolnione z opłaty z tytułu użytkowania wieczystego, tak więc proponowany zapis art. 9s ust. 3c dotyczący opłaty rocznej wprowadza nowe zwolnienie o charakterze przedmiotowym. Dotyczy ono jedynie okresu od dnia nabycia prawa użytkowania wieczystego do dnia wybudowania linii kolejowej (lub innych elementów infrastruktury).

Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.) przychodem podatkowym jest wartość otrzymanych nieodpłatnie lub częściowo odpłatnie rzeczy lub praw, a także wartość innych nieodpłatnych lub częściowo odpłatnych świadczeń, z wyjątkiem świadczeń związanych z używaniem środków trwałych otrzymanych przez zakłady budżetowe, gospodarstwa pomocnicze jednostek budżetowych, spółki użyteczności publicznej z wyłącznym udziałem jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków od Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków w nieodpłatny zarząd lub używanie. Zatem nieodpłatne nabycie z mocy prawa użytkowania wieczystego gruntów staje się z dniem, kiedy decyzja stała się ostateczna, trwałym przysporzeniem majątkowym, który stanowiłby przychód Spółki. Jednocześnie wskazać należy że środki, jakie otrzymałaby PKP PLK S.A. z budżetu państwa, stanowić będą dotację celową, o jakiej mowa w art. 106 ust. 2 pkt 1 lit. e ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem dotacjami celowymi są m.in. wydatki budżetu państwa na finansowanie kosztów realizacji inwestycji. Taka prawna kwalifikacja znajduje swoje skutki w zakresie podatku dochodowego od osób prawnych. Zgodnie bowiem z art. 17 ust. 1 pkt 47 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wolne od podatku są dotacje otrzymane z budżetu państwa lub budżetu jednostki samorządu terytorialnego, z wyjątkiem dopłat do oprocentowania kredytów bankowych w zakresie określonym w odrębnych

przepisach. W związku z powyższym wydatek, jaki ponosiłaby PKP PLK S.A. w związku z wypłatą odszkodowania, nie będzie również stanowił kosztu uzyskania przychodu. Zgodnie bowiem z art. 16 ust. 1 pkt 58 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych nie uznaje się za koszt uzyskania przychodów wydatków i kosztów bezpośrednio sfinansowanych z dochodów zwolnionych na podstawie art. 17 ust. 1 pkt 47 ww. ustawy. Uwzględniając, iż zgodnie z ustawą o podatku dochodowym od osób prawnych stawka podatku wynosi 19 %. Przy założeniu, iż PLK S.A. będzie miała wynik finansowy na poziomie 0 (co nie zdarzyło się od początku działalności spółki – co roku spółka notuje stratę) omawiane zwolnienie podatkowe należałoby oszacować na kwotę ok. 23 mln zł w skali roku.

Wysokości ww. kwot są zdecydowanie niższe niż kwoty przedstawione w projekcie ustawy o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw – przyjętym przez Radę Ministrów i skierowanym do Sejmu RP. Wynika to z faktu, iż inwestycje kolejowe dotyczą głównie prac realizowanych w ramach obecnej geometrii i zajętego pasa gruntu istniejących linii kolejowych.

Ponadto należy zwrócić uwagę na projektowany art. 9t, w którym to PLK S.A. jest obowiązana do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego, nieruchomości nie nadających się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, na rzecz Skarbu Państwa. Nieruchomości te będą wchodziły do zasobu nieruchomości Skarbu Państwa, którego gospodarowanie zostało powierzone właściwym terytorialnie starostom. Zgodnie z art. 23 ust. 3 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, od wpływów osiągniętych ze sprzedaży, opłat z tytułu trwałego zarządu, użytkowania, czynszu dzierżawnego i najmu ww. nieruchomości, a także od wpływów osiągniętych z opłat z tytułu użytkowania wieczystego tychże nieruchomości Skarbu

Państwa oddanych w użytkowanie wieczyste, oraz od odsetek za nieterminowe wnoszenie przedmiotowych należności, starosta będzie potrącał 25 % środków, które stanowią jego dochód, na obszarze którego położone są te nieruchomości.

### 3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Ustawa wpłynie pozytywnie na rynek pracy. Ułatwienie inwestowania powinno zwiększyć ilość przedsięwzięć budowlanych w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy linii kolejowych.

### 4. Wpływ regulacji na rozwój regionalny

Dzięki ustawie mającej wpływ na jakość przewozów kolejowych i zwiększenie ilości nowych połączeń kolejowych można oczekiwać przyspieszenia aktywizacji regionalnej.

### 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Ustawa wpłynie na zwiększenie konkurencyjności gospodarki i przedsiębiorczości. Stworzy warunki do odbiurokratyzowania i skrócenia procedur inwestycyjnych w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy linii kolejowych. Przyspieszy realizację ważnych inwestycji kolejowych podnosząc konkurencyjność gospodarki.

### 6. Omówienie wyników konsultacji

W trakcie prac nad projektem przeprowadzono konsultacje z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A., PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A., a także z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89

podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Przewoźników Kolejowych. W wyniku konsultacji społecznych zgłoszone opinie i stanowiska zostały uwzględnione w projekcie. Opinie podmiotów do których skierowano projekt odnosiły się pozytywnie do projektu ustawy – wyrażając pogląd o celowości wprowadzenia projektowanych zmian zmierzających do przyspieszenia i uproszczenia procesu inwestycyjnego linii kolejowych o państwowym znaczeniu.

7. Projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.