



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 12 października 2000 r.

Nr 84

TREŚĆ:

Poz.:

USTAWA

948 — z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” 4921

ROZPORZĄDZENIA:

949 — Ministra Finansów z dnia 20 września 2000 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia trybu i warunków wydawania i cofania pozwoleń na zwolnienie z obowiązku złożenia zabezpieczenia przy przewozie towarów w ramach procedury tranzytu, szczególnych wymogów, które powinna spełniać osoba ubiegająca się o wydanie pozwolenia, wysokości kwoty oraz wykazu towarów, przy których przewozie nie udziela się zwolnienia od złożenia zabezpieczenia 4941

950 — Ministra Gospodarki z dnia 21 września 2000 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustanowienia automatycznej rejestracji obrotu w przywozie niektórych towarów rolnych 4941

951 — Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 września 2000 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad przyznawania i wypłaty funkcjonariuszom Służby Więziennej równoważnika pieniężnego za remont zajmowanego lokalu mieszkalnego 4958

948

USTAWA

z dnia 8 września 2000 r.

o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa reguluje zasady i tryb:

- 1) komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, działającego na podstawie ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. Nr 95, poz. 474, z 1996 r. Nr 147, poz. 687, z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 96, poz. 591, Nr 104, poz. 661 i Nr 121, poz. 770 oraz z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 756 i Nr 162, poz. 1118 i 1120), zwanego dalej „PKP”,
- 2) restrukturyzacji spółki akcyjnej powstałej w wyniku komercjalizacji PKP, działającej pod firmą „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna”, z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP SA”, i jej prywatyzacji.

Art. 2. 1. Komercjalizacja PKP, w rozumieniu ustawy, polega na przekształceniu PKP w spółkę akcyjną, w której Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem.

2. PKP SA wstępuje we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było PKP, bez względu na charakter prawny tych stosunków, jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej.

3. Restrukturyzacja PKP SA, w rozumieniu ustawy, obejmuje działania zmieniające strukturę przedsiębiorstwa spółki, polegające na:

- 1) utworzeniu przez PKP SA spółek przewozowych, spółki zarządzającej liniami kolejowymi oraz innych spółek,
- 2) gospodarowaniu mieniem, w szczególności poprzez wnoszenie do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania, a także zbywanie mienia zbędnego, w tym zasobów mieszkaniowych,

- 3) zmianie poziomu i struktury zatrudnienia,
- 4) zamianie wierzytelności na akcje i udziały PKP SA w spółkach przez nią utworzonych.

4. Prywatyzacja PKP SA, w rozumieniu ustawy, polega na zbywaniu należących do Skarbu Państwa akcji tej spółki lub obejmowaniu akcji przez osoby trzecie w wyniku podwyższenia kapitału akcyjnego spółki.

5. Prywatyzacji PKP SA dokonuje minister właściwy do spraw transportu.

6. Do prywatyzacji PKP SA stosuje się przepisy działu IV rozdziału 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (Dz.U. Nr 118, poz. 561 i Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 32, poz. 184, Nr 98, poz. 603, Nr 106, poz. 673, Nr 121, poz. 770, Nr 137, poz. 926 i Nr 141, poz. 945, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 40, poz. 400 i Nr 101, poz. 1178 oraz z 2000 r. Nr 15, poz. 180, Nr 26, poz. 306, Nr 31, poz. 383 i Nr 60, poz. 703), jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej.

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

Rozdział 2

Komercjalizacja PKP

Art. 3. 1. Komercjalizacji PKP dokonuje minister właściwy do spraw transportu w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Zarząd PKP w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie ustawy jest obowiązany przedłożyć ministrowi właściwemu do spraw transportu kwestionariusz przedsiębiorstwa oraz inne dokumenty, niezbędne do sporządzenia aktu komercjalizacji PKP, ustalone przez Radę Ministrów w odrębnych przepisach.

3. Minister właściwy do spraw transportu sporządza za Skarb Państwa akt komercjalizacji PKP.

Art. 4. 1. W akcie komercjalizacji PKP ustala się:

- 1) statut PKP SA,
- 2) wysokość kapitału akcyjnego PKP SA,
- 3) imiona i nazwiska członków pierwszego Zarządu PKP SA i pierwszej Rady Nadzorczej PKP SA; 1/3 składu Rady Nadzorczej PKP SA stanowią wybrani przedstawiciele pracowników PKP, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Wyboru przedstawicieli pracowników PKP do pierwszej Rady Nadzorczej PKP SA dokonuje się w trybie określonym dla wyboru przedstawicieli pracowników PKP do Rady PKP w ustawie, o której mowa w art. 1 pkt 1.

3. Niedokonanie wyboru przedstawicieli pracowników PKP do pierwszej Rady Nadzorczej PKP SA nie stanowi przeszkody do wpisu spółki do rejestru handlo-

wego i do podejmowania uchwał przez Radę Nadzorczą PKP SA.

4. Udział przedstawicieli pracowników w organach spółek, o których mowa w art. 14, 15 i art. 19, określają ich statuty lub umowy spółek.

5. Do pełnienia funkcji Prezesa Zarządu PKP SA w pierwszym Zarządzie PKP SA powołuje się Prezesa Zarządu PKP — Dyrektora Generalnego PKP, chyba że nie wyrazi on zgody na pełnienie tej funkcji.

6. Akt komercjalizacji PKP zastępuje określone w przepisach Kodeksu handlowego czynności poprzedzające złożenie wniosku o wpis spółki do rejestru handlowego.

Art. 5. Minister właściwy do spraw transportu reprezentuje w PKP SA Skarb Państwa.

Art. 6. 1. Bilans zamknięcia PKP staje się bilansem otwarcia PKP SA, przy czym suma kapitałów PKP SA: akcyjnego i zapasowego jest równa funduszom PKP — założycielskiemu i przedsiębiorstwa. Przy ustalaniu kapitałów uwzględnia się nierozliczony wynik finansowy z lat poprzedzających komercjalizację PKP.

2. Sprawozdanie finansowe sporządzone na dzień komercjalizacji PKP, po zaopiniowaniu przez Radę Nadzorczą PKP SA, zatwierdza Walne Zgromadzenie PKP SA.

Art. 7. W razie niezatwierdzenia sprawozdania finansowego PKP za rok obrotowy poprzedzający komercjalizację oraz nierozliczenia wyniku finansowego za rok obrotowy poprzedzający komercjalizację, wykazanego w sprawozdaniu finansowym, zatwierdzenia sprawozdania finansowego oraz rozliczenia wyniku finansowego dokona Walne Zgromadzenie PKP SA.

Art. 8. 1. Niezwłocznie po sporządzeniu aktu komercjalizacji Zarząd PKP SA składa wniosek o wpis spółki do rejestru handlowego.

2. Wykreślenie PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych następuje z urzędu z dniem wpisu PKP SA do rejestru handlowego.

3. Wpis PKP SA do rejestru handlowego oraz związane z tym wykreślenie PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych stają się skuteczne pierwszego dnia miesiąca przypadającego po dniu wydania postanowienia o wpisie.

Art. 9. 1. Pracownicy PKP stają się, z mocy prawa, pracownikami PKP SA, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Stosunek pracy członków Zarządu PKP oraz pracowników zatrudnionych na podstawie powołania wygasa, z mocy prawa, z dniem wykreślenia PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych. Pracownikom, których stosunek pracy wygasł, przysługuje odprawa w wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia liczonego jak ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy. Odprawa ta nie przysługuje w przypadku przyjęcia,

do dnia wygaśnięcia stosunku pracy, propozycji zatrudnienia w PKP SA.

3. Rada PKP ulega rozwiązaniu, z mocy prawa, z dniem określonym w art. 8 ust. 3.

Art. 10. W okresie gdy Skarb Państwa jest jedynym akcjonariuszem PKP SA, z zastrzeżeniem art. 4 ust. 1 pkt 3, członków Zarządu PKP SA oraz Rady Nadzorczej PKP SA powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie PKP SA.

Art. 11. Pracownikowi PKP SA, będącemu członkiem Rady Nadzorczej PKP SA, spółka nie może, w okresie sprawowania mandatu członka Rady Nadzorczej PKP SA i w okresie roku po jego wygaśnięciu, wypowiedzieć stosunku pracy. W tym czasie spółka nie może również zmienić na niekorzyść pracownika jego warunków pracy i płacy, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w art. 241¹³ § 2 Kodeksu pracy.

Art. 12. W okresie gdy Skarb Państwa pozostaje akcjonariuszem PKP SA, zgody ministra właściwego do spraw transportu wymaga:

- 1) zbycie i wydzierżawienie przedsiębiorstwa PKP SA,
- 2) likwidacja PKP SA,
- 3) zastawianie i umarzanie akcji PKP SA,
- 4) podwyższanie lub obniżanie kapitału akcyjnego PKP SA.

Rozdział 3

Restrukturyzacja organizacyjna PKP SA

Art. 13. PKP SA może być jedynym założycielem spółki akcyjnej lub spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.

Art. 14. 1. PKP SA utworzy spółki do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych, zwane dalej „spółkami przewozowymi”.

2. Spółki przewozowe, z dniem wpisu do rejestru handlowego, w zakresie wykonywanego przez nie rodzaju przewozów, wstępują w prawa i obowiązki PKP SA jako przewoźnika kolejowego, w rozumieniu:

- 1) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. — Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601),
- 2) ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i z 1999 r. Nr 84, poz. 934).

Art. 15. 1. PKP SA utworzy spółkę akcyjną do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod firmą „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna”, zwaną dalej „PLK SA”.

2. PLK SA, z dniem wpisu do rejestru handlowego, wstępuje w prawa i obowiązki PKP SA w zakresie za-

ządzania liniami kolejowymi, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2.

3. Zarządzanie liniami kolejowymi PLK SA obejmuje również zadania, o których mowa w art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym, wykonywane przez Straż Ochrony Kolei, wchodzącą w strukturę organizacyjną PLK SA.

4. PLK SA staje się zarządem kolei, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2.

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

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

7. Dotacje z budżetu państwa przeznaczone w danym roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał akcyjny PLK SA; związane z tym akcje w podwyższonym kapitale akcyjnym obejmuje Skarb Państwa.

8. Akcje PLK SA będące własnością PKP SA i Skarbu Państwa nie mogą być zbywane.

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

Art. 16. PKP SA utworzy spółki, o których mowa w art. 14 i art. 15, w terminie 6 miesięcy od dnia wpisu do rejestru handlowego.

Art. 17. 1. PKP SA wniesie do spółek, o których mowa w art. 14 i art. 15, określone uchwałą Walnego Zgromadzenia PKP SA wkłady niepieniężne w postaci zespołu składników materialnych i niematerialnych wyodrębnionych z jej przedsiębiorstwa, niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie określonym w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1, oraz wkłady pieniężne.

2. Wkłady niepieniężne, o których mowa w ust. 1, zostaną wniesione według wartości skorygowanej aktywów netto.

3. Do utworzenia spółek, o których mowa w art. 14 i art. 15, nie stosuje się przepisów art. 312, 313, 315 i art. 347 Kodeksu handlowego.

4. Czynności związane z tworzeniem spółek, o których mowa w art. 14 i art. 15, zwalnia się z opłat skarbowych.

5. Linie kolejowe, w rozumieniu przepisów ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2, oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi,

które nie mogą być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieregulowany ich stan prawny, zostaną oddane PLK SA przez PKP SA do odpłatnego korzystania na podstawie umowy.

6. PKP SA jest obowiązana do wnoszenia linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi, będących przedmiotem umowy, o której mowa w ust. 5, niezwłocznie po uregulowaniu ich stanu prawnego, do PLK SA w formie wkładu niepieniężnego.

7. Za wartość nieruchomości lub praw majątkowych stanowiących przedmiot umowy, o której mowa w ust. 5, przyjmuje się wartość skorygowaną aktywów netto.

8. Przekazany PLK SA majątek, o którym mowa w ust. 5, zaliczany jest do środków trwałych PLK SA, która nabywa prawo dokonywania również ich amortyzacji. Z prawa do amortyzacji nie może w tym przypadku korzystać PKP SA.

9. Należności z tytułu umowy, o której mowa w ust. 5, z wyłączeniem podatku od towarów i usług, stanowią zobowiązania długoterminowe PLK SA i nie stanowią w PKP SA przychodu dla celów rozliczenia podatku dochodowego.

10. Należności, o których mowa w ust. 9, stanowią wierzytelności PKP SA niewymagalne do czasu, gdy PKP SA w zamian za te wierzytelności obejmie akcje w podwyższonym kapitale akcyjnym PLK SA.

11. Uchwały w sprawach, o których mowa w ust. 6 i ust. 10, podejmuje Walne Zgromadzenie PKP SA, na wniosek Zarządu PKP SA.

Art. 18. 1. PKP SA nie może bez zgody PLK SA sprzedać lub ustanowić hipoteki na nieruchomości stanowiącej linię kolejową, w rozumieniu przepisów ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2, i przekazanej PLK SA na podstawie umowy, o której mowa w art. 17 ust. 5.

2. Na sprzedaż, wniesienie do spółki lub oddanie do odpłatnego korzystania innym podmiotom składników majątku trwałego, w rozumieniu przepisów o rachunkowości, o wartości księgowej netto przekraczającej równowartość kwoty 50 000 EURO, przeliczonej według kursu średniego EURO z dnia dokonania tej czynności, PKP SA i PLK SA muszą uzyskać zgodę ministra właściwego do spraw transportu.

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

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

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

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

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

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

Art. 19. 1. PKP SA może tworzyć spółki w celu prowadzenia działalności innej niż określona w art. 14 i art. 15.

2. Przy tworzeniu spółek, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio zasady, warunki i tryb określone w art. 17.

Art. 20. 1. Statuty spółek, o których mowa w art. 14 i art. 19, w przypadku gdy PKP SA posiada w tych spółkach co najmniej 51% akcji lub udziałów, zatwierdza Walne Zgromadzenie PKP SA.

2. W aktach tworzących spółki, o których mowa w art. 14, 15 i art. 19, PKP SA jest zobowiązana wskazać sposób zabezpieczenia wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczenia lub gwarancji, o którym mowa w art. 32 ust. 15, polegający na przewłaszczeniu na zabezpieczenie akcji lub udziałów PKP SA w tych spółkach.

3. Do zbywania, należących do Skarbu Państwa, PKP SA lub państwowych osób prawnych, akcji lub udziałów w spółkach, o których mowa w art. 14 i art. 19, stosuje się przepisy działu IV rozdziału 1 ustawy, o której mowa w art. 2 ust. 6, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Należące do Skarbu Państwa i państwowych osób prawnych akcje lub udziały spółek, o których mowa w art. 14 i art. 19, zbywa minister właściwy do spraw transportu lub PKP SA na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez ministra właściwego do spraw transportu.

5. W przypadku proponowania do nabycia co najmniej 10% akcji danej spółki, spośród spółek, o których mowa w art. 14 i art. 19, należących do PKP SA, Skarbu Państwa lub funduszy, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2—4, albo łącznie wszystkich wymienionych podmiotów, przez jednego nabywcę, nie stosuje się ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. — Prawo o publicznym obrocie papierami wartościowymi (Dz. U. Nr 118, poz. 754 i Nr 141, poz. 945, z 1998 r. Nr 107, poz. 669 i Nr 113, poz. 715 oraz z 2000 r. Nr 22, poz. 270 i Nr 60, poz. 702 i 703).

Art. 21. Wykonywanie zadań przez PKP SA i utworzone przez nią spółki w zakresie powszechnego obowiązku obrony, w szczególności w zakresie przygotowania obszaru kolejowego, linii kolejowych i kolejjo-

wych pojazdów szynowych do realizacji zadań obronnych, a także finansowanie tych zadań, odbywa się na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

Rozdział 4

Restrukturyzacja finansowa

Art. 22. 1. Restrukturyzacji finansowej, na zasadach określonych w ustawie, podlegają zobowiązania pieniężne PKP według stanu na dzień 30 czerwca 2000 r., obejmujące zobowiązania główne, odsetki oraz opłatę prolongacyjną, zwane dalej „zobowiązaniami”, wobec:

- 1) budżetu państwa — z wyłączeniem zobowiązań pieniężnych z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych,
- 2) Funduszu Pracy — z tytułu należnych składek,
- 3) Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych — z tytułu należnych wpłat,
- 4) Funduszu Ubezpieczeń Społecznych — z tytułu należnych składek na ubezpieczenie społeczne.

2. Do zobowiązań, o których mowa w ust. 1 pkt 4, nie zalicza się należności z tytułu składek finansowanych z własnych środków przez ubezpieczonych, ustalanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz.U. Nr 137, poz. 887 i Nr 162, poz. 1118 i 1126, z 1999 r. Nr 26, poz. 228, Nr 60, poz. 636, Nr 72, poz. 802, Nr 78, poz. 875 i Nr 110, poz. 1256 oraz z 2000 r. Nr 9, poz. 118).

3. Restrukturyzacja, o której mowa w ust. 1, może polegać na:

- 1) umorzeniu zobowiązań w całości lub części,
- 2) odroczeniu terminu spłaty zobowiązań na czas określony,
- 3) rozłożeniu spłaty zobowiązań na raty,
- 4) zamianie podlegających spłacie zobowiązań na akcje lub udziały spółek, o których mowa w art. 14, art. 15 i art. 19.

Art. 23. 1. Zobowiązania, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1, podlegają restrukturyzacji finansowej na następujących zasadach:

- 1) termin spłaty zobowiązań głównych podlega odroczeniu do dnia 31 grudnia 2000 r.,
- 2) począwszy od dnia 1 stycznia 2001 r. do dnia 31 grudnia 2005 r. następuje spłata zobowiązań głównych w sposób następujący:
 - a) od dnia 1 stycznia 2001 r. do dnia 31 grudnia 2002 r. następuje spłata 20% zobowiązań głównych w 24 równych miesięcznych ratach,
 - b) od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia 31 grudnia 2005 r. następuje spłata 80% zobowiązań głównych w 36 równych miesięcznych ratach,

3) odsetki oraz opłata prolongacyjna od zobowiązań głównych podlegają umorzeniu w całości po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 28 ust. 1.

2. Zobowiązania pieniężne wobec budżetu państwa, z wyłączeniem zobowiązań pieniężnych z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych, powstałe w okresie od dnia 1 lipca 2000 r. do dnia wejścia w życie ustawy i nieuregulowane, podlegają zamianie na akcje w spółce utworzonej w trybie art. 15, na warunkach określonych w ust. 3.

3. Wierzyciel w zamian za wierzytelność, o której mowa w ust. 2, obejmuje część kapitału spółki w proporcji równej ilorazowi wierzytelności do nominalnej wartości akcji w spółce.

4. Z chwilą dokonania zamiany wierzytelności na akcje zobowiązanie dłużnika związane z tą wierzytelnością wygasa.

5. Do zamiany wierzytelności na akcje, o której mowa w ust. 2 i ust. 3, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. — Prawo o publicznym obrocie papierami wartościowymi.

Art. 24. 1. Zobowiązania, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2—4, podlegają restrukturyzacji finansowej na następujących zasadach:

- 1) termin spłaty zobowiązań głównych podlega odroczeniu do dnia 31 grudnia 2000 r.,
- 2) począwszy od dnia 1 stycznia 2001 r. do dnia 31 grudnia 2005 r. następuje spłata zobowiązań głównych w sposób następujący:
 - a) od dnia 1 stycznia 2001 r. do dnia 31 grudnia 2002 r. następuje spłata 20% zobowiązań głównych w 24 równych miesięcznych ratach,
 - b) od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia 31 grudnia 2005 r. następuje spłata 80% zobowiązań głównych w 36 równych miesięcznych ratach,
- 3) odsetki oraz opłata prolongacyjna od zobowiązań głównych podlegają umorzeniu w całości po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 28 ust. 1.

2. Od zobowiązań głównych, powstałych w okresie od dnia 1 lipca 2000 r. do dnia wpisu PKP SA do rejestru handlowego, wobec Funduszu Pracy, Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych i Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, nalicza się wyłączenie opłatę prolongacyjną.

3. Zobowiązania, o których mowa w ust. 2, podlegają ratalnej spłacie w sposób określony w umowach zawartych pomiędzy PKP lub PKP SA a Funduszem Pracy, Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych oraz Funduszem Ubezpieczeń Społecznych.

4. Zobowiązania, o których mowa w ust. 3, w przypadku niemożności ich spłaty, potwierdzonej, w terminie 3 miesięcy od dnia wpisu PKP SA do rejestru han-

dłowego, przez ministra właściwego do spraw transportu, mogą być również zamienione na akcje lub udziały w spółkach utworzonych w trybie art. 14 i art. 19, za zgodą wierzycieli. Przepisy art. 23 ust. 3—5 stosuje się odpowiednio.

Art. 25. W okresie odroczenia terminu spłaty zobowiązań, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 2 i art. 24 ust. 1 pkt 2, oraz w okresie spłaty tych zobowiązań nie stosuje się przepisów art. 57 § 1—4 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. — Ordynacja podatkowa (Dz.U. Nr 137, poz. 926 i Nr 160, poz. 1083, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 oraz z 1999 r. Nr 11, poz. 95 i Nr 92, poz. 1062).

Art. 26. 1. Z dniem wejścia w życie ustawy wstrzymuje się wykonanie decyzji podjętych przed tym dniem, dotyczących egzekucji zobowiązań, o których mowa w art. 22 ust. 1, a wszczęte postępowania egzekucyjne podlegają zawieszeniu w stosunku do zobowiązań określonych w art. 23 ust. 1 i art. 24 ust. 1 do dnia zakończenia restrukturyzacji finansowej.

2. Postępowania egzekucyjne wszczęte w stosunku do zobowiązań, o których mowa w art. 23 ust. 2 i art. 24 ust. 4, zawieszają się na okres 6 miesięcy, począwszy od ostatniego dnia miesiąca, w którym dokonano wpisu PKP SA do rejestru handlowego.

Art. 27. 1. Przeniesienie własności akcji lub udziałów, o których mowa w art. 23 ust. 2 i art. 24 ust. 4, następuje, na wniosek dłużnika, na podstawie umowy zawartej, w formie pisemnej, pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu, występującym w imieniu Skarbu Państwa i funduszy, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 2—4, a dłużnikiem.

2. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje prawa z akcji lub udziałów przejętych na rzecz Skarbu Państwa oraz funduszy, o których mowa w ust. 1.

3. Środki finansowe z wykonywania praw z akcji lub udziałów, o których mowa w ust. 2, w tym ze zbycia tych akcji lub udziałów, minister właściwy do spraw transportu przekazuje na rachunek tych funduszy.

Art. 28. 1. Podstawą umorzenia zobowiązań, na zasadach, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 3, jest spełnienie przez PKP SA, do dnia spłaty zobowiązań, określonych w art. 24 ust. 1 pkt 2, następujących warunków:

- 1) nieprzekraczanie przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia powyżej średniorocznego wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych założonego na dany rok w ustawie budżetowej,
- 2) terminowe regulowanie zobowiązań z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych, ubezpieczeń społecznych, składki na Fundusz Pracy oraz wpłat na Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, począwszy od dnia wpisu PKP SA do rejestru handlowego,
- 3) nieudzielanie poręczeń i gwarancji,

4) niedokonywanie darowizn, chyba że dotyczy to majątku przynoszącego straty oraz majątku, o którym mowa w art. 39 ust. 3 i ust. 4, art. 47 i art. 81 ust. 1.

2. Przychody z tytułu umorzeń, o których mowa w ust. 1, nie stanowią przychodu w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym od osób prawnych.

3. Minister właściwy do spraw transportu nadzoruje spełnianie warunków wymienionych w ust. 1.

4. Wzrost przeciętnego wynagrodzenia w PKP SA, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, oblicza się, biorąc za podstawę przeciętne wynagrodzenie w roku poprzednim w tych jednostkach organizacyjnych PKP lub PKP SA, które do końca roku, dla którego oblicza się przyrost, pozostawały w strukturze PKP SA. Za jednostki pozostające w strukturze PKP SA uważa się jednostki, z których do końca roku mniej niż połowa pracowników została przejęta przez spółki powstałe w trybie art. 14, 15 i art. 19.

5. Do wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie zalicza się odpraw emerytalnych wypłacanych osobom przechodzącym na emeryturę po zakończeniu urlopu kolejowego.

Art. 29. 1. PKP lub PKP SA są uprawnione do publicznej sprzedaży wymagalnych wierzytelności po cenie rynkowej.

2. Wymagalne wierzytelności są zbywane:

- 1) w drodze przetargu,
- 2) na podstawie oferty ogłoszonej publicznie,
- 3) w wyniku rokowań podjętych na podstawie publicznego zaproszenia.

Art. 30. 1. O zamiarze sprzedaży wymagalnych wierzytelności PKP lub PKP SA ogłasza w co najmniej jednym dzienniku o zasięgu ogólnopolskim i w swojej siedzibie.

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

- 1) dłużnika,
- 2) podmioty, które udzieliły zabezpieczenia na spłatę wierzytelności,
- 3) organ reprezentujący Skarb Państwa, jeżeli dłużnikiem jest spółka, w której akcje posiada Skarb Państwa,
- 4) organ założycielski, jeżeli dłużnikiem jest przedsiębiorstwo państwowe.

Art. 31. Przy sprzedaży wierzytelności stosuje się przepisy Kodeksu cywilnego o zmianie wierzyciela, z tym że sprzedaż nie może być dokonana na rzecz dłużnika, jego zstępnych i wstępnych, podmiotu zależnego lub dominującego, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 20 ust. 5.

Art. 32. 1. PKP SA w latach 2001—2002 wyemituje obligacje na podstawie ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o obligacjach (Dz.U. Nr 83, poz. 420 i Nr 118, poz. 574, z 1997 r. Nr 88, poz. 554 i Nr 118, poz. 754, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 oraz z 2000 r. Nr 60, poz. 702) o wartości nominalnej do 3 900 000 000 zł.

2. Środki pochodzące z emisji obligacji, o których mowa w ust. 1, mogą być przeznaczone, z zastrzeżeniem ust. 4 i ust. 13, wyłącznie na:

- 1) w pierwszej kolejności — spłatę kredytów bankowych wraz z odsetkami od tych kredytów oraz innymi kosztami, o których mowa w ust. 6, z wyjątkiem kredytów, o których mowa w ust. 10,
- 2) świadczenia przedemerytalne dla osób zwolnionych z PKP w 2000 r., wypłacane w latach 2000—2001, jednorazowe odprawy pieniężne dla pracowników zwalnianych w latach 2000—2002 z podmiotów wymienionych w art. 48, jednorazowe szkolenia, doradztwo zawodowe i społeczne dla pracowników, o których mowa w art. 56 ust. 1, oraz świadczenia socjalne z tytułu udzielonego urlopu kolejowego — w kwocie do 1 100 000 000 zł,
- 3) spłatę zobowiązań oraz zapewnienie ciągłości procesu eksploatacyjnego, w tym zakup materiałów i usług, zakupy i remonty kolejowych pojazdów szynowych, modernizację urządzeń związanych z ruchem kolejowym i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym inwestycje — w kwocie do 1 450 000 000 zł, w tym:
 - a) spłatę zobowiązań wobec przedsiębiorstw utworzonych z zakładów i jednostek organizacyjnych wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991 r. do dnia 31 grudnia 1993 r. oraz zakup usług od tych przedsiębiorstw — w kwocie do 450 000 000 zł,
 - b) spłatę zobowiązań wobec przedsiębiorstw energetycznych oraz zakup energii i paliwa trakcyjne — w kwocie do 300 000 000 zł,
 - c) spłatę zobowiązań eksploatacyjnych i inwestycyjnych związanych z modernizacją urządzeń ruchu kolejowego i bezpieczeństwem tego ruchu oraz zakupy kolejowych pojazdów szynowych — w kwocie do 700 000 000 zł,
- 4) pokrycie zobowiązań głównych według stanu na dzień 31 grudnia 1998 r. z tytułu zobowiązań publicznoprawnych oraz zakupu materiałów i usług, w szczególności leków i środków opatrunkowych, jednostek kolejowej służby zdrowia, wydzielonych z PKP w celu utworzenia z nich samodzielnych publicznych zakładów opieki zdrowotnej — w kwocie do 45 000 000 zł,
- 5) pokrycie kosztów usług świadczonych przez doradców prywatyzacyjnych dla PKP SA — w kwocie do 6 000 000 zł,
- 6) pokrycie kosztów emisji obligacji, z wyjątkiem kosztów wykupu obligacji oraz płatności z tytułu odsetek lub dyskonta,
- 7) spłatę zobowiązań z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne w części finansowanej przez ubez-

pieczonych oraz ubezpieczenie zdrowotne wraz z odsetkami — w kwocie do 420 000 000 zł,

- 8) dofinansowanie deficytowych regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych przez PKP lub PKP SA — w kwocie do 800 000 000 zł, w tym: w roku 2001 — w kwocie do 500 000 000 zł i w roku 2002 — w kwocie do 300 000 000 zł.

3. Wydatki na realizację celów, o których mowa w ust. 2 pkt 2—8, mogą być poniesione wyłącznie w zakresie, w jakim realizacja tych celów nie została sfinansowana środkami z kredytów, o których mowa w ust. 6.

4. W razie niewykorzystania środków finansowych w ramach poszczególnych zadań określonych w ust. 2 pkt 2—8, upoważnia się ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, do ich przesuwania w ramach tych zadań.

5. Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może udzielić, w imieniu Skarbu Państwa, poręczenia lub gwarancji spłaty zobowiązań PKP SA wynikających z obligacji.

6. Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może udzielić, w imieniu Skarbu Państwa, poręczenia lub gwarancji spłaty za PKP lub PKP SA kredytu bankowego i związanych z nim odsetek albo gwarancji spłaty kredytu, udzielonego przez bank zagraniczny lub zagraniczną instytucję finansową, wraz z odsetkami od tego kredytu oraz innymi kosztami, jeżeli wymagają tego zasady lub zwyczaje międzynarodowe, przeznaczonego na realizację celów, o których mowa w ust. 2 pkt 2—8.

7. PKP lub PKP SA występuje do ministra właściwego do spraw finansów publicznych z wnioskiem o udzielenie poręczenia lub gwarancji w przypadkach, o których mowa w ust. 5 i ust. 6.

8. Poręczenia i gwarancje, o których mowa w ust. 5 i ust. 6, mogą być udzielone do wysokości 100% wysokości kwoty objętej poręczeniem lub gwarancją oraz do wysokości 100% odsetek od tej kwoty wraz z innymi kosztami, jeżeli wymagają tego zasady lub zwyczaje międzynarodowe.

9. Łączna kwota kredytów, o których mowa w ust. 6, nie może przekroczyć kwoty 2 300 000 000 zł.

10. Jeżeli kredyt, o którym mowa w ust. 6, udzielony przez bank zagraniczny lub zagraniczną instytucję finansową, na cele określone w ust. 2 pkt 2—8, jest kredytem o terminie spłaty dłuższym niż rok, to wartość nominalna obligacji przewidzianych do emisji, o której mowa w ust. 1, ulega pomniejszeniu.

11. Łączne wydatki na finansowanie celów, o których mowa w ust. 2 pkt 2—8, ponoszone ze źródeł, o których mowa w ust. 1 lub w ust. 6, nie mogą przekroczyć kwoty 3 900 000 000 zł.

12. Środki pochodzące z emisji obligacji będą przechowywane na, specjalnie otwartym w tym celu, oprocentowanym rachunku bankowym PKP SA w Banku

Gospodarstwa Krajowego. Umowa rachunku bankowego wymaga akceptacji ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

13. Ze środków pochodzących z emisji obligacji, o których mowa w ust. 1, oraz kredytów, o których mowa w ust. 6, mogą być sflacone kredyty bankowe wraz z odsetkami od tych kredytów i innymi kosztami, udzielone PKP po dniu 7 września 1999 r. przez banki krajowe i zagraniczne lub zagraniczne instytucje finansowe, przeznaczone na realizację celów, o których mowa w ust. 2 pkt 2—7.

14. Umowę poręczenia lub gwarancji oraz umowę o udzielenie poręczenia lub gwarancji podpisuje, w imieniu Skarbu Państwa, z upoważnienia Rady Ministrów, minister właściwy do spraw finansów publicznych.

15. Zabezpieczenie wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczenia lub gwarancji stanowi w szczególności przewłaszczenie akcji lub udziałów w spółkach, o których mowa w art. 14, 15 i art. 19, na rzecz Skarbu Państwa, reprezentowanego przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

16. Do czasu ustanowienia zabezpieczenia, o którym mowa w ust. 15, zabezpieczenie wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczenia lub gwarancji mogą stanowić w szczególności weksle własne in blanco, wystawione przez PKP lub PKP SA, lub akt notarialny, w którym PKP lub PKP SA podda się egzekucji na rzecz Skarbu Państwa w zakresie wynikającym z poręczenia lub gwarancji.

17. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, spośród spółek, o których mowa w art. 14, 15 lub art. 19, spółki, których akcje i udziały zostaną przeznaczone na zabezpieczenie wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu poręczeń i gwarancji, o których mowa w ust. 5 i ust. 6; wartość ustanowionych zabezpieczeń określa się z uwzględnieniem wartości księgowej spółek.

18. Ze środków, o których mowa w ust. 2 pkt 8, mogą być dofinansowane spółki przewozowe, utworzone w trybie art. 14, ze 100% udziałem PKP SA, wykonujące deficytowe regionalne przewozy pasażerskie.

Art. 33. Do poręczeń lub gwarancji, o których mowa w art. 32 ust. 5 i ust. 6, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz.U. Nr 79, poz. 484 i Nr 80, poz. 511 oraz z 2000 r. Nr 48, poz. 550 i Nr 60, poz. 693), z wyjątkiem art. 4, art. 31, art. 44, art. 46 pkt 1 i art. 47.

Rozdział 5

Restrukturyzacja majątkowa

Art. 34. 1. Grunty będące własnością Skarbu Państwa, znajdujące się w dniu 5 grudnia 1990 r. w posiadaniu PKP, co do których PKP nie legitymowało się do-

kumentami o przekazaniu mu tych gruntów w formie prawem przewidzianej i nie legitymuje się nimi do dnia wykreślenia z rejestru przedsiębiorstw państwowych, stają się z dniem wejścia w życie ustawy, z mocy prawa, przedmiotem użytkowania wieczystego PKP.

2. Nabycie prawa, o którym mowa w ust. 1, następuje bez obowiązku wniesienia pierwszej opłaty z tytułu użytkowania wieczystego.

3. Budynki, inne urządzenia i lokale znajdujące się na gruntach, o których mowa w ust. 1, stają się z mocy prawa, nieodpłatnie, własnością PKP.

4. Nabycie praw, o których mowa w ust. 1 i ust. 3, nie może naruszać praw osób trzecich.

Art. 35. 1. Nabycie praw, o których mowa w art. 34 ust. 1 i ust. 3, potwierdza wojewoda, w drodze decyzji administracyjnej, po złożeniu wniosku przez PKP lub PKP SA.

2. Ostateczna decyzja stwierdzająca nabycie praw, o których mowa w art. 34 ust. 1 i ust. 3, stanowi podstawę do dokonania wpisów do ksiąg wieczystych oraz ewidencji gruntów i budynków.

3. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób potwierdzania posiadania przez PKP gruntów, o których mowa w art. 34 ust. 1, w tym rodzaje dokumentów stanowiących dowody w tych sprawach.

Art. 36. 1. Wierzytelności Skarbu Państwa z tytułu nabycia przez PKP własności budynków, innych urządzeń i lokali, nieuiszczone w całości lub w części przed wejściem w życie ustawy, wygasają.

2. Kwoty uiszczone przez PKP z tytułu nabycia własności przed wejściem w życie ustawy nie podlegają zwrotowi.

Art. 37. Nabycie przez PKP na podstawie art. 200 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2000 r. Nr 46, poz. 543) prawa użytkowania wieczystego gruntów następuje bez obowiązku wniesienia pierwszej opłaty, a nabycie własności budynków, innych urządzeń i lokali następuje nieodpłatnie.

Art. 38. Zwalnia się od podatku dochodowego dochód PKP lub PKP SA z tytułu nieodpłatnego nabycia praw majątkowych, o których mowa w art. 34 i art. 37, oraz zwolnienia z długu, o którym mowa w art. 36.

Rozdział 6

Gospodarowanie mieniem PKP SA

Art. 39. 1. PKP SA gospodaruje mieniem, w szczególności przez wnoszenie do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, a także przez zbywanie mienia zbędnego, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Gospodarowanie budynkami mieszkalnymi i lokalami mieszkalnymi regulują przepisy rozdziału 7 oraz przepisy art. 81.

3. Mienie PKP SA może być przekazane nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność jednostkom samorządu terytorialnego, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu.

4. Mienie, którego zagospodarowanie, na zasadach określonych w ust. 1 i ust. 2, nie jest możliwe, a względu ekonomiczne nie uzasadniają jego utrzymywania, może zostać zlikwidowane lub przekazane nieodpłatnie Skarbowi Państwa, jednostkom samorządu terytorialnego lub państwowym jednostkom organizacyjnym.

5. PKP SA może pomniejszyć kapitał zapasowy o wartość księgową netto przekazywanego mienia w postaci środków trwałych.

Art. 40. 1. Jeżeli w PKP SA ponad połowa akcji należy do Skarbu Państwa, sprzedaż rzeczowego majątku trwałego lub oddanie mienia do odpłatnego korzystania innym podmiotom następuje w drodze publicznego przetargu.

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

Rozdział 7

Zasoby mieszkaniowe

Art. 41. 1. PKP SA prowadzi działalność w zakresie ustanawiania odrębnej własności i sprzedaży samodzielnych lokali mieszkalnych wraz z pomieszczeniami przynależnymi, garażami oraz niezbędnymi do korzystania z nich gruntami.

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

Art. 42. 1. Prawo do nabycia lokalu mieszkalnego przysługuje osobom, które zajmują lokal mieszkalny:

- 1) na podstawie umowy najmu,
- 2) po śmierci najemcy: małżonkowi, zstępnym, wstępnym, rodzeństwu, przysposabiającym albo przysposobionym, a także osobie, która pozostawała faktycznie we wspólnym pożyciu z najemcą,
- 3) jeżeli są lub były pracownikami podmiotów utworzonych z zakładów i jednostek organizacyjnych wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991 r.,
- 4) jeżeli rozwiązanie z nimi stosunku pracy nastąpiło w związku ze zmianami organizacyjnymi lub zmniejszeniem stanu zatrudnienia w PKP lub PKP SA,

5) jeżeli zostały przejęte przez innych pracodawców w trybie przepisu art. 23¹ Kodeksu pracy.

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

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

Art. 43. 1. O przeznaczeniu do sprzedaży lokali mieszkalnych PKP SA zawiadamia na piśmie osoby, o których mowa w art. 42, wyznaczając sześciomiesięczny termin na złożenie pisemnego oświadczenia o zamiarze nabycia lokalu mieszkalnego, liczony od dnia doręczenia zawiadomienia osobie zainteresowanej.

2. W zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, PKP SA zamieszcza informacje dotyczące:

- 1) ceny lokalu mieszkalnego,
- 2) wartości prawa do gruntu przynależnego do tego lokalu mieszkalnego,
- 3) przewidywanego terminu zawarcia umowy sprzedaży lokalu mieszkalnego,
- 4) skutków niezłożenia oświadczenia, o którym mowa w ust. 1.

3. W przypadku nieruchomości, które wymagają uregulowania ich stanu prawnego, termin, o którym mowa w ust. 1, PKP SA wyznacza najpóźniej po upływie 2 miesięcy od dnia, w którym decyzja o uwłaszczeniu stała się prawomocna.

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

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

Art. 44. 1. PKP SA dokonuje sprzedaży lokali mieszkalnych w drodze umowy, na wniosek osoby, o której mowa w art. 42.

2. Sprzedaż lokali mieszkalnych następuje po cenie ustalonej na zasadach określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami, pomniejszonej o:

- 1) 6% — za każdy rok pracy najemcy w PKP i PKP SA łącznie albo
- 2) 3% — za każdy rok najmu mieszkania od PKP i PKP SA łącznie,

nie więcej jednak niż o 90%.

3. Do okresu pracy lub najmu, od którego zależy pomniejszenie ceny sprzedaży, wlicza się również okres pracy w podmiotach utworzonych z zakładów i jednostek organizacyjnych wydzielonych z PKP w okresie od dnia 1 lipca 1991 r. oraz w spółkach, o których mowa w art. 14, 15 i art. 19.

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

Art. 45. 1. Na wniosek nabywcy lokalu mieszkalnego należność z tytułu nabycia lokalu może być rozłożona na raty roczne uiszczane w okresie do 10 lat według zasad określonych w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

2. Wierzytelność PKP SA w stosunku do nabywcy z tytułu rozłożenia na raty należności, o której mowa w ust. 1, podlega zabezpieczeniu, w szczególności zabezpieczeniu hipotecznemu.

3. Nabywca lokalu mieszkalnego, dokonując jednorazowo wpłaty należności z tytułu jego nabycia, uzyskuje bonifikatę w wysokości 25% tej należności.

Art. 46. Przepisy art. 42—45 stosuje się odpowiednio do sprzedaży budynków stanowiących samodzielne lokale mieszkalne oraz garaży wraz z niezbędnymi do korzystania z nich gruntami osobom, o których mowa w art. 42.

Art. 47. PKP SA może przekazać, w drodze umowy, nieodpłatnie jednostce samorządu terytorialnego, spółdzielni mieszkaniowej albo wspólnocie mieszkaniowej urzędzenia wchodzące w skład infrastruktury technicznej wraz z niezbędnymi do korzystania z nich gruntami.

Rozdział 8

Restrukturyzacja zatrudnienia

Art. 48. Pracownicy, z którymi rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło w latach 2000—2002 z przyczyn dotyczących zakładu pracy w:

- 1) PKP lub PKP SA,
- 2) spółkach ze 100-procentowym udziałem PKP utworzonych po dniu 31 sierpnia 1999 r. na podstawie art. 13 ustawy, o której mowa w art. 1 ust. 1,
- 3) państwowych jednostkach organizacyjnych utworzonych po dniu 31 sierpnia 1999 r. na podstawie art. 44 ustawy, o której mowa w art. 1 ust. 1,
- 4) spółkach utworzonych na podstawie art. 14, 15 i art. 19,
a którzy nie spełniają warunków umożliwiających uzyskanie prawa do emerytury, urlopu kolejowego lub świadczenia przedemerytalnego, mają prawo do jednorazowej odprawy pieniężnej.

Art. 49. 1. Pracownikowi, z którym w latach 2000—2002 został rozwiązany stosunek pracy z przyczyn, o których mowa w art. 48, mającemu stałe miej-

sce zamieszkania na obszarze powiatu, w którym stopa bezrobocia w dniu rozwiązania stosunku pracy z pracownikiem jest większa niż przeciętna stopa bezrobocia w kraju, przysługuje, z zastrzeżeniem art. 50 ust. 1, jednorazowa odprawa pieniężna w wysokości 30 000 zł.

2. Pracownikowi, z którym w latach 2000—2002 został rozwiązany stosunek pracy z przyczyn, o których mowa w art. 48, mającemu stałe miejsce zamieszkania na obszarze powiatu, w którym stopa bezrobocia w dniu rozwiązania stosunku pracy z pracownikiem jest równa przeciętnej stopie bezrobocia w kraju lub niższa od niej, przysługuje, z zastrzeżeniem art. 50 ust. 1, jednorazowa odprawa pieniężna w wysokości 20 000 zł.

3. Wysokość stopy bezrobocia przyjmuje się według obowiązującej, w dniu rozwiązania stosunku pracy z pracownikiem, wielkości ogłoszonej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

Art. 50. 1. Jednorazową odprawę pieniężną otrzymuje pracownik, który był zatrudniony u pracodawców określonych w art. 48 łącznie i nieprzerwanie co najmniej 5 lat, niezależnie od formy stosunku pracy przed dniem wypowiedzenia lub rozwiązania stosunku pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy.

2. Odprawa pieniężna, o której mowa w art. 49, nie przysługuje pracownikom w okolicznościach, o których mowa w art. 8 ust. 3 ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. z 1990 r. Nr 4, poz. 19, Nr 10, poz. 59 i Nr 51, poz. 298, z 1991 r. Nr 83, poz. 372, Nr 106, poz. 457 i Nr 113, poz. 491, z 1992 r. Nr 21, poz. 84, z 1994 r. Nr 1, poz. 1, z 1996 r. Nr 24, poz. 110 oraz z 2000 r. Nr 12, poz. 136).

3. Pracownikom, o których mowa w art. 48, nie przysługuje odprawa pieniężna określona w art. 8 ust. 1 ustawy, o której mowa w ust. 2, ani żadne inne świadczenie z tytułu rozwiązania stosunku pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy.

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

Art. 51. 1. Pracownikowi, zatrudnionemu u pracodawców określonych w art. 48, któremu w latach 2000—2001 ze względu na wiek oraz łączny staż pracy, wykonywanej stale i w pełnym wymiarze czasu pracy, brakuje nie więcej niż 3 lata do nabycia prawa do emerytury, w szczególności do emerytury kolejowej, może być przyznane prawo do urlopu kolejowego, w wymiarze do lat 3, pod warunkiem złożenia przez pracownika oświadczenia o wyrażeniu zgody na rozwiązanie stosunku pracy z dniem zakończenia urlopu kolejowego.

2. Prawo do urlopu kolejowego może być przyznane pracownikowi, który był zatrudniony na kolei, w ro-

zumieniu przepisów o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, co najmniej 15 lat, w tym w zakładach pracy określonych w art. 48 łącznie i nieprzerwanie co najmniej 5 lat, niezależnie od formy stosunku pracy, przed skierowaniem na urlop kolejowy.

3. Decyzję w sprawie skierowania na urlop kolejowy podejmuje pracodawca.

4. Urlop kolejowy może być udzielony przez pracodawcę po ustaleniu przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych okresów uprawniających pracownika do emerytury oraz okresu urlopu kolejowego niezbędnego do nabycia uprawnień emerytalnych.

5. Urlop kolejowy przysługuje do dnia nabycia prawa do emerytury.

6. W okresie przebywania na urlopie kolejowym pracownikowi nie przysługuje wynagrodzenie.

7. Okres urlopu kolejowego wlicza się do okresu pracy wymaganego do nabycia lub zachowania uprawnień pracowniczych oraz okresów składkowych w rozumieniu przepisów o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin.

8. Okresu urlopu kolejowego nie wlicza się do:

- 1) okresu zatrudnienia, od którego zależy nabycie prawa do urlopu kolejowego,
- 2) okresu zatrudnienia, od którego zależy nabycie prawa do urlopu wypoczynkowego,
- 3) stażu pracy określonego w odrębnych przepisach, wymaganego do wykonywania niektórych zawodów.

9. Z dniem zakończenia urlopu kolejowego stosunek pracy z pracownikiem zostaje rozwiązany.

10. Pracownikowi skierowanemu na urlop kolejowy nie przysługuje odprawa pieniężna, określona w art. 8 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 50 ust. 2, ani żadne inne świadczenie z tytułu rozwiązania stosunku pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy.

Art. 52. 1. W okresie korzystania z urlopu kolejowego, o którym mowa w art. 51 ust. 1, pracownik otrzymuje świadczenie socjalne w wysokości 60% miesięcznego ekwiwalentu pieniężnego, obliczanego jak wynagrodzenie za urlop wypoczynkowy, pomniejszone o kwotę odprowadzanych składek na ubezpieczenie emerytalne, rentowe oraz zdrowotne w części finansowanej przez ubezpieczonego.

2. Świadczenie socjalne jest wypłacane miesięcznie, nie później niż w terminie wypłaty wynagrodzeń u pracodawcy.

3. Świadczenie socjalne, o którym mowa w ust. 1, podlega waloryzacji w trybie i na zasadach dotyczących emerytur.

4. Świadczenie socjalne podlega ochronie prawnej jak wynagrodzenie za pracę — zgodnie z Kodeksem pracy.

5. Kwota świadczenia socjalnego stanowi podstawę wymiaru składek na ubezpieczenie emerytalne, rentowe oraz zdrowotne.

Art. 53. Pracownik korzystający z urlopu kolejowego, o którym mowa w art. 51 ust. 1, nie może korzystać z uprawnień, o których mowa w art. 49 i art. 56.

Art. 54. 1. W przypadkach wystąpienia okresowych trudności finansowych lub ograniczenia zadań w PKP, PKP SA, a także w spółkach utworzonych w trybie art. 14, 15 i art. 19, podmioty te mogą zwolnić pracownika z obowiązku świadczenia pracy. Zwolnienia dokonuje się na czas oznaczony, nie krótszy niż miesiąc i nie dłuższy niż rok.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy pracowników, którzy spełniają wymóg wieku i stażu pracy określony w art. 51 ust. 1.

3. W okresie nieświadczenia pracy pracownik otrzymuje świadczenie socjalne, o którym mowa w art. 52 ust. 1.

4. W okresie, o którym mowa w ust. 3, pracodawca jest zobowiązany umożliwić pracownikowi wykonanie czynności niezbędnych dla zachowania uprawnień zawodowych pracownika.

5. Pracodawca może polecić pracownikowi, o którym mowa w ust. 1, stawienie się w terminie 48 godzin w zakładzie pracy, w celu świadczenia pracy.

6. Za czas wykonywania pracy, o której mowa w ust. 5, pracownik zachowuje prawo do wynagrodzenia.

7. Za czas wykonywania pracy, o której mowa w ust. 5, świadczenie socjalne nie przysługuje.

Art. 55. Do podstawy obliczania wysokości świadczenia socjalnego wlicza się wynagrodzenie za godziny nadliczbowe w wysokości nieprzekraczającej 1/4 normy rocznej, o której mowa w art. 133 § 2 Kodeksu pracy.

Art. 56. 1. Pracownik, zatrudniony u pracodawców określonych w art. 48, któremu w latach 2000—2002 wypowiedziano stosunek pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy, może zostać skierowany w okresie wypowiedzenia na jednorazowe szkolenie, w celu zmiany kwalifikacji na umożliwiające podjęcie innego zatrudnienia lub zdobycia kwalifikacji potrzebnych do podjęcia samodzielnej działalności gospodarczej.

2. PKP, PKP SA organizuje i finansuje szkolenia, o których mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3 i ust. 4.

3. Pracownik korzystający ze szkolenia, o którym mowa w ust. 1, pokrywa 20% kosztów szkolenia.

4. Zasady rozliczeń pomiędzy PKP, PKP SA a pracodawcami określonymi w art. 48 pkt 2—4, z tytułu świadczeń, o których mowa w ust. 1, dla pracowników tych zakładów, określają strony w umowie.

5. Pracownik, o którym mowa w art. 48, ma prawo do bezpłatnego doradztwa zawodowego i społecznego w okresie, o którym mowa w ust. 1.

6. PKP, PKP SA organizuje i finansuje doradztwo zawodowe i społeczne dla pracowników, o których mowa w ust. 5.

Art. 57. 1. Prezes Krajowego Urzędu Pracy, na wniosek PKP albo PKP SA, wyda upoważnienie do prowadzenia przez PKP lub PKP SA pośrednictwa pracy, a także kierowania do pracy za granicą u pracodawców zagranicznych.

2. Jeżeli warunki i obowiązki określone w upoważnieniu, o którym mowa w ust. 1, nie są przestrzegane, Prezes Krajowego Urzędu Pracy może cofnąć upoważnienie.

3. Przy udzielaniu lub cofnięciu upoważnienia, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. Prowadzenie pośrednictwa pracy lub kierowania do pracy za granicą u pracodawców zagranicznych, w celu osiągnięcia zysku, jest zakazane.

Art. 58. 1. Świadczenia przedemerytalne dla osób zatrudnionych w PKP na podstawie stosunku pracy nawiązanego przed dniem 7 września 1999 r., a następnie w roku 2000 zwolnionych z PKP z przyczyn dotyczących zakładu pracy, ustalane stosownie do przepisów wydanych na podstawie art. 37k ust. 9 ustawy z dnia 14 grudnia 1994 r. o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu (Dz. U. z 1997 r. Nr 25, poz. 128, Nr 28, poz. 153, Nr 41, poz. 255, Nr 63, poz. 403, Nr 93, poz. 569, Nr 107, poz. 692, Nr 121, poz. 770 i Nr 123, poz. 776, z 1998 r. Nr 66, poz. 431, Nr 106, poz. 668, Nr 108, poz. 684, Nr 137, poz. 887 i Nr 162, poz. 1112, 1118 i 1126, z 1999 r. Nr 60, poz. 636 oraz z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 31, poz. 384, Nr 48, poz. 550 i Nr 70, poz. 820), finansowane są ze środków PKP, a następnie PKP SA do czasu nabycia przez te osoby uprawnień emerytalnych lub rentowych.

2. Środki na finansowanie świadczeń przedemerytalnych przekazywane są przez PKP, a następnie PKP SA na konto Funduszu Pracy.

3. Minister właściwy do spraw pracy, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, tryb przekazywania przez PKP, a następnie PKP SA na konto Funduszu Pracy środków na finansowanie świadczeń przedemerytalnych, mając w szczególności na uwadze zapewnienie terminowości przekazywania tych środków.

Rozdział 9

Fundusz Własności Pracowniczej PKP

Art. 59. 1. W celu utworzenia Funduszu Własności Pracowniczej, zwanego dalej „Funduszem”, i zarządzania nim PKP SA:

- 1) ogłasza przetarg na wybór towarzystwa funduszy inwestycyjnych albo
- 2) tworzy towarzystwo funduszy inwestycyjnych.

2. Uczestnikami przetargu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, mogą być wyłącznie towarzystwa funduszy inwestycyjnych w rozumieniu ustawy z dnia 28 sierpnia 1997 r. o funduszach inwestycyjnych (Dz.U. Nr 139, poz. 933 i z 1999 r. Nr 72, poz. 801).

3. Warunkiem uczestnictwa w przetargu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest przedstawienie przez towarzystwo funduszy inwestycyjnych projektu statutu Funduszu.

4. PKP SA powołuje komisję przetargową, w której uczestniczy przedstawiciel ministra właściwego do spraw transportu.

5. Wybór towarzystwa funduszy inwestycyjnych wymaga zgody ministra właściwego do spraw transportu.

6. Koszty utworzenia Funduszu finansuje PKP SA.

7. Koszty zarządzania Funduszem do dnia jego przekształcenia w fundusz inwestycyjny otwarty pokrywa PKP SA.

Art. 60. Do towarzystwa i Funduszu stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 59 ust. 2, jeżeli przepisy niniejszego rozdziału nie stanowią inaczej.

Art. 61. 1. Fundusz utworzony będzie jako specjalistyczny fundusz inwestycyjny otwarty.

2. Statut Funduszu może określić inną niż przewidziana w ustawie, o której mowa w art. 59 ust. 2, liczbę jednostek uczestnictwa uprawniających do uczestnictwa w radzie inwestorów, jak również inne kryteria uczestnictwa w radzie inwestorów.

3. Rada inwestorów może podjąć uchwałę o przekształceniu Funduszu w fundusz inwestycyjny otwarty dopiero po wniesieniu przez PKP SA wszystkich wpłat przewidzianych przepisami ustawy, chyba że statut stanowi inaczej. Po podjęciu uchwały przez radę inwestorów towarzystwo funduszy inwestycyjnych zarządzające Funduszem zobowiązane jest do przekazania wniosku o przekształcenie Funduszu do Komisji Papierów Wartościowych i Giełd. W przypadku uzyskania zgody Komisji Papierów Wartościowych i Giełd, ograniczeń, o których mowa w art. 61 ustawy, o której mowa w art. 59 ust. 2, nie stosuje się.

Art. 62. 1. Uczestnikami Funduszu mogą być łącznie następujący, uprawnieni pracownicy:

- 1) osoby będące pracownikami PKP w dniu, w którym stało się skuteczne wykreślenie PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych,
- 2) osoby, które przepracowały w PKP co najmniej 10 lat, a rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło wskutek przejścia na emeryturę lub rentę albo z przyczyn określonych w art. 1 ust. 1 i art. 10 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 50 ust. 2,
- 3) osoby, które po okresie zatrudnienia w PKP co najmniej 10 lat zostały przejęte przez innych pracodawców w trybie art. 23¹ Kodeksu pracy,
- 4) osoby, które przepracowały łącznie co najmniej 10 lat w PKP lub w podmiocie gospodarczym utworzonym lub współutworzonym przez PKP przed dniem, w którym stało się skuteczne wykreślenie PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych, a rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło wskutek przejścia na emeryturę lub rentę albo z przyczyn określonych w art. 1 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 50 ust. 2, albo zostały przejęte przez innych pracodawców w trybie art. 23¹ Kodeksu pracy,

z tym że nie wyłącza się uprawnienia do dziedziczenia jednostek uczestnictwa.

2. Uczestnikiem Funduszu nie może być osoba, która skorzystała z prawa do nieodpłatnego nabycia akcji Skarbu Państwa na podstawie odrębnych przepisów.

3. Uprawnieni pracownicy mogą skorzystać z prawa do uczestniczenia w Funduszu, o ile w ciągu 6 miesięcy od dnia, w którym stał się skuteczny wpis PKP SA do rejestru handlowego, złożą pisemne oświadczenie o zamiarze uczestniczenia w Funduszu. Niezłożenie oświadczenia w terminie powoduje utratę prawa do uczestniczenia w Funduszu.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady podziału uprawnionych pracowników na grupy ze względu na okresy zatrudnienia w PKP i PKP SA i ustalenia liczby jednostek uczestnictwa przypadających na każdą z tych grup.

5. PKP SA zobowiązana jest do przekazania towarzystwu funduszy inwestycyjnych listy osób uprawnionych do uczestniczenia w Funduszu oraz liczby jednostek uczestnictwa przypadających na jednego uczestnika, w celu utworzenia rejestru uczestników Funduszu.

Art. 63. 1. Wpłata do Funduszu, niezbędnych do jego utworzenia, dokonuje się w drodze wniesienia przez PKP SA środków pieniężnych.

2. PKP SA przekazuje do Funduszu 15 % środków finansowych pochodzących z każdej sprzedaży akcji lub udziałów spółek utworzonych przez PKP SA, sprzedaży nieruchomości i praw z nimi związanych oraz innych składników majątkowych tej spółki, z wyłączeniem środków trwałych o niskiej jednostkowej wartości początkowej, w rozumieniu przepisów o rachunkowości.

3. Każda kolejna wpłata dokonywana przez PKP SA do Funduszu zwiększa wartość jednostek uczestnictwa Funduszu przysługujących jego uczestnikom, na zasadach określonych w statucie Funduszu.

4. Łączna wartość środków finansowych przekazanych przez PKP SA do Funduszu nie może być większa niż iloczyn liczby uprawnionych pracowników oraz kwoty 18 średnich wynagrodzeń miesięcznych w sektorze przedsiębiorstw, bez wypłat z zysku, obliczonych z okresu 6 miesięcy poprzedzających miesiąc, w którym PKP SA zbyło pierwsze akcje lub udziały jednej ze spółek, o których mowa w art. 14 lub w art. 19, na zasadach ogólnych.

Art. 64. 1. Do dnia 31 grudnia 2010 r. statut nie może przewidywać rozwiązania Funduszu, a decyzja o rozwiązaniu Funduszu nie może być podjęta przez radę inwestorów.

2. Jednostki uczestnictwa nie mogą być umarzone przed upływem 2 lat od dnia, w którym PKP SA zbyło pierwsze akcje lub udziały jednej ze spółek, o których mowa w art. 14 lub w art. 19, na zasadach ogólnych.

Rozdział 10

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 65. W rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. — Prawo upadłościowe (Dz.U. z 1991 r. Nr 118, poz. 512, z 1994 r. Nr 1, poz. 1, z 1995 r. Nr 85, poz. 426, z 1996 r. Nr 6, poz. 43, Nr 43, poz. 189, Nr 106, poz. 496 i Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 54, poz. 349, Nr 117, poz. 751, Nr 121, poz. 770 i Nr 140, poz. 940, z 1998 r. Nr 117, poz. 756 oraz z 2000 r. Nr 26, poz. 306) w art. 3:

- a) w § 2 skreśla się wyrazy „przedsiębiorstwa państwowego «Polskie Koleje Państwowe»,”
- b) w § 3 po wyrazach „Państwowej Wytwórni Papierów Wartościowych” dodaje się przecinek i wyrazy „Polskich Kolei Państwowych Spółki Akcyjnej”.

Art. 66. W ustawie z dnia 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych (Dz.U. z 1991 r. Nr 18, poz. 80, Nr 75, poz. 329, Nr 101, poz. 444 i Nr 107, poz. 464, z 1993 r. Nr 18, poz. 82 i Nr 60, poz. 280, z 1994 r. Nr 1, poz. 3, Nr 80, poz. 368 i Nr 113, poz. 547, z 1995 r. Nr 1, poz. 2, Nr 95, poz. 474 i Nr 154, poz. 791, z 1996 r. Nr 90, poz. 405, Nr 106, poz. 496, Nr 118, poz. 561 i Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 43, poz. 272, Nr 106, poz. 675, Nr 121, poz. 769 i poz. 770 i Nr 123, poz. 777 oraz z 2000 r. Nr 26, poz. 306) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 w ust. 1 skreśla się pkt 1;
- 2) w art. 17 skreśla się ust. 2.

Art. 67. W ustawie z dnia 30 sierpnia 1991 r. o zakładach opieki zdrowotnej (Dz.U. Nr 91, poz. 408, z 1992 r. Nr 63, poz. 315, z 1994 r. Nr 121, poz. 591, z 1995 r. Nr 138, poz. 682, z 1996 r. Nr 24, poz. 110, z 1997 r. Nr 104, poz. 661, Nr 121, poz. 769 i Nr 158, poz. 1041,

z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 756 i Nr 162, poz. 1115, z 1999 r. Nr 28, poz. 255 i poz. 256 i Nr 84, poz. 935 oraz z 2000 r. Nr 3, poz. 28, Nr 12, poz. 136 i Nr 43, poz. 489) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 8 w ust. 1 skreśla się pkt 1a;
- 2) w art. 8a skreśla się ust. 4;
- 3) w art. 32e w ust. 9 skreśla się wyrazy „a w stosunku do zakładów opieki zdrowotnej utworzonych przez przedsiębiorstwo państwowe «Polskie Koleje Państwowe» z Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej”;
- 4) art. 35d otrzymuje brzmienie:

„Art. 35d. Publiczny zakład opieki zdrowotnej, utworzony w celu określonym w art. 1 ust. 2, prowadzony jest w formie przewidzianej w przepisach wymienionych w art. 8a ust. 2.”;
- 5) w art. 45 skreśla się ust. 2;
- 6) w art. 69:
 - a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „oraz przez przedsiębiorstwo państwowe «Polskie Koleje Państwowe»”,
 - b) w ust. 3 skreśla się wyrazy „a w stosunku do zakładów opieki zdrowotnej utworzonych przez przedsiębiorstwo państwowe «Polskie Koleje Państwowe» — Minister Transportu i Gospodarki Morskiej,”;
- 7) w art. 70:
 - a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „oraz przez przedsiębiorstwo państwowe «Polskie Koleje Państwowe»”,
 - b) w ust. 2 skreśla się wyrazy „a w stosunku do zakładów opieki zdrowotnej utworzonych przez przedsiębiorstwo państwowe «Polskie Koleje Państwowe» — Minister Transportu i Gospodarki Morskiej,”.

Art. 68. W ustawie z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (Dz.U. Nr 118, poz. 561 i Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 32, poz. 184, Nr 98, poz. 603, Nr 106, poz. 673, Nr 121, poz. 770, Nr 137, poz. 926 i Nr 141, poz. 945, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 40, poz. 400 i Nr 101, poz. 1178 oraz z 2000 r. Nr 15, poz. 180, Nr 26, poz. 306, Nr 31, poz. 383 i Nr 60, poz. 703) w art. 3 w ust. 3 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) działających na podstawie ustaw innych niż ustawa o przedsiębiorstwach państwowych, chyba że przedsiębiorstwa te podlegają komercjalizacji w drodze odrębnych ustaw,”.

Art. 69. W ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i z 1999 r. Nr 84, poz. 934) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 w pkt 10 kropkę zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) regionalnych przewozach pasażerskich — należy przez to rozumieć kolejowe przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem.”;
- 2) w art. 5:
 - a) w ust. 1:
 - skreśla się pkt 2,
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) linie o znaczeniu lokalnym.”,
 - b) skreśla się ust. 3,
 - c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje budynków, budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, biorąc pod uwagę funkcje, jakie obiekty te spełniają w prowadzeniu ruchu kolejowego przy uwzględnieniu warunków bezpieczeństwa.”;
- 3) w art. 9 dodaje się ust. 3 i ust. 4 w brzmieniu:

„3. Minister właściwy do spraw transportu może nałożyć na zarząd kolei obowiązek wykonania połączenia linii kolejowych należących do jednego lub kilku zarządów kolei, jeśli względy obronne lub inny ważny interes państwa tego wymaga.

4. Nakładający obowiązek zapewnia środki finansowe niezbędne do wykonania nałożonego zadania.”;
- 4) w art. 10 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzeń, szczególne zasady:

 - 1) udostępniania linii kolejowych,
 - 2) współdziałania zarządów kolei między sobą i z przewoźnikami kolejowymi, w tym w szczególności określi formę i informacje, które powinien zawierać wniosek w sprawie udostępnienia linii kolejowej i tryb jego rozpatrywania, elementy umowy o udostępnieniu linii kolejowych, obowiązki i uprawnienia zarządów kolei i przewoźników kolejowych oraz warunki zawierania umów między zarządami kolei i przewoźnikami kolejowymi,
 - 3) obsługi podróżnych poprzez określenie obowiązków przedsiębiorców w celu zapewnienia właściwego standardu w zakresie obsługi podróżnych.”;
- 5) w art. 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarząd kolei jest zobowiązany uzyskać, na każdy typ budowli i urządzeń przeznaczo-

- nnych do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji, wydane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa.”;
- 6) w art. 14 w ust. 4, w art. 16, w art. 17 w ust. 4 wyraz „zarządzenia” zastępuje się wyrazem „rozporządzenia”;
- 7) w art. 21:
- a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:
- „1a. Inwestycje oraz koszty utrzymania linii kolejowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 3, mogą być finansowane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.”,
- b) w ust. 5 skreśla się wyrazy „2 i”;
- 8) w art. 22 dodaje się ust. 3—11 w brzmieniu:
- „3. Organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich należy do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa.
4. Przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 3, mogą być dofinansowywane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.
5. Organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów.
6. Zadania, o których mowa w ust. 3—5, realizowane są na podstawie umowy zawartej pomiędzy organem jednostki samorządu terytorialnego lub ministrem właściwym do spraw transportu a przewoźnikiem kolejowym.
7. W przypadku wystąpienia oszczędności w dotacji przedmiotowej, o której mowa w ust. 1 i ust. 2, upoważnia się ministra właściwego do spraw finansów publicznych do ich przeznaczenia na dotację celową na dofinansowanie zadań bieżących samorządów województw w zakresie organizowania i dotowania regionalnych przewozów pasażerskich.
8. Podziału dotacji, o której mowa w ust. 7, dla samorządów poszczególnych województw dokonuje minister właściwy do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.
9. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, nie stosuje się przepisów art. 96 ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz.U. Nr 155, poz. 1014, z 1999 r. Nr 38,
- poz. 360, Nr 49, poz. 485, Nr 70, poz. 778 i Nr 110, poz. 1255 oraz z 2000 r. Nr 6, poz. 69, Nr 12, poz. 136 i Nr 48, poz. 550).
10. Rada Ministrów, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady ustalania, tryb i organy dokonujące przekazywania dotacji budżetowej dla samorządów województw oraz terminy, od których samorządy województw rozpoczną organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich, biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców województwa, długość linii kolejowych w województwie oraz zagrożenie szczególnie wysokim bezrobociem strukturalnym.
11. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady organizowania zadań, o których mowa w ust. 3—5, oraz tryb wyboru przewoźników, kierując się zasadami uczciwej konkurencji i ochroną interesów konsumentów, w szczególności określi: kryteria ustalania zapotrzebowania na przewozy, dopuszczalne formy organizacyjne wykonywania przewozów oraz kryteria oceny oferty przewoźników.”;
- 9) po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu:
- „Art. 22a. Rozwój infrastruktury transportu kombinowanego, w szczególności terminale oraz ich wyposażenie w urządzenia przeładunkowe, może być finansowany z budżetu państwa.”;
- 10) art. 26 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 26. W sprawach koncesjonowania działalności gospodarczej, o której mowa w art. 24, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. — Prawo działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 101, poz. 1178), z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.”;
- 11) art. 27 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 27. Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany i cofania koncesji na działalność gospodarczą polegającą na:
- 1) zarządzaniu liniami kolejowymi,
- 2) wykonywaniu przewozów kolejowych jest minister właściwy do spraw transportu.”;
- 12) w art. 29, w art. 30 w ust. 1, w art. 31, w art. 32 w ust. 1 i w ust. 2 w zdaniach wstępnych wyrazy „podmiot gospodarczy” zastępuje się wyrazem „przedsiębiorca”;
- 13) w art. 29 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) wykaże się posiadaniem tytułu prawnego do używania linii kolejowej spełniającej warunki, o których mowa w art. 7 ust. 1,”;

14) w art. 30 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaże się posiadaniem tytułu prawnego do dysponowania kolejowymi pojazdami szynowymi, w tym pojazdami z napędem, spełniającymi warunki określone przepisami wydanymi na podstawie art. 7 ust. 4,”;

15) po art. 30 dodaje się art. 30a w brzmieniu:

„Art. 30a. 1. W koncesji określa się szczegółowo przedmiot i zakres działalności gospodarczej, obszar, na którym działalność ta będzie prowadzona, oraz datę jej rozpoczęcia.

2. Organ koncesyjny określa w koncesji:

1) szczegółowe warunki wykonywania działalności gospodarczej będącej przedmiotem koncesji,

2) warunki zaprzestania działalności gospodarczej w okresie ważności koncesji, po jej wygaśnięciu lub cofnięciu,

3) wymagania dotyczące kolejowych pojazdów szynowych użytkowanych przez przewoźnika.

3. Koncesji udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 10 lat i nie dłuższy niż 50 lat, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Na wniosek przedsiębiorcy ubiegającego się o koncesję koncesja może być udzielona na czas krótszy niż określony w ust. 3, lecz nie krótszy niż 2 lata.”;

16) w art. 31:

a) dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i w ustępie tym :

— po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:

„2a) nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie jego upadłości lub nie znajduje się w stanie likwidacji,

2b) ma możliwości techniczne gwarantujące prawidłowe wykonywanie działalności objętej koncesją,”

— pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zapewnia organizację zarządzania umożliwiającą sprawowanie właściwego nadzoru nad koncesjonowaną działalnością oraz nad przestrzeganiem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,”

b) dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dokumenty, których posiadanie wskazuje na możliwości spełnienia warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających prawidłowe wykonywanie działalności objętej koncesją, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.”;

17) po art. 31 dodaje się art. 31a—31d w brzmieniu:

„Art. 31a. 1. Organ koncesyjny może ograniczyć liczbę udzielonych koncesji w określonym zakresie lub na określonym obszarze ze względu na obronność lub bezpieczeństwo państwa albo inny ważny interes publiczny, a także na wniosek sejmiku województwa w zakresie publicznego transportu osób na obszarze województwa.

2. W przypadku określonym w ust. 1 postępowanie w sprawie udzielenia koncesji prowadzi się na zasadach i w trybie określonych w art. 19 i art. 20 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. — Prawo działalności gospodarczej.

Art. 31b. 1. Wniosek o udzielenie koncesji powinien zawierać:

1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres,

2) imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy, a w razie ustanowienia pełnomocników do dokonywania czynności prawnych w imieniu przedsiębiorcy — również ich imiona i nazwiska,

3) numer w rejestrze przedsiębiorców,

4) szczegółowe określenie przedmiotu i zakresu zamierzonej działalności, w tym obszaru, na którym działalność ma być wykonywana,

5) określenie czasu, na jaki koncesja ma być udzielona, ze wskazaniem daty rozpoczęcia działalności.

2. Do wniosku należy dołączyć:

1) dokumenty:

a) przedstawiające status prawny przedsiębiorcy,

b) potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 29, 30 i art. 31,

2) informacje:

a) o dotychczasowej działalności przedsiębiorcy, w tym sprawozdania finansowe z ostatnich trzech lat, jeżeli przedsiębiorca wykonywał lub wykonuje działalność gospodarczą,

b) o toczących się postępowaniach: upadłościowym, układowym, ugodowym lub likwidacyjnym wobec wnioskodawcy bądź jednostki zależnej od wnioskodawcy,

c) czy wniosek o udzielenie koncesji dotyczy wykonywania przewozu osób czy rzeczy, ze wskazaniem

obszaru lub relacji przewożonych, a w przypadku przewozu rzeczy — również ich rodzaju.

Art. 31c. Warunkiem wykonywania działalności gospodarczej, o której mowa w art. 24, jest spełnianie warunków wymaganych do otrzymania koncesji.

Art. 31d. Przedsiębiorca, któremu została udzielona koncesja, może złożyć wniosek o przedłużenie jej ważności, jednak nie później niż na 12 miesięcy przed dniem jej wygaśnięcia.”;

18) w art. 32:

a) w ust. 1:

— pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) zatrudnia na stanowiskach, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 19, osoby niespełniające wymogów określonych w tych przepisach,”

— w pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się pkt 4 i pkt 5 w brzmieniu:

„4) nie podjął działalności objętej koncesją mimo wezwania organu koncesyjnego lub zaprzestał wykonywania działalności gospodarczej objętej koncesją,

5) został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej koncesją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego.”,

b) w ust. 2 w pkt 2 kropkę zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się pkt 3 i pkt 4 w brzmieniu:

„3) narusza szczególne warunki wykonywania działalności gospodarczej, określone w koncesji,

4) w wyznaczonym terminie nie usunął stanu faktycznego lub prawnego niezgodnego z warunkami określonymi w koncesji lub z przepisami regulującymi działalność gospodarczą objętą koncesją.”,

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Organ koncesyjny może cofnąć koncesję lub zmienić jej zakres ze względu na zagrożenie obronności i bezpieczeństwa państwa lub innego ważnego interesu publicznego.”;

19) w art. 33 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Główny Inspektor wykonuje również zadania administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego w dziedzinie transportu kolejowego, określone w odrębnych przepisach.”;

20) w rozdziale 6 po art. 46 dodaje się art. 46a w brzmieniu:

„Art. 46a. 1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od warunków usytuowania budynków

lub budowli oraz wykonywania robót ziemnych, określonych na podstawie art. 46. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego, a także nie może zakłócać działania urzędów służących do eksploatacji linii kolejowych.

2. Właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego, w rozumieniu przepisów prawa budowlanego, po uzyskaniu upoważnienia ministra właściwego do spraw transportu, w drodze postanowienia, udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo.

3. Wniosek do ministra właściwego do spraw transportu w sprawie upoważnienia do udzielenia zgody na odstępstwo właściwy organ składa po uzyskaniu pozytywnej opinii właściwego zarządu kolei, przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę lub o zmianie sposobu użytkowania obiektu budowlanego. Wniosek powinien zawierać:

1) charakterystykę obiektu wraz z informacją dotyczącą przeznaczenia obiektu oraz projekt zagospodarowania działki lub terenu z naniesioną granicą obszaru kolejowego, planowanym do budowy obiektem wraz z określeniem odległości tego obiektu od granicy terenu kolejowego, a jeżeli odstępstwo mogłoby mieć wpływ na środowisko lub nieruchomości sąsiednie — również projekty zagospodarowania tych nieruchomości, z uwzględnieniem istniejącej i projektowanej zabudowy,

2) szczegółowe uzasadnienie konieczności wprowadzenia odstępstwa,

3) pozytywną opinię właściwego terytorialnie okręgowego inspektora kolejnictwa,

4) pozytywną opinię wojewódzkiego konserwatora zabytków w odniesieniu do obiektów budowlanych wpisanych do rejestru zabytków oraz innych obiektów budowlanych usytuowanych na obszarach objętych ochroną konserwatorską,

5) w zależności od potrzeb — pozytywną opinię innych zainteresowanych organów i jednostek.

4. Minister właściwy do spraw transportu może uzależnić upoważnienie do wyrażenia zgody na odstępstwo od spełnienia dodatkowych warunków.”;

21) w art. 48 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, przepisy porządkowe obowiązujące na obszarze kolejowym, w pociągach i innych kolejowych pojazdach szynowych, z uwzględnieniem warunków funkcjonowania transportu kolejowego.”

Art. 70. W ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy (Dz. U. Nr 96, poz. 593 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668) w art. 27:

- a) w ust. 1 wyrazy „przedsiębiorstwo państwowe «Polskie Koleje Państwowe»” zastępuje się wyrazami „«Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna»”,
- b) w ust. 2 wyrazy „przedsiębiorstwo państwowe «Polskie Koleje Państwowe» Minister Transportu i Gospodarki Morskiej” zastępuje się wyrazami „«Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna» — minister właściwy do spraw transportu”.

Art. 71. W ustawie z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (Dz. U. Nr 121, poz. 769, z 1998 r. Nr 155, poz. 1015, z 1999 r. Nr 101, poz. 1178 i z 2000 r. Nr 60, poz. 702) w art. 64 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) skreśla się art. 17;”.

Art. 72. W ustawie z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej — w związku z reformą ustroju państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 668, Nr 162, poz. 1115 i 1126 oraz z 2000 r. Nr 12, poz. 136) skreśla się art. 148.

Art. 73. W ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. Nr 162, poz. 1118, z 1999 r. Nr 38, poz. 360, Nr 70, poz. 774, Nr 72, poz. 801 i 802 i Nr 106, poz. 1215 oraz z 2000 r. Nr 2, poz. 26, Nr 9, poz. 118, Nr 19, poz. 238 i Nr 56, poz. 678) w art. 42:

- a) w ust. 1 w pkt 2 kropkę na końcu zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) podmiotach wydzielonych z przedsiębiorstwa państwowego «Polskie Koleje Państwowe» w okresie od dnia 1 września 1999 r. do dnia wpisu spółki «Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna» do rejestru handlowego.”,

- b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Od dnia wpisu spółki «Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna» do rejestru handlowego pracownikami kolejowymi, w rozumieniu ustawy, są również pracownicy zatrudnieni w tej spółce oraz w innych podmiotach wydzielonych z tej spółki na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego «Polskie Koleje Państwowe» (Dz. U. Nr 84, poz. 948).”

Rozdział 11

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 74. 1. Byłemu pracownikowi kolejowemu pobierającemu emeryturę lub rentę z tytułu niezdolności do pracy, przyznaną na podstawie przepisów o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin lub przepisów ustawy z dnia 12 czerwca 1975 r. o świadczeniach z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 1983 r. Nr 30, poz. 144, z 1989 r. Nr 35, poz. 192, z 1990 r. Nr 36, poz. 206, z 1991 r. Nr 94, poz. 422, z 1995 r. Nr 4, poz. 17, z 1996 r. Nr 24, poz. 110 i Nr 100, poz. 461 oraz z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 162, poz. 1118) albo przepisów ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz.U. Nr 162, poz. 1118, z 1999 r. Nr 38, poz. 360, Nr 70, poz. 774, Nr 72, poz. 801 i 802 i Nr 106, poz. 1215 oraz z 2000 r. Nr 2, poz. 26, Nr 9, poz. 118, Nr 19, poz. 238 i Nr 56, poz. 678), a także członkom rodziny tego pracownika pobierającym po nim rentę rodzinną przyznaną na podstawie wymienionych przepisów, przysługuje prawo do deputatu węglowego w ilości 1800 kg węgla kamiennego rocznie, w formie ekwiwalentu pieniężnego.

2. Za podstawę ustalenia wysokości ekwiwalentu pieniężnego, o którym mowa w ust. 1, przyjmuje się przeciętną średnioroczną cenę detaliczną 1000 kg węgla kamiennego z roku poprzedzającego rok, w którym ekwiwalent ma być wypłacany, ogłaszanej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w terminie do dnia 20 stycznia każdego roku, w formie komunikatu, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, skorygowaną o przewidywany w ustawie budżetowej średnioroczny wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych dla gospodarstw domowych emerytów i rencistów na rok planowany.

3. Świadczenie określone w ust. 1 przysługuje również emerytowi lub renciście, który pobiera emeryturę lub rentę z tytułu zatrudnienia w okresach równorzędnych z okresami zatrudnienia na kolei, oraz osobie, której przyznano kolejową emeryturę lub rentę w drodze wyjątku.

4. Prawo do deputatu węglowego nie przysługuje jednak emerytowi lub renciście, jeżeli nie przysługiwało mu w okresie zatrudnienia, z tytułu którego powstało prawo do emerytury lub renty.

5. Ekwiwalent pieniężny, o którym mowa w ust. 1, przyznaje i wypłaca w dwóch terminach wraz z wypłatą emerytury lub renty: w marcu — za okres od 1 stycznia do 30 czerwca i we wrześniu — za okres od 1 lipca do 31 grudnia każdego roku Zakład Ubezpieczeń Społecznych z dotacji celowej z budżetu państwa.

6. W przypadku przyznania emerytury lub renty po terminie wypłaty ekwiwalentu pieniężnego, ekwiwalent należny od dnia przyznania emerytury lub renty do końca półrocznego okresu, o którym mowa w ust. 5, wypłaca się łącznie z pierwszą należnością z tytułu emerytury lub renty.

7. W przypadku przyznania renty rodzinnej po emerycie lub renciście ekwiwalent pieniężny z tytułu tej renty przysługuje dopiero po upływie okresu, za który został wypłacony emerytowi lub renciście.

8. Emerytom lub rencistom przebywającym w domach pomocy społecznej ekwiwalent pieniężny wypłaca się miesięcznie wraz z wypłatą emerytury lub renty.

9. W przypadku gdy rentę rodzinną pobiera więcej niż jedna osoba, wszystkim tym osobom przysługuje łącznie jeden ekwiwalent. W razie podziału renty rodzinnej ekwiwalent pieniężny ulega podziałowi w częściach równych, odpowiednio do liczby uprawnionych.

10. Emeryci i renciści nabywają prawo do ekwiwalentu pieniężnego z dniem przyznania emerytury lub renty.

11. Prawo do pobierania ekwiwalentu pieniężnego ustaje lub ulega zawieszeniu wraz z ustaniem prawa do emerytury lub renty.

Art. 75. 1. Z dniem wpisu PKP SA do rejestru handlowego właściwe organy koncesyjne określone odrębnymi przepisami dokonają przeniesienia na rzecz tej spółki uprawnień wynikających z koncesji otrzymanych przez PKP na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na: zarządzaniu liniami kolejowymi, wykonywaniu przewozów kolejowych osób i rzeczy, obrocie energią elektryczną, przesyłaniu i dystrybucji elektrycznej oraz świadczeniu usług telekomunikacyjnych.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również do przeniesienia uprawnień wynikających z koncesji otrzymanych przez apteki i hurtownie farmaceutyczne PKP na apteki i hurtownie farmaceutyczne prowadzone przez PKP SA.

3. Przepis ust. 1 stosuje się także do spółek powstałych w wyniku restrukturyzacji PKP SA, o których mowa w art. 2 ust. 3 pkt 1, odpowiednio do ustalonego dla nich zakresu i obszaru działalności gospodarczej, jeżeli spełniają one warunki do otrzymania stosownych koncesji.

4. Za przeniesienie uprawnień z koncesji, o których mowa w ust. 1—3, nie pobiera się opłat.

Art. 76. 1. Przedsiębiorcy, którzy przed dniem wejścia w życie ustawy otrzymali koncesję na podstawie przepisów o transporcie kolejowym, wystąpią w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia jej w życie do organu koncesyjnego z wnioskiem o zmianę koncesji stosownie do przepisów ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Do czasu wydania decyzji w tej sprawie przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą w dotychczasowym zakresie.

2. Niezłożenie wniosku w terminie określonym w ust. 1 powoduje wygaśnięcie koncesji z mocy prawa.

3. Organ koncesyjny, w terminie 9 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, wyda decyzję, o której mowa w ust. 1.

4. Niespełnienie warunków wymaganych do zmiany koncesji, o której mowa w ust. 1, powoduje jej wygaśnięcie.

5. Niepodjęcie przez przedsiębiorcę, do dnia wejścia w życie ustawy, działalności gospodarczej określonej w koncesji powoduje jej wygaśnięcie z dniem wejścia w życie ustawy, z mocy prawa. Organ koncesyjny stwierdza z urzędu wygaśnięcie koncesji.

6. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 5, może wystąpić z wnioskiem o ponowne udzielenie koncesji nie wcześniej niż po upływie 3 miesięcy od dnia wygaśnięcia koncesji.

Art. 77. Minister właściwy do spraw transportu może czasowo zawiesić w okresie do dnia 1 stycznia 2001 r. lub ograniczyć przedmiotowo i obszarowo udzielanie koncesji ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwa państwa, a także inny ważny interes publiczny, ogłaszając o tym w Monitorze Sądowym i Gospodarczym.

Art. 78. 1. Minister właściwy do spraw transportu, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, ogłosi w Monitorze Sądowym i Gospodarczym oraz w dzienniku o zasięgu ogólnokrajowym liczbę koncesji i ich zasięg terytorialny na zarządzanie liniami kolejowymi i wykonywanie przewozów kolejowych, uwzględniając specyfikę przewozu osób i rzeczy.

2. Ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:

- 1) określenie przedmiotu, zakresu działalności gospodarczej i obszaru, na który ma być wydana koncesja,
- 2) szczególne warunki wykonywania działalności gospodarczej, na którą ma być wydana koncesja,
- 3) termin składania wniosków o udzielenie koncesji,
- 4) wymagane dokumenty i informacje dodatkowe.

3. Do wniosków złożonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 69, w tym przepisy dotyczące treści wniosku o koncesję.

Art. 79. 1. Środki finansowe na realizację zadań określonych w art. 22 ust. 3 i ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 69, zostaną uwzględnione w ustawie budżetowej w latach 2001—2005, w następujących kwotach:

- 1) w roku 2001 — w kwocie 300 000 000 zł,
- 2) w roku 2002 — w kwocie 500 000 000 zł,
- 3) w roku 2003 — w kwocie 800 000 000 zł,
- 4) w latach 2004—2005 — w kwocie co najmniej 800 000 000 zł rocznie.

2. Środki finansowe, o których mowa w ust. 1, uwzględniają kwoty przeznaczone na nabywanie kolejowych pojazdów szynowych niezbędnych dla realizacji zadań określonych w ust. 1, w wysokości nie mniejszej niż 10% kwoty tych środków. Szczegółowe warunki przekazania i wykorzystania tych środków ustala

umowa określona w art. 22 ust. 6 ustawy, o której mowa w art. 69.

3. Kolejowe pojazdy szynowe, o których mowa w ust. 2, obejmują wyłącznie nowe pojazdy nabywane od krajowych przedsiębiorców — producentów kolejowych pojazdów szynowych, na podstawie umów sprzedaży lub umów o oddanie kolejowych pojazdów szynowych do odpłatnego korzystania z prawem do ich nabycia.

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wykaz krajowych przedsiębiorców — producentów kolejowych pojazdów szynowych, o których mowa w ust. 3.

Art. 80. 1. W sprawach wszczętych na podstawie przepisów art. 13a—13f ustawy, o której mowa w art. 1 pkt 1, przed dniem wykreślenia PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych, stosuje się odpowiednio przepisy ustawy.

2. W sprawach, o których mowa w art. 34—37, wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy ustawy.

Art. 81. 1. W okresie od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. PKP SA przekaże gminom nie-sprzedane, z powodu niezłożenia pisemnych oświadczeń woli, w trybie art. 43, przez osoby, o których mowa w art. 42, budynki mieszkalne lub lokale mieszkalne wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do nich części gruntu oraz towarzyszącymi obiektami infrastruktury technicznej, zwane dalej „nieruchomościami”.

2. Przekazaniu mogą podlegać nieruchomości, w stosunku do których PKP SA w okresie, o którym mowa w ust. 1, złoży gminom właściwym ze względu na miejsce położenia tych nieruchomości oświadczenia o zamiarze ich przekazania wraz z:

- 1) pełnymi odpisami z ksiąg wieczystych, urzędzonych dla przekazywanych nieruchomości, a w szczególności potwierdzającymi prawo przekazującego do gruntów oraz własność położonych na nich budynków i innych urządzeń,
- 2) dokumentacją budowy i dokumentacją powykonawczą budynków i urządzeń, a także książką obiektu budowlanego, a w razie ich braku — inwentaryzacją budynków i urządzeń,
- 3) informacją o tym, kiedy i jakie remonty lub modernizacje zostały w przekazanych obiektach przeprowadzone w okresie ostatnich 10 lat.

3. Nieruchomość może być też przekazana w razie braku dokumentacji, o której mowa w ust. 2 pkt 2. W tym przypadku gminie przysługuje roszczenie wobec przekazującego nieruchomości o zwrot uzasadnionych kosztów sporządzenia inwentaryzacji budynków i urządzeń wchodzących w skład nieruchomości, której nie wykonano do dnia przekazania nieruchomości.

4. Przekazania nieruchomości dokonuje się w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.

5. Jeśli zostały spełnione warunki, określone w ust. 2, PKP SA przysługuje w stosunku do gminy roszczenie o zawarcie umowy przekazania nieruchomości. Roszczenie to przedawnia się z upływem roku od dnia złożenia gminie oświadczenia wraz z wymaganymi dokumentami.

6. Sprawy, o których mowa w ust. 5, rozpoznaje sąd właściwy ze względu na miejsce położenia nieruchomości.

7. Przekazanie nieruchomości jest nieodpłatne i pomniejsza z dniem przekazania majątek PKP SA, a także kapitał zapasowy o wartość bilansową przekazywanego mienia, w następnej kolejności może być pomniejszony kapitał rezerwowy oraz kapitał rezerwowy z aktualizacji wyceny. Pomniejszenie kapitału zapasowego i rezerwowego następuje z zachowaniem warunków określonych w art. 427 § 4 i 5 Kodeksu handlowego.

8. Od dnia zawarcia umowy przechodzą na gminę wierzytelności związane z przekazywanymi nieruchomościami, w tym wierzytelności z tytułu zaległych czynszów.

9. Kaucje mieszkaniowe wniesione przez najemców przekazujący wypłaca gminie najpóźniej w dniu zawarcia umowy w takiej wysokości, w jakiej należałoby je zwrócić najemcom w tym dniu.

10. Umowy najmu lokali mieszkalnych, mieszczących się w przekazanych gminie budynkach, przekształcają się, z mocy prawa, z dniem przekazania — w umowy najmu zawarte na czas nieoznaczony. Do umów tych mają zastosowanie przepisy o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych.

Art. 82. 1. Traci moc ustawa z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 95, poz. 474, z 1996 r. Nr 147, poz. 687, z 1997 r. Nr 28, poz. 153, Nr 96, poz. 591, Nr 104, poz. 661 i Nr 121, poz. 770 oraz z 1998 r. Nr 106, poz. 668, Nr 117, poz. 756 i Nr 162, poz. 1118 i 1120), z zastrzeżeniem ust. 2, z wyjątkiem art. 46a, który obowiązuje do dnia 31 grudnia 2000 r.

2. Do dnia wykreślenia PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych PKP działa na podstawie ustawy, o której mowa w ust. 1, o ile przepisy ustawy nie stanowią inaczej.

Art. 83. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem :

- 1) rozdziału 7, art. 65—67, art. 70, które wchodzi w życie w terminie, o którym mowa w art. 8 ust. 3,
- 2) art. 69 pkt 10, który wchodzi w życie z dniem 31 grudnia 2000 r.,
- 3) art. 69 pkt 9 i pkt 21 oraz art. 74, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2001 r.,
- 4) art. 71, który wchodzi w życie w terminie, o którym mowa w art. 8 ust. 3, jednak nie wcześniej niż dnia 2 stycznia 2001 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Kwaśniewski*