



Warszawa, dnia 6 kwietnia 2018 r.

**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym**

**(druk nr 764)**

**I. Cel i przedmiot ustawy**

Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym realizuje dwa podstawowe założenia.

Po pierwsze, wprowadza ona szereg rozwiązań prawnych, mających ułatwić działalność podmiotom zajmującym się kolejnictwem w jego aspekcie historycznym lub turystycznym. Zmiany te są wynikiem postulatów organizacji pozarządowych zrzeszających miłośników kolejnictwa, w szczególności formułowanych w trakcie prac zespołu ds. ochrony zabytków kolejnictwa, działającego przy senackiej Komisji Infrastruktury w okresie od lutego do sierpnia 2016 r.

Po drugie, ustawa modyfikuje zasady przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, uzupełniając dotychczasową regulację o kwestie związane z realizacją projektów inwestycyjnych wymagających budowy tuneli.

Takie przedsięwzięcia nie wymagają dokonywania wywłaszczenia nieruchomości położonych nad tunelem, natomiast niezbędne jest ograniczenie, za odszkodowaniem, sposobu korzystania z nieruchomości przez właściciela, poprzez zagwarantowanie prawa wejścia na nią inwestorowi oraz posadowienia tam urządzeń umożliwiających korzystanie z tunelu.

W art. 1 w pkt 3 noweli zaproponowano dodanie do ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” art. 39b i art. 39c.

Art. 39b uprawnia PKP S.A., PLK S.A. (PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna) oraz utworzone przez PKP spółki przewozowe, do nieodpłatnego przekazywania pojazdów historycznych stanowiących ich mienie, na rzecz organizacji pozarządowej posiadającej osobowość prawną oraz status organizacji pożytku publicznego lub posiadającej świadectwo bezpieczeństwa lub certyfikat bezpieczeństwa (dokumenty potwierdzające zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych), oraz co najmniej pięcioletnie doświadczenie w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami ruchomymi będącymi wytworami techniki kolejowej. W przepisie określono ponadto elementy niezbędne umowy darowizny, której przedmiotem będzie historyczny pojazd kolejowy.

W art. 39c uprawniono PKP S.A. oraz PLK S.A. do nieodpłatnego przekazywania materiałów lub urządzeń uzyskanych w wyniku remontu, odnowienia, modernizacji lub likwidacji infrastruktury kolejowej, na rzecz jednostki samorządu terytorialnego albo organizacji pozarządowej, zarządzającej koleją wąskotorową, koleją wpisaną do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów albo koleją stanowiącą infrastrukturę prywatną.

W art. 3 w ust. 1 w pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym (art. 2 pkt 1 lit. a noweli), określono nowe wyłączenie spod przepisów ustawy – dla transportu kolejowego wykonywanego na liniach o szerokości toru poniżej 300 mm, który ze względu na swoje niewielkie gabaryty i niskie prędkości, nie powoduje zagrożenia dla użytkowników.

W art. 4 w pkt 6h i 6i ustawy o transporcie kolejowym (art. 2 w pkt 2 noweli), zdefiniowano pojęcia „pojazd historyczny” oraz „pojazd turystyczny”. Pojazd historyczny to pojazd kolejowy wpisany do inwentarza muzealiów, lub do inwentarza muzeum lub rejestru zabytków, lub wojewódzkiej ewidencji zabytków, lub będący lokomotywą parową eksploatowaną przed dniem 14 listopada 1997 r., lub spełniający co najmniej jeden z następujących warunków:

- zawiera rozwiązania konstrukcyjne o charakterze unikatowym dokumentujące etapy rozwoju techniki kolejowej,
- jest związany z wydarzeniami historycznymi lub był użytkowany przez znane postacie historyczne.

W art. 5 w pkt noweli zaproponowano modyfikację art. 9s ustawy o transporcie kolejowym. W odniesieniu do nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, wojewoda w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej będzie mógł ograniczyć, za odszkodowaniem, sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na budowę lub przebudowę tunelu oraz związanych z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń.

## II. Przebieg prac legislacyjnych

Ustawa uchwalona przez Sejm na 60. posiedzeniu w dniu 22 marca br. pochodziła z przedłożenia rządowego (druk sejmowy nr 2263, wpłynął do Marszałka Sejmu w dniu 9 lutego 2018 r.).

Projekt ustawy skierowany został do I czytania w Komisji Infrastruktury. Ustawa nie była przedmiotem kontrowersji ani istotnych zmian.

Za przyjęciem ustawy głosowało 428 posłów, przy 1 głosie przeciw i braku głosów wstrzymujących się.

## III. Uwagi szczegółowe

- 1) Zgodnie z art. 39b ust. 1 ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” mienie PKP SA lub mienie spółek, o których mowa w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1, będące pojazdem historycznym w rozumieniu art. 4 pkt 6h ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym **można nieodpłatnie przekazać w drodze umowy darowizny (...)**. Przepis ten wymaga doprecyzowania, ponieważ po pierwsze nie wskazuje darczyńcy, a po drugie bezpłatność (bo takim określeniem posługuje się art. 888 Kodeksu cywilnego) jest istotą darowizny i dodatkowe podkreślanie jej nieodpłatności jest zbędne.

Analogiczna uwaga dotyczy art. 39c ust. 1 ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

*Propozycja poprawki:*

*w art. 1 w pkt 3:*

- a) w art. 39b w ust. 1 wyrazy „można nieodpłatnie przekazać w drodze umowy darowizny” zastępuje się wyrazami „, PKP SA lub spółka, o której mowa w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1 może przekazać, w drodze umowy darowizny,”
  - b) w art. 39c w ust. 1 wyrazy „można nieodpłatnie przekazać w drodze umowy darowizny” zastępuje się wyrazami „, PKP SA lub PLK SA może przekazać, w drodze umowy darowizny,”;
- 2) Przepisy art. 39b ust. 1 oraz art. 39c ust. 1 ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” wprowadzając umowę darowizny jako instrument służący nieodpłatnemu przekazaniu mienia spółek kolejowych, poddają się w zakresie w nich nieuregulowanym reżimowi prawnemu Kodeksu cywilnego. Ten zaś stanowi w art. 890 zdanie pierwsze, że oświadczenie darczyńcy powinno być złożone w formie aktu notarialnego. Zasadne wydaje się w tym miejscu pytanie, czy pozostawienie formy aktu notarialnego dla oświadczenia darczyńcy jest zamierzonym zabiegiem legislacyjnym, ponieważ w praktyce może się okazać, że koszty notarialne będą wyższe niż wartość np. darowanych materiałów uzyskanych po remoncie lub likwidacji infrastruktury kolejowej.

*Maciej Telec*

*Główny legislator*