



PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

BSA III – 021 – 103/10

Do druku nr 3239

Warszawa, dnia 04.08. 2010 r.

Pan
Lech CZAPLA
Szef Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministro,

W odpowiedzi na pismo z dnia 14 lipca 2010 r., GMS-WP-183-111/10 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy nie zgłasza uwag do **rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe.**

z wyrazami szacunku

Prof. dr hab. Lech GARDOCKI

WYDZIAŁ PREZYDIALNY

L.dz.

Data wpływu 08-08-2010

Warszawa, 08 sierpnia 2010 r.

SEKRETARIAT SZEFKA KS

WPLYNEŁO
dnia 09 08 2010 200..... t

(podpis)

GP-PW-MJ-070-1/10/1488/2010

Pan

Lech Czapla

p.o. Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do pisma z dnia 14 lipca 2010 r. (znak: GMS-WP-183-112/10) dotyczącego rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” uprzejmie informuję, że Narodowy Bank Polski nie zgłasza uwag do powyższego dokumentu.

Z powołaniem

20

SEKRETARIAT SZEFA KS

WPLYNEŁO

dnia... 02.08.2010... 200..... r.

Warszawa, dnia 26 lipca 2010 r.

P - 1174/2010

.....
(podpis)

Pan
Lech Czapla
Szef Kancelarii Sejmu
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze

W imieniu Krajowej Rady Biegłych Rewidentów bardzo serdecznie dziękuję za przesłanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (pismo z dnia 14 lipca 2010 r., znak: GMS-WP-183-112/10).

Jednocześnie pragnę poinformować, że Krajowa Izba Biegłych Rewidentów nie zgłasza uwag do ww. projektu ustawy.

Z poważaniem

P r e z e s

Krajowej Rady Biegłych Rewidentów

Adam Kęsik
A d a m K ę s i k

Warszawa, dnia 27 lipca 2010 r.

**Krajowa Rada Komornicza**

KRK/IV/1803/10

Szanowny Pan

Lech Czapla

Szef Kancelarii Sejmu

ul. Wiejska 4/6/8

00-902 Warszawa

W odpowiedzi na Pana pismo z dnia 14 lipca 2010 r. (GMS-WP-183-112/10) dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” uprzejmie informuję, że tematyka ustawy nie dotyczy bezpośrednio zagadnień związanych z egzekucją sądową czy działalnością komorników sądowych i samorządu zawodowego komorników sądowych, dlatego też Krajowa Rada Komornicza nie zgłasza uwag natury merytorycznej co do przedstawionego projektu.

Konieczne jest jednak poczynienie kilku uwag natury formalnej.

W pierwszej kolejności wypada wskazać, że zaproponowany przepis art. 18d ustawy został błędnie, jak się wydaje, zredagowany. Przede wszystkim w przepisie tym stanowi się o „przekazaniu na własność nieruchomości”. Prawdłowo zaś przepis winien regulować podstawy i formę przeniesienia prawa własności nieruchomości, na których usytuowane są dworce kolejowe. Również błędne jest umiejscowienie zapisu stanowiącego o „granicach niezbędnych do prawidłowego z nich korzystania” – w zaproponowanym przepisie zapis ten odnosi się do „usytuowania dworców kolejowych”, podczas gdy odnosić się winien do granic przekazania nieruchomości.

W związku z tym proponuje się następujące brzmienie przepisu art. 18d ust. 1 i 2:

„ust. 1: Z zastrzeżeniem ust. 2, PKP SA może na wniosek gminy, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, przenieść na rzecz tej gminy na zasadach określonych w ust. 3, prawo własności nieruchomości, na których usytuowane są dworce kolejowe, w granicach niezbędnych do prawidłowego korzystania z nieruchomości. Zgoda ministra właściwego do spraw transportu jest zgodą, o której mowa w art. 18 ust. 2”,

ust. 2: Przepisu ust. 1 nie stosuje się w odniesieniu do nieruchomości, na których usytuowane są dworce kolejowe, jeżeli nieruchomości znajdują się na obszarze kolejowych przejść granicznych”.

Dodatkowo należy wskazać, że proponowane przepisy nie regulują skutków prawnych nie wywiązania się przez gminę ze zobowiązania przebudowy lub remontu dworca kolejowego.

Przepisy nie określają też odpowiedzialności za długi PKP SA ciężące na nieruchomości, poza długami o charakterze publicznoprawnym. W konsekwencji przeniesienie na rzecz gminy prawa własności nieruchomości spowoduje przejście również długów zabezpieczonych rzeczowo. Takie rozwiązanie może spowodować niechęć gmin do przejmowania nieruchomości, na których posadowione są dworce kolejowe.

Wydaje się też, że przepis proponowanego art. 18d ust. 5, stanowiący o odpowiednim stosowaniu przepisów art. 43 – 46, pozostaje w sprzeczności z art. 41 ust. 2 ustawy, zgodnie z którym **nie podlegają sprzedaży lokale mieszkalne znajdujące się w budynkach wykorzystywanych do celów zarządzania infrastrukturą kolejową lub eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, a także lokale mieszkalne w budynkach mieszkalnych znajdujących się na gruntach wchodzących w skład linii kolejowej**. O ile zatem PKP nie ma możliwości sprzedaży lokalu mieszkalnego znajdującego się w budynku wykorzystywanym do celów zarządzania infrastrukturą kolejową, o tyle uzyskać ma możliwość przeniesienia

prawa własności nieruchomości, na której znajdują się takie budynki, na rzecz gminy, która w dalszej kolejności będzie miała możliwość sprzedaży lokali mieszkalnych. Nadto przepis art. 18d ust. 5 projektu nie odsyła do treści art. 42 ustawy, który określa osoby uprawnione do nabycia lokali mieszkalnych (stanowi wyłącznie o lokalach zajmowanych przez osoby, o których mowa w art. 42). Tym samym gmina będzie miała możliwość sprzedaży lokalu dowolnemu podmiotowi, z zastrzeżeniem jedynie konieczności zawiadomienia osób wymienionych w art. 42 o przeznaczeniu lokalu do sprzedaży. Wydaje się, że przepis art. 18d ust. 5 projektu odsyłać winien do odpowiedniego stosowania art. 42 – 46, a nie art. 43 – 46 ustawy.

Mam nadzieję, że poczynione wyżej uwagi okażą się pomocne i wykorzystane zostaną w dalszych pracach nad projektem ustawy.

z poważaniem

Prezes
Krajowej Rady Komorniczej
dr Jarosław Świeczkowski



Z-ca Sekretarza Generalnego

L.dz. MB/ 66/2010

Warszawa, 9 sierpnia 2010

Pan
Lech Czapla
Szef Kancelarii Sejmu
Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do przekazanego Krajowej Izbie Gospodarczej do zaopiniowania **projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”**, przedstawiamy następującą opinię do ww. projektu ustawy.

1. W grudniu 2009 roku zespół ekspertów Krajowej Izby Gospodarczej kierowany przez Przewodniczącego Komitetu Infrastruktury Gospodarczej – Józefa Marka Kowalczyka opracował kompleksowy program dalszego reformowania sektora kolejowego w Polsce proponując nowe systemowe rozwiązania w zakresie własności i finansowania infrastruktury kolejowej, dostępności do tej infrastruktury ze strony przedsiębiorstw kolejowych i zasad zarządzania poszczególnymi składnikami infrastruktury kolejowej. Program ten został przesłany do Przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury, Ministra Infrastruktury, Zarządu PKP S.A i Zarządu PKP PLK S.A. Rezultaty naszych prac zostały zaakceptowane przez Ministerstwo Infrastruktury i znalazły swoje odzwierciedlenie w nowym Rządowym Programie Rozwoju Kolei do roku 2015. Rozwiązania zaproponowane przez KIG zostały umieszczone w w/w Programie i określone jako „...rozwiązania docelowego modelu funkcjonowania kolei w Polsce...”. W modelu tym całość infrastruktury kolejowej w Polsce powinna stać się docelowo bezpośrednią własnością Skarbu Państwa i Jednostek Samorządu Terytorialnego.

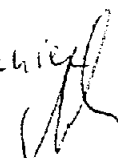
2. W świetle powyższego Komitet Infrastruktury Gospodarczej KIG pozytywnie opiniuje te propozycje z przesłanego rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, które są zgodne z docelowym modelem rozwiązań w zakresie własności, finansowania, dostępu i zasad zarządzania infrastrukturą kolejową w Polsce. Niewątpliwie za zgodną z tym modelem należy uznać propozycję rozwiązań zawartą w proponowanym Art. 18d cyt. ustawy, zakładającą możliwość przekazywania gminom na własność dworców kolejowych. Stoimy przy tym na stanowisku, że słowo gmina powinno być zastąpione słowem Jednostki Samorządu

Terytorialnego, co umożliwiłoby przejmowanie dworców kolejowych również innym (nie tylko gminom) szczeblom samorządu terytorialnego.

3. Zamieszczone w projekcie cyt. ustawy propozycje rozwiązań zakładające kontynuację (w tym z uwzględnieniem proponowanych zmian) alokacji przez PKP S.A składników infrastruktury kolejowej do innych niż Skarb Państwa i JST podmiotów należy uznać za kierunkowo sprzeczne z opisanym w pkt 1 opinii docelowym modelem rozwiązań i w związku z powyższym nie mogą one być zaopiniowane pozytywnie.

4. Komitet Infrastruktury Gospodarczej KIG zwraca jednocześnie uwagę, że wielokrotne nowelizacje cyt. ustawy doprowadziły do niejednoznaczności terminów używanych w aktach prawnych dotyczących kolejnictwa w Polsce, co m. in. jest sygnalizowane w opinii załączonej do otrzymanego projektu cyt. ustawy. Przykładowo: podnoszona jest obawa czy proponowana regulacja dotycząca przekazywania gminom dworców kolejowych nie stoi w kolizji z zapisami mówiącymi o tym, że linie kolejowe mają być przekazywane do spółki PKP PLK S.A. Należy zauważyć, że zdefiniowana w innych przepisach linia kolejowa zawiera w sobie również stację kolejową a ta z kolei zawiera w sobie dworzec kolejowy. W tym rozumieniu przekazanie własności dworca kolejowego gminie będzie przekazaniem jakiejś części linii kolejowej, co stoi w kolizji z regulacjami dotyczącymi kierunku alokacji linii kolejowych.

5. Podniesione w pkt. 4 opinii problemy a nade wszystko konieczność wdrożenia docelowego modelu rozwiązań w zakresie własności, finansowania, dostępu i zasad zarządzania infrastrukturą kolejową wymagają naszym zdaniem podjęcia prac nad ustawą o infrastrukturze kolejowej, co sygnalizowaliśmy Ministrowi Infrastruktury w grudniu 2009 roku. Sektor transportu kolejowego jest jedyną gałęzią transportu, który nie posiada odrębnych ustaw dotyczących infrastruktury kolejowej i transportu kolejowego. W opinii KIG przeniesienie składników infrastruktury kolejowej na własność Skarbu Państwa i JST oraz przejęcie przez te podmioty obowiązków w zakresie finansowania wydatków na utrzymanie i modernizację infrastruktury kolejowej jest warunkiem koniecznym dla zagwarantowania transportowi kolejowemu porównywalnych z transportem drogowym warunków konkurencji na rynkach przewozowych.

Z poważaniem


dr Mieczysław Bąk