



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.52.2022.EJ(10)

RM-0610-52-22

UD333

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Wnioskodawca

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”

Art. 1. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2021 r. poz. 146 oraz z 2022 r. poz. 655) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 17:

a) w ust. 5 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Za grunty, o których mowa w zdaniu pierwszym, uważa się także grunty o uregulowanym stanie prawnym wymagające przeprowadzenia podziałów nieruchomości w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1899) w celu wydzielenia części gruntów wchodzących w skład infrastruktury kolejowej, niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie określonym w art. 15 ust. 1.”,

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Do wnoszenia do PLK SA wkładów niepieniężnych, o których mowa w ust. 1, 5 i 7, nie stosuje się:

- 1) przepisów art. 431 § 7 Kodeksu spółek handlowych w zakresie wynikającym z przepisów art. 311 i art. 312 tego kodeksu;
- 2) uprawnień, o których mowa w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 461);
- 3) uprawnień, o których mowa w art. 37a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2022 r. poz. 672).”;

2) po art. 24b dodaje się art. 24ba w brzmieniu:

„Art. 24ba. 1. Zobowiązania PKP SA z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych, powstałe w rozliczeniu za lata 2022–2026, podlegają zapłacie w drodze przeniesienia własności akcji PLK SA, na warunkach określonych w ust. 2 i 4 oraz w art. 24d.

2. Zobowiązania, o których mowa w ust. 1, podlegają zapłacie do wysokości kwoty odpowiadającej iloczynowi stawki podatku, o której mowa w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia

15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych oraz dochodu uzyskanego przez PKP SA w danym roku podatkowym z tytułu:

- 1) nabycia w zamian za wkłady niepieniężne akcji lub udziałów PLK SA, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. oraz innych spółek utworzonych na podstawie ustawy;
- 2) nabycia w zamian za wkłady niepieniężne akcji lub udziałów w spółkach prowadzących działalność w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, innych niż spółki, o których mowa w pkt 1;
- 3) wierzytelności podlegających zamianie na akcje lub udziały, wynikających z umów zawartych między PKP SA a PLK SA, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. na podstawie art. 17 ust. 5 w brzmieniu obowiązującym przed dniem 25 maja 2003 r.

3. PKP SA zwalnia się w latach 2022–2026 z obowiązku wpłaty zaliczek na podatek dochodowy od osób prawnych, do wysokości kwoty określonej w ust. 2.

4. Przepis ust. 1 stosuje się do zapłaty zobowiązań podatkowych PKP SA również w przypadku, gdy suma zapłaconych zaliczek przewyższa wysokość należnego podatku dochodowego od osób prawnych po pomniejszeniu o kwotę, o której mowa w ust. 2.

5. Nadwyżka, wynikająca z różnicy zapłaconych zaliczek oraz należnego podatku dochodowego od osób prawnych pomniejszonego o wartość akcji PLK SA przeniesionych na rzecz Skarbu Państwa w trybie art. 24d, podlega zwrotowi PKP SA, jeżeli przeniesienie własności akcji nastąpi nie później, niż do dnia, w którym upływa termin do złożenia zeznania za dany rok podatkowy.

6. Do nadwyżki, o której mowa w ust. 5, przepisy rozdziału 9 działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa dotyczące nadpłaty stosuje się odpowiednio.

7. Wnoszenie wkładów niepieniężnych do spółek, o których mowa w ust. 2 pkt 2, wymaga zgody ministra właściwego do spraw transportu. Przepisy art. 18 ust. 2, 2a, 2c–2e, 4 i 7 stosuje się.”;

- 3) po art. 24c dodaje się art. 24ca w brzmieniu:

„Art. 24ca. Zobowiązania podatkowe PKP SA z tytułu podatku od towarów i usług, powstałe do dnia 31 grudnia 2026 r., do wysokości kwoty odpowiadającej podatkowi należnemu powstałemu w związku z rozliczeniem umów zawartych między PKP SA a PLK SA, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska

w Trójmieście sp. z o.o. na podstawie art. 17 ust. 5, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 25 maja 2003 r., podlegają zapłacie w drodze przeniesienia własności akcji PLK SA, na warunkach określonych w art. 24d.”;

4) w art. 24d ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„1. Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, w wyniku zapłaty zobowiązań podatkowych, o których mowa w art. 24b ust. 1, art. 24ba ust. 1, art. 24c i art. 24ca, nabywa w kapitale zakładowym PLK SA akcje o wartości nominalnej odpowiadającej wysokości tych zobowiązań.

2. Przeniesienie własności akcji, o którym mowa w art. 24b ust. 1, art. 24ba ust. 1, art. 24c i art. 24ca, następuje na wniosek PKP SA na podstawie umowy zawartej w formie pisemnej między PKP SA a ministrem właściwym do spraw transportu, występującym w imieniu Skarbu Państwa, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

3. Z dniem przeniesienia własności akcji zobowiązania podatkowe PKP SA, o których mowa w art. 24b ust. 1, art. 24ba ust. 1, art. 24c i art. 24ca, wygasają.”;

5) w art. 33w:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. W latach 2020–2027 minister właściwy do spraw finansów publicznych może przekazać PLK SA, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK SA.

2. Łączna wartość nominalna skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć w:

- 1) 2020 r. – 4 900 000 000 zł;
- 2) 2021 r. – 2 300 000 000 zł;
- 3) 2022 r. – 1 200 000 000 zł;
- 4) 2023 r. – 1 200 000 000 zł;
- 5) 2024 r. – 2 540 000 000 zł;
- 6) 2025 r. – 1 214 000 000 zł;
- 7) 2026 r. – 1 856 000 000 zł;
- 8) 2027 r. – 1 690 000 000 zł.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Minister właściwy do spraw finansów publicznych, biorąc pod uwagę wykorzystanie określonego w ustawie budżetowej poziomu limitu skarbowych papierów wartościowych, może w danym roku budżetowym, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazać PLK SA skarbowe papiery wartościowe o wartości nominalnej większej niż określona w ust. 2 dla danego roku budżetowego. Zwiększenie wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych planowanych do przekazania w danym roku budżetowym nie może powodować zwiększenia łącznej wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych wynikającej z ust. 2.”;

6) po art. 39d dodaje się art. 39e w brzmieniu:

„Art. 39e. PKP SA jako użytkownik wieczysty nieruchomości wnoszący wkłady niepieniężne obejmujące nieruchomości do spółek utworzonych na podstawie art. 14 i art. 15 ustawy lub spółek, o których mowa w art. 78a ustawy, lub spółki, do których PKP SA wnosi na podstawie ustawy nieruchomości w ramach wkładu niepieniężnego, są uprawnione do żądania odłączenia z dotychczasowej księgi wieczystej części nieruchomości i założenia dla niej nowej księgi wieczystej albo jej przyłączenia do nieruchomości, dla której jest prowadzona księga wieczysta, albo połączenia kilku nieruchomości stanowiących całość gospodarczą lub graniczących ze sobą w księdze wieczystej w jedną nieruchomość.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa ma na celu usprawnienie procesu wnoszenia przez Polskie Koleje Państwowe S.A., zwane dalej „PKP S.A.”, do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PKP PLK S.A.”, składników majątkowych niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym w formule przeniesienia zorganizowanej części przedsiębiorstwa, a w szczególności nieruchomości kolejowych znajdujących się do 2000 r. we władaniu przedsiębiorstwa państwowego PKP, a obecnie we władaniu PKP S.A., przez wprowadzenie odpowiednich zmian w ustawie z dnia 8 września 2000 r. *o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz. U. z 2021 r. poz. 146 oraz z 2022 r. poz. 655), zwanej dalej „ustawą o komercjalizacji PKP”.

Powody interwencji prawodawczej w zakresie podatku dochodowego od aportu i podatku od towarów i usług od czynszu:

1. Proponowane zmiany w art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji PKP mają na celu usprawnienie procesu wnoszenia przez PKP S.A. do spółki PKP PLK S.A. składników majątkowych niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym w formule zorganizowanej części przedsiębiorstwa. Zmiana ma charakter doprecyzowujący i dookreśla, że za grunty o nieuregulowanym stanie prawnym w rozumieniu określonym w zdaniu pierwszym tego przepisu uznaje się także grunty mające w istocie uregulowany stan prawny, niemniej jednak wymagające przeprowadzenia podziałów nieruchomości w celu wydzielenia części tych gruntów wchodzących w skład infrastruktury kolejowej niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi. Zmiana spowoduje zatem, że linie kolejowe posadowione na takich gruntach będą mogły stanowić samodzielny przedmiot aportu niejako w oderwaniu od gruntu, a sam grunt będzie mógł zostać przeniesiony do PKP PLK S.A. dopiero po przeprowadzeniu procedury podziału nieruchomości. Jednocześnie nie ma potrzeby wprowadzenia przepisów przejściowych w związku ze zmianą art. 17 ust. 5. Należy wskazać, że PKP S.A., wnosząc majątek do PLK oraz innych spółek infrastrukturalnych, przeprowadza i będzie przeprowadzać szczegółową weryfikację w celu zapewnienia przeniesienia wyłącznie majątku spełniającego kryteria wynikające z ustawy. Mając na względzie powyższe, wskazuje się, że:

- z art. 17 ust. 5 ustawy o komercjalizacji PKP skorzystano tylko raz – w 2005 r. PKP S.A. wniosła na jego podstawie linie kolejowe (bez gruntów); aport ten

został zarejestrowany w KRS i rozliczony przez Spółki; uznaje się go zatem za zamkniętą kwestię;

- po 2005 r. PKP S.A. wносиła do PKP PLK S.A. tylko grunty, tj. nie dokonywała aportów samych środków na podstawie art. 17 ust. 5 ww. ustawy;
- w przyszłości aport linii kolejowych (w oderwaniu od gruntów) zostanie dokonany dopiero po wejściu w życie projektowanych przepisów, zatem nie ma ryzyka aportów linii, wobec których z uwagi na brak przepisów przejściowych mogłyby powstać wątpliwości co do tego, czy jest on możliwy.

Zmiany w art. 17 ust. 8 ustawy o komercjalizacji PKP przez dodanie pkt 2 i 3 odnoszą się zarówno do ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. *o kształtowaniu ustroju rolnego* (Dz. U. z 2022 r. poz. 461), jak i ustawy z dnia 28 września 1991 r. *o lasach* (Dz. U. z 2022 r. poz. 672), które to akty prawne przewidują uprawnienie do nabycia określonych nieruchomości rolnych lub leśnych w przypadku przeniesienia ich własności w wykonaniu innej umowy niż sprzedaż, co dotyczyłoby także umowy zawieranej w ramach wniesienia aportu do PKP PLK S.A.

Przepisy ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. *o kształtowaniu ustroju rolnego* dotyczące nabycia nieruchomości rolnej stosuje się odpowiednio do nabycia użytkownika wieczystego nieruchomości rolnej albo udziału w użytkowaniu wieczystym nieruchomości rolnej. Przepisów ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. *o kształtowaniu ustroju rolnego* nie stosuje się do nieruchomości rolnych o powierzchni mniejszej niż 0,3 ha. Na gruncie ustawy z dnia 28 września 1991 r. *o lasach* prawo nabycia dotyczy tylko tych transakcji, których przedmiotem są grunty niestanowiące własności Skarbu Państwa, a prawo nabycia przysługuje Lasom Państwowym. Niezwłocznie po zawarciu aktu notarialnego nabywca, czyli PKP PLK S.A (w przypadku gruntów leśnych obowiązek zawiadomienia spoczywa na notariuszu), jest obowiązana zawiadomić uprawnionego, który może wykonać prawo nabycia w ciągu miesiąca. Czynność prawna dokonana z naruszeniem prawa nabycia – bez zawiadomienia uprawnionego – jest nieważna.

W przepisach ww. ustaw są określone przypadki, w których nie przysługuje uprawnienie do nabycia, jednak nie znajdują one zastosowania do gruntów, które będą wnoszone aportem do PKP PLK SA. w wykonaniu ustawy o komercjalizacji PKP.

Zastosowanie prawa nabycia określonego ustawą z dnia 11 kwietnia 2003 r. *o kształtowaniu ustroju rolnego* ma miejsce w odniesieniu do nieruchomości rolnej według definicji tej ustawy, która z kolei odsyła do definicji w rozumieniu art. 46¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. –

Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740, z późn. zm.), zwanej dalej „KC”. Jeżeli nabycie nieruchomości rolnej w rozumieniu KC, tj. *nieruchomości, które są lub mogą być wykorzystywane do prowadzenia działalności wytwórczej w rolnictwie w zakresie produkcji roślinnej i zwierzęcej, nie wyłączając produkcji ogrodniczej, sadowniczej i rybnej*, z wyłączeniem nieruchomości położonych na obszarach przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego na cele inne niż rolne, następuje w wyniku zawarcia umowy innej niż umowa sprzedaży, Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa, zwany dalej „KOWR”, działający na rzecz Skarbu Państwa może złożyć oświadczenie o nabyciu tej nieruchomości za zapłatą ceny tej nieruchomości.

Kwestia oceny charakteru nieruchomości w kontekście definicji nieruchomości rolnej w rozumieniu KC nie jest jednoznaczna. W doktrynie wskazuje się, że o rolniczym charakterze nieruchomości decyduje kryterium przeznaczenia. Sposób wykorzystywania stanowi kryterium wyodrębniające nieruchomość rolną. Nie jest wymagane rzeczywiste prowadzenie działalności wytwórczej w rolnictwie w zakresie produkcji roślinnej i zwierzęcej lub ogrodniczej, sadowniczej czy rybnej. Nieruchomość rolną będzie więc stanowił grunt wykorzystywany do uprawy, hodowli zwierząt, produkcji sadowniczej lub ogrodniczej, do prowadzenia gospodarstwa rybnego, jak również grunt, na którym jedynie możliwe jest prowadzenie takiej działalności. Kryterium wyodrębniającym (cechą wyróżniającą) nieruchomość rolną jest zatem możliwy sposób jej wykorzystania. Nie jest konieczne rzeczywiste prowadzenie działalności wytwórczej w rolnictwie, w zakresie produkcji roślinnej, zwierzęcej lub ogrodniczej, sadowniczej czy rybnej (wyrok NSA z 23.11.2006 r., I OSK 132/06, LEX nr 291425). Do ustalenia możliwości wykorzystywania nieruchomości w określony sposób mogą być pomocne zapisy w ewidencji gruntów oraz plany zagospodarowania przestrzennego. Nieruchomość rolna nie obejmuje gruntów stanowiących nieużytki oznaczonych symbolem N (uchwała SN z 14.12.1984 r., III CZP 78/84, OSNCP 1985/10, poz. 149; OSNPG 1985/5, poz. 19), jak również gruntów kwalifikowanych w ewidencji jako rolne, ale spełniające faktycznie funkcję skarp kolejowych (postanowienie SN z 19.05.1966 r., II CR 476/65, OSNCP 1967/3, poz. 53; OSNPG 1966/9, poz. 40).

W przypadku nieruchomości, które będą wnoszone aportem do PKP PLK S.A. (informacje ze Spółki) w ewidencji gruntów i budynków występuje oznaczenie użytków jako grunty rolne czy leśne. Konkretnie informacje z ewidencji gruntów i budynków, tj. czy mamy oznaczenie użytku jako tereny kolejowe czy inne oznaczenie, będą uzyskane na etapie przygotowania dokumentacji do zawarcia aktów notarialnych.

Dla części nieruchomości, które są planowane do wniesienia aportem, są sporządzone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Informacja, jakie przeznaczenie jest ujęte w planie, będzie do zidentyfikowania na etapie przygotowania dokumentacji do aktów notarialnych. Dla części nieruchomości nie ma sporządzonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

W orzecznictwie wskazuje się, że ocena charakteru prawnego nieruchomości powinna być dokonywana w oparciu o miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku – na podstawie katastru nieruchomości (postanowienie SN z 16.05.2013 r., IV CSK 256/12, LEX nr 1365710). Jednocześnie w wyroku z dnia 19 stycznia 2012 r. VII SA/Wa 1533/11 (LEX nr 1121780) dotyczącym decyzji odmawiającej stwierdzenia nieważności pozwolenia na budowę pawilonu handlowego na obszarze kolejowym WSA w Warszawie wskazuje, że *ustalenie przez właściwego ministra, że określony teren staje się terenem zamkniętym określa przeznaczenie tego terenu na cele związane z obronnością i bezpieczeństwem kraju. Tym samym, jeżeli w dotychczas obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego określone było inne przeznaczenie tego terenu, mocą powyższej decyzji następuje zmiana tego przeznaczenia na wymienione wyżej cele.*

Znaczna część nieruchomości planowana do wniesienia aportem stanowi tereny zamknięte ujęte w decyzji nr 14 Ministra Infrastruktury z dnia 18 września 2020 r. *w sprawie ustalenia terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe* (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 38, z późn. zm.), co w świetle ww. wyroku WSA pozwala na ocenę, że nie mamy do czynienia z nieruchomością rolną w sytuacji, gdy dana nieruchomość została zakwalifikowana jako teren zamknięty na cele związane z obronnością i bezpieczeństwem kraju.

Przenosząc ww. wyrok WSA na grunt ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. *o kształtowaniu ustroju rolnego* można przyjąć, że nie mamy do czynienia z nieruchomością rolną, *która jest lub może być wykorzystywana do prowadzenia działalności wytwórczej w rolnictwie* skoro charakter nieruchomości i tym samym jej przeznaczenie wyznacza decyzja o zakwalifikowaniu nieruchomości jako terenu zamkniętego. Niemniej nie ma prawnego mechanizmu ustalania, kiedy mamy do czynienia z nieruchomością rolną w rozumieniu KC podlegającą przepisom ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. *o kształtowaniu ustroju rolnego*, zatem ocena ta będzie każdorazowo dokonywana w odniesieniu do poszczególnych nieruchomości zarówno w momencie zawierania aktu notarialnego, jak też na etapie dokonywania wpisów do ksiąg wieczystych przez sądy wieczystoksięgowe. Pozostawienie tej sytuacji do oceny na tym etapie może stanowić ryzyko zakwestionowania skuteczności przeniesienia prawa własności przez

odmowę wpisu do księgi wieczystej. W postanowieniu z dnia 10 listopada 2005 r., V CK 249/05, Sąd Najwyższy wskazuje, że jeżeli Agencja nie skorzystała z określonego w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego (Dz. U. Nr 64, poz. 592) prawa nabycia nieruchomości, podstawę wpisu nabywcy do księgi wieczystej stanowi, oprócz umowy przeniesienia własności, także dowód doręczenia Agencji zawiadomienia o umowie oraz jej oświadczenie, że nie korzysta z prawa nabycia albo upływ miesięcznego terminu do złożenia oświadczenia w tym przedmiocie.

W świetle możliwej niejednolitej oceny – zakwalifikowania lub nie danej nieruchomości jako nieruchomości rolnej objętej przepisami ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego, mając na uwadze konsekwencje niedokonania zawiadomienia uprawnionych z tytułu prawa nabycia, tj. nieważność czynności prawej, jest uzasadnione wprowadzenie wyłączenia stosowania przepisów ww. ustaw do aportu wnoszonego na podstawie art. 17 ustawy o komercjalizacji PKP.

Problematyczne może być również ustalanie przeznaczenia i kwalifikowania nieruchomości jako rolnej, a co za tym idzie objętej przepisami ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego, w sytuacji gdy część nieruchomości została przeznaczona na cele rolne, a w części na cele inne. W wyroku z dnia 5 września 2012 r., IV CSK 93/12, Sąd Najwyższy przyjął ocenę, że nieruchomością rolną w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego jest także nieruchomość częściowo przeznaczona w planach zagospodarowania przestrzennego na cele inne niż rolne. Z kolei w doktrynie¹⁾ wyrażono pogląd, że ustawa z 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego stanowi drastyczną ingerencję w stosunki własnościowe, a w związku z tym wątpliwości interpretacyjne nie mogą być rozstrzygane na niekorzyść właścicieli nieruchomości o powierzchni co najmniej 30 arów. Jakkolwiek granice terenu wyznaczone planem zagospodarowania przestrzennego nie są granicami prawnymi nieruchomości, ani też nie stanowią podstawy do przyjęcia jej podziału według kryterium przeznaczenia, to jednak obszar, który w danej nieruchomości ma przeznaczenie inne niż rolne, powinien mieć tutaj decydujące znaczenie. Z tego względu część nieruchomości, która ma przeznaczenie inne niż rolne, nie może być traktowana jako grunt rolny, zatem aby dana nieruchomość o mieszanym przeznaczeniu i powierzchni co najmniej 30 arów podpadała pod działanie ustawy

¹⁾ Komentarz do KC z 20 grudnia 2018 r. Autor fragmentu: Pawlak Władysław. Pozostali autorzy komentarza: Gudowski Jacek (red.) Dziurda Marcin, Janiszewska Beata, Łukańko Bernard, Panfil Karolina, Pilich Mateusz, Rycko Nikodem, Trzaskowski Roman.

o kształtowaniu ustroju rolnego, powinna mieć w zakresie co najmniej 30 arów charakter rolny. W konsekwencji, jeśli nieruchomości ma powierzchnię 31 arów, z czego na tereny nierolne przypada powierzchnia np. 5 czy 10 arów, to nie będzie podstaw do stosowania przepisów ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego. Inna interpretacja prowadzi do paradoksów, ponieważ nieruchomości o powierzchni 29 arów w całości położona na obszarach o przeznaczeniu rolnym nie będzie, co oczywiste, podpadała pod ustawę z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego, zaś nieruchomości o powierzchni 30 arów, z której na terenach o przeznaczeniu innym niż rolne znajdowałby się obszar np. 25 arów, kwalifikowana byłaby jako nieruchomości rolne w rozumieniu ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego.

Kreowane przez ustawę z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego prawo nabycia różni się od prawa pierwokupu tym, że w przypadku prawa pierwokupu umowa bezwarunkowa sprzedaży nieruchomości rolnej nie może być zawarta przed powiadomieniem uprawnionego do prawa pierwokupu i upływu terminu na jego wykonanie, natomiast nabycie nieruchomości rolnej na podstawie czynności prawnych, do których odnosi się prawo nabycia, następuje bezwarunkowo, a jedynie istnieje prawny obowiązek powiadomienia o nich KOWR. Prawo nabycia nieruchomości rolnej KOWR może wykonać w ciągu miesiąca od otrzymania skutecznego zawiadomienia. Oświadczenie KOWR o nabyciu danej nieruchomości rolnej na podstawie przysługującego prawa nabycia jest składane w formie aktu notarialnego. KOWR wysyła właścicielowi nieruchomości ww. oświadczenie przesyłką poleconą nadaną za potwierdzeniem odbioru w placówce pocztowej operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – *Prawo pocztowe* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1041 i 2320), a następnie publikuje na stronie podmiotowej w Biuletynie Informacji Publicznej KOWR. W przypadku oceny, że w ramach zorganizowanej części przedsiębiorstwa mamy do czynienia z nieruchomością rolną w rozumieniu ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego, PKP PLK S.A. jako nabywca jest zobowiązana zawiadomić KOWR. W oparciu o wspólne stanowisko Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, KOWR oraz Krajowej Rady Notarialnej z dnia 27 lutego 2020 r. w sprawie stosowania ustawy o kształtowaniu ustroju rolnego byłoby możliwe dokonanie zawiadomienia KOWR przez notariusza, co będzie traktowane przez KOWR jako zawiadomienie dokonane przez nabywcę. W przypadku gruntów rolnych ustawy obowiązek zawiadomienia uprawnionego do skorzystania z prawa nabycia obciąża notariusza sporządzającego dany akt notarialny.

Należy też podkreślić, że od momentu podjęcia uchwały o podwyższeniu kapitału zakładowego o wnoszone wkłady niepieniężne termin na złożenie wniosku do Krajowego Rejestru Sądowego o rejestrację podwyższenia kapitału zakładowego, zgodnie z ustawą z dnia 15 września 2000 r. – *Kodeks spółek handlowych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1526, z późn. zm.), wynosi 6 miesięcy. W tym czasie, a nawet krótszym (w harmonogramie zorganizowanej części przedsiębiorstwa określa się termin 5 miesięcy), będzie konieczne zawarcie aktów notarialnych dla ponad 30 tys. działek ewidencyjnych. W trakcie przygotowywania aktów notarialnych, na podstawie zgromadzonych wówczas dokumentów, również rekomendacji notariusza sporządzającego dany akt notarialny i ustalenia, że mamy do czynienia z nieruchomością rolną w rozumieniu ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. *o kształtowaniu ustroju rolnego*, będzie konieczne dokonanie zawiadomienia uprawnionego do wykonania prawa nabycia, który może wykonać swoje uprawnienie w ciągu miesiąca od zawiadomienia. Sytuacja ta spowoduje wydłużenie terminu, a tym samym może nie być możliwe dochowanie 6-cio miesięcznego terminu na złożenie wniosku do KRS o rejestrację podwyższenia kapitału zakładowego. W przypadku gdyby doszło do wykonania przez uprawnionego prawa nabycia, może się również okazać, że konieczna mogłaby być zmiana uchwały o podwyższeniu kapitału zakładowego.

Jednocześnie należy wskazać, że w związku z wprowadzanymi wyłączenia od stosowania przepisów ustawy z dnia 11 kwietnia 2003 r. *o kształtowaniu ustroju rolnego* oraz ustawy z dnia 28 września 1991 r. *o lasach* nie jest konieczne wprowadzenie przepisów przejściowych. Aktualnie bowiem nie są dokonywane żadne wyposażenia spółek na podstawie art. 17 ustawy o komercjalizacji PKP, a jeżeli wszelkie przyszłe aporty zostaną zrealizowane już po wejściu w życie projektowanych przepisów, to wówczas względem tych aportów nie będzie wątpliwości co do możliwości zastosowania wprowadzanego wyłączenia.

Proponowane zmiany w zakresie dodania w ustawie o komercjalizacji PKP art. 24ba i art. 24ca, co do zasady, są tożsame z obowiązującym stanem prawnym w latach wcześniejszych i oprócz poszerzenia katalogu podmiotowego o innych niż PKP PLK S.A. zarządców infrastruktury kolejowej, dotyczą, co do zasady, umożliwienia w latach 2022–2026 rozliczania podatku dochodowego od aportu oraz podatku od towarów i usług od czynszu z umowy D50 (umowa, na podstawie której PKP S.A. oddała do korzystania środki składające się na linie kolejowe) nie wprowadzają innych zmian. Konieczność umożliwienia finansowania akcjami PKP PLK S.A. zobowiązań podatkowych z tytułu podatku CIT wynika z okoliczności powstania zobowiązania podatkowego w związku z dokonaniem aportu. Wartość aportów będzie podlegać wycenie przez niezależny podmiot specjalizujący się w wycenach przedsiębiorstw

oraz nieruchomości i będzie zależeć od przyjętych stawek rynkowych składników majątku wycenianego.

Z kolei konieczność umożliwienia finansowania akcjami PKP PLK S.A. zobowiązań podatkowych z tytułu podatku VAT wynika z okoliczności, że w ramach umowy D50 PKP S.A. oddała spółce PKP PLK S.A. do odpłatnego korzystania składniki majątkowe składające się na linie kolejowe w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727) oraz inne środki trwałe niezbędne do wykonywania funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej. Czynsz z tytułu korzystania ze składników umowy został określony jako wysokość odpisów amortyzacyjnych dokonanych przez PKP PLK S.A. dla celów bilansowych dla składników majątkowych tworzących linie kolejowe, określonych szczegółowo w załącznikach do umowy (składników, które nie są gruntami). Zgodnie z postanowieniami przedmiotowej umowy, które wynikają z postanowień przepisu art. 17 ust. 8 ustawy o komercjalizacji PKP w brzmieniu obowiązującym przed dniem 25 maja 2003 r., czynsz stanowi wierzytelność niewymagalną do czasu objęcia akcji w podwyższonym kapitale PKP PLK S.A. W momencie dokonania aportu PKP S.A. powinna wystawić PKP PLK S.A. fakturę, której kwota czynszu liczona jako amortyzacja byłaby objęta 23% stawką podatku VAT należną Skarbowi Państwa.

Skutki podatkowe aportów do PKP PLK S.A. oraz rozliczenia czynszu z umowy D50 mogą przedstawiać się następująco:

- 1) podatek CIT od aportu: od 2.337,23 do 5.147,3 mln zł (w zależności od przyjętych przez podmiot dokonujący wyceny, stawek rynkowych składników majątku wycenianego),
- 2) podatek CIT od czynszu: ponad 400 mln zł,
- 3) podatek VAT od czynszu: ponad 480 mln zł.

W art. 24ba ust. 1 utrzymano zasadę, że zobowiązania podatkowe z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych będą podlegały spłacie w drodze przeniesienia własności akcji PKP PLK S.A. do wysokości podatku, jaki wygenerują operacje wniesienia wkładów niepieniężnych do spółek, o których mowa w art. 24ba ust. 2, oraz powstałe w wyniku rozliczenia czynszu z umowy o oddaniu do odpłatnego korzystania linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi zawartych pomiędzy PKP S.A. i zarządcami infrastruktury kolejowej, m.in. PKP PLK S.A. Umożliwienie zastosowania art. 24ba również w przypadku nabycia udziałów PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. oraz innych spółek utworzonych na podstawie ustawy, jak również nabycia – w zamian za wkłady

niepieniężne – akcje lub udziałów w spółkach prowadzących działalność w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym*, innych niż spółki, o których mowa w art. 24ba ust. 1 pkt 1, jest uzasadnione szczególnym charakterem tych spółek. Należy bowiem mieć na uwadze, że spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., jak również PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. powstały przed wejściem w życie ustawy o komercjalizacji PKP. Z tego względu w sposób oczywisty przepisy art. 17 ustawy o komercjalizacji PKP nie mogły znaleźć bezpośredniego zastosowania do tych podmiotów. Nie oznacza to jednak, że ustawodawca pominął tę kwestię, albowiem w art. 78a ustawy o komercjalizacji PKP wskazano, że do przekazania mienia (w tym linii kolejowych oraz innych nieruchomości niezbędnych do zarządzania liniami kolejowymi) spółkom utworzonym przez PKP S.A. do dnia, w którym skuteczny stał się wpis PKP S.A. do rejestru handlowego, stosuje się odpowiednio zasady, warunki i tryb określone w art. 17. Na powyższej podstawie z tymi spółkami zostały zawarte umowy oddania do korzystania składników linii kolejowych na zasadach analogicznych do umowy D50, zawartej z PKP PLK S.A. Z tego względu jest konieczne wprowadzenie przepisów umożliwiających rozliczenie czynszu z tychże umów w taki sam sposób, jak w przypadku umowy z PKP PLK S.A. Wprowadzenie możliwości zapłaty podatku CIT od aportów do nowych spółek infrastrukturalnych ma na celu umożliwienie realizacji nowych projektów infrastrukturalnych. Faktycznie mogą to być spółki, do których PKP S.A. będzie przystępować, a nie utworzone przez PKP S.A. Jednakże należy mieć na uwadze, że wniesienie aportów do takich spółek infrastrukturalnych będzie wymagać zgody ministra właściwego do spraw transportu. Zostało wprowadzone również ograniczenie czasowe – spłata zobowiązań podatkowych na podstawie art. 24ba ust. 1 będzie dotyczyła zobowiązań powstałych w rozliczeniu za lata 2022–2026.

W ust. 3 art. 24ba utrzymano zasadę, że w latach 2022–2026 PKP S.A. nie będzie zobowiązana do wpłaty zaliczek na podatek dochodowy od osób prawnych do wysokości kwoty obliczonej zgodnie z ust. 2. Wprowadzenie tego przepisu jest konieczne z uwagi na fakt, że zapłata w trakcie roku podatkowego zaliczki na podatek powoduje wygaśnięcie zobowiązania podatkowego w tej części, co z kolei skutkowałoby brakiem możliwości zapłaty podatku, wygenerowanego przez wniesienie aportów do spółek, o których mowa w art. 24ba ust. 2, akcjami PKP PLK S.A. po zakończeniu roku podatkowego.

W art. 24ba ust. 4 utrzymano zasadę, że PKP S.A. zachowa prawo dokonania spłaty podatku należnego akcjami PKP PLK S.A. również w sytuacji dokonania zapłaty w ciągu roku podatkowego zaliczek z tytułu bieżącej działalności w wysokości, która uniemożliwiłaby spłatę

podatku należnego akcjami PKP PLK S.A. na zasadach ogólnych, wynikających z ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. *o podatku dochodowym od osób prawnych* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1800, z późn. zm.). W takiej sytuacji nadwyżka zaliczek nad kwotą różnicy podatku należnego nad podatkiem podlegającym spłacie akcjami PKP PLK S.A., zgodnie z art. 24ba ust. 6, będzie podlegać zwrotowi w terminie przewidzianym w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – *Ordynacja podatkowa* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1540, z późn. zm.) dla zwrotu nadpłaty. Przepis ten ma na celu wprowadzenie mechanizmu, który ma pozwolić na zachowanie prawa do dokonania zapłaty podatku, które wygenerują transakcje wniesienia aportu, akcjami PLK również w sytuacji dokonania zapłaty w ciągu roku podatkowego zaliczek z tytułu bieżącej działalności (zaliczanej do źródła przychodów kapitałowych) w wysokości, która uniemożliwiłaby spłatę podatku należnego akcjami PKP PLK S.A. na zasadach ogólnych, wynikających z ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. *o podatku dochodowym od osób prawnych*.

Przypadek taki może mieć miejsce np. w sytuacji, gdy:

- 1) PKP będzie generować dochód ze źródła przychodów kapitałowych w ciągu kilku miesięcy roku podatkowego, w związku z czym będzie opłacać zaliczki na podatek,
- 2) następnie dokona transakcji (zaliczanych do tego samego źródła), które przyniosą stratę podatkową; strata podatkowa z tej transakcji skonsumuje wcześniejszy dochód podatkowy osiągniany od początku roku,
- 3) pod koniec roku podatkowego zostanie zarejestrowany aport do PKP PLK S.A., który wygeneruje dochód podatkowy.

Brak mechanizmu z przepisu art. 24ba ust. 4 skutkowałby zaliczeniem zaliczek opłaconych w ciągu roku podatkowego z bieżącej działalności Spółki na podatek wygenerowany przez aport do PKP PLK S.A., co nie powinno mieć miejsca, albowiem PKP S.A. powinna ten podatek zapłacić w całości akcjami PKP PLK S.A.

W art. 24ca ust. 1 utrzymano zasadę, że zobowiązania podatkowe z tytułu podatku od towarów i usług wynikające z rozliczenia umowy D50 zawartej między PKP S.A. a PKP PLK S.A. (jak również umowami zawartymi pomiędzy PKP S.A. a innymi zarządcami infrastruktury kolejowej, wskazanymi w art. 24ca) będą podlegać spłacie w trybie przeniesienia własności akcji PKP PLK S.A. do wysokości kwoty odpowiadającej podatkowi należnemu powstałemu w związku z rozliczeniem tych umów. Przewiduje się ograniczenie czasowe spłaty zobowiązań w trybie art. 24c – możliwość dokonania spłaty będzie dotyczyła zobowiązań z tytułu podatku od towarów i usług powstałych do dnia 31 grudnia 2026 r.

Wprawdzie polskie prawo podatkowe dopuszcza regulowanie podatków w trybie innym niż gotówkowym, jednakże zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – *Ordynacja podatkowa*, do skorzystania z możliwości uregulowania podatku przez przeniesienie własności rzeczy lub praw majątkowych jest konieczne powstanie zaległości podatkowej. Ponadto jest to skomplikowana i długotrwała procedura przeniesienia własności rzeczy lub praw majątkowych, która może skutkować powstaniem po stronie PKP S.A. dodatkowych kosztów (odsetki za zwłokę w zapłacie zobowiązań podatkowych), a także wiązać się może z dużym ryzykiem finansowym. W związku z tym, aby uniknąć dodatkowych kosztów oraz w celu przyspieszenia procesu restrukturyzacji majątkowej, proponuje się utrzymanie mechanizmów przewidujących możliwość zapłaty zobowiązań podatkowych w trybach wynikających z art. 24ba i art. 24ca. Przepisy te umożliwią zapłatę zobowiązań podatkowych, powstałych w wyniku realizacji obowiązków ustawowo nałożonych na PKP S.A., przez przeniesienie własności akcji PKP PLK S.A. na rzecz Skarbu Państwa.

Z uwagi na znaczące zainteresowanie samorządów Programem Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku, który jest finansowany m.in. ze środków z dokapitalizowania PKP PLK S.A. w trybie art. 33w ustawy o komercjalizacji PKP, obecny limit dokapitalizowania ustalony ustawą pozwala jedynie na realizację bardzo ograniczonej liczby projektów w stosunku do zapotrzebowania zgłoszonego przez samorzady w ramach naboru wniosków. Jednostki samorządu terytorialnego przedłożyły 47 projektów na kwotę 18 mld zł, które pozytywnie mogą wpłynąć na rozwój poszczególnych regionów Polski, tym samym wpisując się w działania na rzecz przeciwdziałania ich wykluczeniu komunikacyjnemu. Przedłożone projekty przedstawiają ciekawe rozwiązania infrastrukturalne umożliwiające usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej z miastami wojewódzkimi. W chwili obecnej zostały zabezpieczone środki na realizację Programu w wysokości 5,6 mld zł, co umożliwi realizację tylko części projektów, w tym liniowych i dokumentacyjnych. Dzięki zwiększonej alokacji będzie możliwa realizacja dodatkowych projektów, co przyczyni się do pełniejszej realizacji założeń Programu Kolej+ i pozytywnie wpłynie na sieć połączeń lokalnych miejscowości. Zidentyfikowane zapotrzebowanie na środki finansowe w zakresie projektów, które potencjalnie kwalifikują się do wsparcia, przekracza znacząco możliwości finansowe ww. Programu. W związku z tym niezbędne jest podjęcie działań umożliwiających właściwą realizację przedmiotowych projektów przez pozyskanie dodatkowych środków

pochodzących ze skarbowych papierów wartościowych na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK S.A. Wartość nominalnych papierów wartościowych przygotowano w oparciu o symulację zapotrzebowania na środki zgłoszone przez PKP PLK S.A. na poszczególne lata przy założeniu realizacji większości projektów. Dodatkowo należy zaznaczyć, że zwiększona kwota dokapitalizowania w wysokości 11,2 mld zł stanowi maks. 85% wartości wydatków kwalifikowalnych poszczególnych projektów, natomiast jednostki samorządu terytorialnego w składanych oświadczeniach zobowiązują się do zapewnienia wkładu własnego w wysokości min. 15% wartości wydatków kwalifikowalnych oraz sfinansowania wydatków niekwalifikowalnych. W tym celu zdecydowano się na zmiany w art. 33w ust. 1 i 2 oraz dodanie nowego ust. 2a w ustawie o komercjalizacji PKP. Zmiana art. 33w ust. 1 ustawy o komercjalizacji PKP polega na zmianie okresu umożliwienia przekazywania przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, na rzecz PKP PLK S.A., skarbowych papierów wartościowych, z 2020–2024 na 2020–2027 z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK S.A. Zmiana w art. 33w w ust. 2 ww. ustawy polega na dodaniu pkt 6–8, w których określono łączną wartość nominalną skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w ust. 1, w podziale na poszczególne lata, a ponadto na zmianie wysokości wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych w 2024 r. z 1 700 000 000 zł na 2 540 000 000 zł. Ponadto wprowadza się możliwość przekazywania przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w danym roku budżetowym na rzecz PKP PLK S.A. skarbowych papierów wartościowych o wartości nominalnej większej niż określona w ust. 2 dla danego roku budżetowego – przy jednoczesnym uwzględnieniu przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych aktualnego stanu wykorzystania określonego w ustawie budżetowej poziomu limitu skarbowych papierów wartościowych. Rozwiązanie to pozwoli na ewentualną reakcję w przypadku zwiększonego zapotrzebowania na środki niezbędne do realizacji inwestycji w danym roku budżetowym. Dodano przy tym zastrzeżenie, że zmiana wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych planowanych do przekazania w danym roku budżetowym nie może powodować zmiany łącznej wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych wynikającej ze wszystkich lat wskazanych w ust. 2. W wyniku wejścia w życie projektowanych zmian konieczna będzie aktualizacja uchwały Rady Ministrów ustanawiającej Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku. Analogiczne aktualizacje będą niezbędne również w przypadku jakichkolwiek zmian limitów skarbowych papierów wartościowych określonych w ust. 2.

Propozycja dodania art. 39e jest podyktowana koniecznością usprawnienia procesu restrukturyzacji mienia PKP S.A. pozostałego po dawnym przedsiębiorstwie państwowym, przede wszystkim wyposażania spółki PKP PLK S.A. w majątek niezbędny do zarządzania liniami kolejowymi. Zgodnie z ustawą o komercjalizacji PKP S.A. gospodaruje mieniem w szczególności przez wnoszenie do spółek, głównie utworzonych na podstawie przepisów tej ustawy (spółki Grupy PKP), sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, a także stosując inne, prawem przewidziane tryby zbycia zbędnego mienia. Na podstawie art. 17 wspomnianej ustawy PKP S.A. została zobowiązana do wniesienia do spółek, o których mowa w art. 14 i art. 15 tej ustawy, wkładów niepieniężnych w postaci zespołu składników materialnych i niematerialnych wyodrębnionych z jej przedsiębiorstwa, niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie określonym w ustawie, tj. do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych (art. 14 ust. 1) oraz działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, pod firmą „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna” (art. 15 ust. 1). Na podstawie art. 17 ww. ustawy PKP S.A. wniosła również wkłady niepieniężne do spółek utworzonych na podstawie art. 78a tej ustawy prowadzących jednocześnie działalność w zakresie wykonywania przewozów kolejowych i zarządzania liniami kolejowymi o znaczeniu lokalnym.

Istotną kwestią w ramach prowadzonego w tym celu procesu pozostaje przeprowadzenie podziałów nieruchomości i utworzenie dla nowych nieruchomości odrębnych ksiąg wieczystych.

W związku z interpretacją przepisu art. 21 ustawy z dnia 6 lipca 1982 r. *o księgach wieczystych i hipotece* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2204, z późn. zm.) w brzmieniu: *właściciel kilku nieruchomości stanowiących całość gospodarczą lub graniczących z sobą może żądać połączenia ich w księgę wieczystej w jedną nieruchomość* uprawnienie do łączenia lub podziału nieruchomości przysługuje wyłącznie właścicielowi nieruchomości, a nie użytkownikowi wieczystemu (uchwała SN z dnia 7 kwietnia 2006 r., III CZP 24/06, OSNC 2007, nr 2, poz. 24, postanowienie SN z dnia 19 lutego 2003 r., V CK 278/02, nie publ., wyrok SN z dnia 8 listopada 2007 r., III CSK 183/07, Przegląd Sądowy 2008, nr 11–12, s. 195 i n., uchwała SN z dnia 13 marca 2015 r. sygn. akt III CZP 116/14). W uzasadnieniu wyroku z dnia 8 kwietnia 2016 r., sygn. akt I CSK 259/15, Sąd Najwyższy podkreślił, że uprawnienie do łączenia lub podziału nieruchomości przysługuje wyłącznie właścicielowi nieruchomości, a nie użytkownikowi wieczystemu. Sąd zauważył, że przeciwny, lecz odosobniony pogląd dopuszczający możliwość łączenia nieruchomości także na wniosek użytkownika wieczystego zajął Sąd Najwyższy w

postanowieniu z dnia 23 stycznia 2013 r. Poglądu tego jednak sąd orzekający w sprawie I CSK 259/15 nie podzielił.

Z uwagi na to, że PKP S.A. przysługuje prawo użytkowania do nieruchomości Skarbu Państwa, lub nieruchomości jednostek samorządu terytorialnego, które będą przedmiotem przekazania do PKP PLK S.A., wyłączenie części nieruchomości z księgi wieczystej i założenie dla niej nowej księgi wieczystej lub połączenie kilku nieruchomości w całość gospodarczą wymagałoby każdorazowego wystąpienia z wnioskiem właściwego starosty lub właściwego przedstawiciela jednostki samorządu terytorialnego (wójta, burmistrza, prezydenta miasta w przypadku gruntów będących własnością gmin), co mając na uwadze specyfikę nieruchomości zajętych pod linie kolejowe, oznaczałoby przewlekłość procesu przekazania majątku. Zasadnym zatem jest dodanie przepisu szczególnego, który wprowadzałby wyjątek od zasady utrwalonej w orzecznictwie sądowym i uprawniałby PKP S.A. bądź spółki, do których PKP S.A. wniosła, na podstawie ustawy, nieruchomości w ramach wkładu niepieniężnego, do złożenia stosownego wniosku do sądu wieczystoksięgowego.

W odniesieniu do projektowanych rozwiązań nie ma konieczności dodawania przepisów przejściowych, ponieważ ustawa nie wywiera wpływu na stosunki powstałe pod działaniem dotychczasowych przepisów ustawy i stwarza nową sytuację prawną, a projektowane rozwiązania dotyczą kwestii rozporządzenia mieniem pomiędzy dwoma spółkami Skarbu Państwa, po wejściu w życie projektowanej regulacji.

Proponowane rozwiązania wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy. Termin wejścia w życie ustawy odpowiada ogólnej zasadzie określającej termin wejścia w życie aktów normatywnych zawierających przepisy powszechnie obowiązujące, wynikającej z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. *o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461). Zważywszy na fakt, że projektowane rozwiązania dotyczą kwestii rozporządzenia mieniem pomiędzy dwoma spółkami Skarbu Państwa, a projekt ustawy nie wywołuje skutków pomiędzy jakimikolwiek innymi podmiotami, 14-dniowa *vacatio legis* jest wystarczająca.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. *w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom

Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nie ma możliwości osiągnięcia celów projektu za pomocą innych środków niż zmiana przedmiotowej ustawy.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Tomasz Buczyński, Dyrektor Departamentu Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 13 00, e-mail: sekretariatDTK@mi.gov.pl</p> <p>Marek Sabalski, naczelnik wydziału, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630 19 97, e-mail: marek.sabalski@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 06.04.2022 r.</p> <p>Źródło Inicjatywa własna</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD333</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1. Zgodnie z ustawą z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2021 r. poz. 146 oraz z 2022 r. poz. 655) Polskie Koleje Państwowe S.A., zwane dalej „PKP”, gospodarują mieniem w szczególności przez wnoszenie do spółek, głównie utworzonych na podstawie przepisów tej ustawy (spółki Grupy PKP), sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, a także stosując inne, prawem przewidziane tryby zbycia zbędnego mienia. Na podstawie art. 17 ww. ustawy PKP zostało zobowiązane do wyposażenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PLK”, w majątek niezbędny do zarządzania liniami kolejowymi.

Zgodnie z dyspozycją przepisów art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, PKP oddała PLK do korzystania składniki majątkowe składające się na linie kolejowe oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi.

Nowelizacją z 2003 r. zmianie uległ art. 17 ust. 5, na mocy którego PKP została zobowiązana do wniesienia w formie wkładu niepieniężnego do PLK linii kolejowych, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727), obejmujących wszelkie nakłady, z wyłączeniem gruntów wchodzących w skład linii kolejowych niemających uregulowanego stanu prawnego oraz środków trwałych w budowie. W 2005 r. PKP wniosła do PLK jako wkład niepieniężny (aport) środki trwałe niezbędne do prowadzenia ruchu kolejowego i zarządzania liniami kolejowymi bez gruntów, na których były posadowione, składające się na ok. 80% długości wszystkich linii kolejowych zarządzanych przez PLK. W 2017 r. został uruchomiony i w dalszym ciągu jest realizowany proces wniesienia do PLK wkładu niepieniężnego (aportu) w formie zorganizowanej części przedsiębiorstwa składającej się z pozostałej części składników linii kolejowych (ok. 20% długości wszystkich linii kolejowych zarządzanych przez PLK) oraz majątku niezbędnego dla PLK do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi. Konieczna jest zmiana przepisów art. 17 powołanej ustawy dla dokończenia procesu aportowania majątku do PLK, w zakresie umożliwienia wnoszenia jako wkładu niepieniężnego (aportu) składników majątku położonych na wymagających przeprowadzenia podziałów nieruchomości gruntach o uregulowanym stanie prawnym oraz wprowadzenie przepisów dotyczących podatków, które będą obciążać PKP w związku z wnoszeniem aportów i rozliczeniem wynagrodzenia za korzystanie przez PLK ze składników linii kolejowych będących przedmiotem umowy zawartej na podstawie przepisów art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 25 maja 2003 r.

2. Z uwagi na znaczące zainteresowanie samorządów Programem Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku, który jest finansowany m.in. ze środków z dokapitalizowania PLK w trybie art. 33w ustawy o z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, obecny limit dokapitalizowania ustalony ustawą pozwala jedynie na realizację bardzo ograniczonej liczby projektów w stosunku do zapotrzebowania zgłoszonego przez samorządy w ramach naboru wniosków. Zidentyfikowane zapotrzebowanie na środki finansowe w zakresie projektów, które potencjalnie kwalifikują się do wsparcia, przekracza znacząco możliwości finansowe ww. Programu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

1. Zmiana przepisów ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” umożliwi PKP przekazanie PLK linii kolejowych, znajdujących się na gruntach o uregulowanym stanie prawnym, ale wymagających przeprowadzenia podziałów nieruchomości. W związku z przekazaniem linii kolejowych uregulowania wymaga również kwestia rozliczeń podatkowych, które będą dotyczyć PKP w związku z wnoszeniem aportów i rozliczeniem wynagrodzenia za korzystanie przez PLK ze składników linii kolejowych będących przedmiotem umowy zawartej na podstawie przepisów art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 25

maja 2003 r. Proponowane rozwiązanie polega na umożliwieniu w latach 2022–2026 rozliczania podatku dochodowego od aportu oraz podatku od towarów i usług od czynszu z umowy D50 (umowa, na podstawie której PKP oddała do korzystania środki składające się na linie kolejowe, oraz grunty, z zastrzeżeniem, że korzystanie z samych gruntów na podstawie umowy jest nieodpłatne). Konieczność umożliwienia finansowania akcjami PLK zobowiązań podatkowych z tytułu podatku CIT wynika z okoliczności powstania zobowiązania podatkowego w związku z dokonaniem aportu. Wartość aportów będzie podlegała wycenie przez niezależny podmiot specjalizujący się w wycenach przedsiębiorstw oraz nieruchomości i będzie zależeć od przyjętych stawek rynkowych składników majątku wycenianego.

2. Ze względu na konieczność podwyższenia kapitału zakładowego PLK zdecydowano się na wydłużenie okresu, do którego będzie możliwe przekazywanie przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, na rzecz PLK skarbowych papierów wartościowych z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK, z 2024 na 2027 rok. W związku z tym konieczna jest zmiana wysokości wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych w 2024 r. z 1 700 000 000 zł na 2 540 000 000 zł oraz określenie wartości papierów, które będą przekazywane w kolejnych latach do 2027 r. włącznie. Ponadto wprowadza się możliwość przekazywania przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w danym roku budżetowym na rzecz PLK skarbowych papierów wartościowych o wartości nominalnej większej niż określona dla danego roku budżetowego – przy jednoczesnym uwzględnieniu przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych aktualnego stanu wykorzystania określonego w ustawie budżetowej poziomu limitu skarbowych papierów wartościowych. Rozwiązanie to pozwoli na ewentualną reakcję w przypadku zwiększonego zapotrzebowania na środki niezbędne do realizacji inwestycji w danym roku budżetowym. Dodano przy tym zastrzeżenie, że zmiana wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych planowanych do przekazania w danym roku budżetowym nie może powodować zmiany łącznej wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych. W wyniku wejścia w życie projektowanych zmian będzie konieczna aktualizacja uchwały Rady Ministrów ustanawiającej Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku. Analogiczne aktualizacje będą niezbędne również w przypadku jakichkolwiek zmian limitów skarbowych papierów wartościowych.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków niż zmiana ww. ustawy.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak informacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
PKP	1	MI	przeniesienie mienia na rzecz PLK
PLK	1	MI	1. wniesienie mienia od PKP 2. otrzymanie środków pochodzących z dokapitalizowania skarbowymi papierami wartościowymi.
minister właściwy do spraw finansów publicznych	1	MI	Przekazanie na wniosek ministra właściwego do spraw transportu skarbowych papierów wartościowych z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK S.A.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Z uwagi na bardzo wąski krąg adresatów projekt został skierowany do konsultacji publicznych do dwóch spółek Skarbu Państwa, na które ustawa będzie wywierać wpływ. Przewidziano 7-dniowy termin na przedstawienie stanowiska. W toku konsultacji publicznych uwagi zostały zgłoszone jedynie przez PKP i zostały uwzględnione w całości. Omówienie wyników konsultacji publicznych zostało zawarte w załączonym raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2022 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 (2022)	1 (2023)	2 (2024)	3 (2025)	4 (2026)	5 (2027)	6 (2028)	7 (2029)	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem					0	0	0	0	0	0	0	0

budżet państwa					0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>W zakresie wartości nominalnej skarbowych papierów wartościowych w latach 2020–2023 projektowane rozwiązanie nie wprowadza zmian w obecnie obowiązującym stanie prawnym. W roku 2024 emisja skarbowych papierów wartościowych zostanie zwiększona o 840 mln zł, tj. do kwoty 2.540 mln zł, oraz zostanie rozszerzona o kolejne lata, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2025 – 1 214 mln zł; • 2026 – 1 856 mln zł; • 2027 – 1 690 mln zł. <p>Łącznie w latach 2024–2027 zostanie dokonana dodatkowa emisja skarbowych papierów wartościowych o wartości 5.600 mln zł z przeznaczeniem na realizację programu wieloletniego Programem Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku. Zgodnie z art. 33y ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” minister właściwy do spraw budżetu określi w liście emisyjnym warunki emisji skarbowych papierów wartościowych oraz sposób realizacji świadczeń z nich wynikających.</p> <p>2. List emisyjny zawiera w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) datę emisji; 2) powołanie podstawy prawnej emisji; 3) jednostkową wartość nominalną w złotych; 4) cenę i sposób jej ustalenia; 5) stopę procentową lub sposób jej obliczania; 6) określenie sposobu i terminów wypłaty należności głównej oraz należności ubocznych; 7) datę, od której nalicza się oprocentowanie skarbowych papierów wartościowych tej emisji; 8) termin wykupu oraz zastrzeżenia w przedmiocie możliwości wcześniejszego wykupu. <p>Emisja skarbowych papierów wartościowych następuje z dniem zarejestrowania skarbowych papierów wartościowych w depozycie papierów wartościowych oraz w kwocie równej wartości nominalnej wyemitowanych papierów wartościowych. Do emisji skarbowych papierów wartościowych nie stosuje się przepisów art. 98 i art. 102 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.) oraz przepisów wydanych na podstawie art. 97 tej ustawy.</p> <p>Zgodnie z art. 33z ww. ustawy środki uzyskane z tytułu skarbowych papierów wartościowych, będące wkładem, stanowiące kapitał zakładowy PLK, Spółka będzie mogła przeznaczyć wyłącznie na finansowanie inwestycji realizowanych przez PLK w ramach programów wieloletnich, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Obciążenie budżetu państwa określono, przyjmując co najwyżej 2-letni termin wykupu.</p>										

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2024 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0		0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zmiany nie wpłyną na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw. Efektem wprowadzenia projektowanych rozwiązań będzie przeniesienie części mienia PKP do PLK.							

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i osób starszych.
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Brak skutków.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Skutki podatkowe aportów do PLK oraz rozliczenia czynszu z umowy D50 mogą przedstawiać się następująco: 1) podatek CIT od aportu: od 2.337,23 do 5.147,3 mln zł (w zależności od przyjętych przez podmiot dokonujący wyceny stawek rynkowych składników majątku wycenianego); 2) podatek CIT od czynszu: ponad 400 mln zł; 3) podatek VAT od czynszu: ponad 480 mln zł. Należności zgodnie z projektowaną regulacją zostaną uiszczone bezgotówkowo w formie przeniesienia akcji PLK na rzecz Skarbu Państwa.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Nie powoduje zmiany warunków na rynku pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input checked="" type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	-	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Z dniem wejścia w życie ustawy.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych.

W dniu 12 stycznia 2022 r. projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (UD333) w ramach konsultacji publicznych, ze względu na ograniczony podmiotowo zakres projektowanych rozwiązań, został skierowany do PKP S.A. oraz PKP PLK S.A.

Wyznaczono 7-dniowy termin na zajęcie stanowiska od dnia otrzymania pisma kierującego projekt do konsultacji publicznych.

W ramach konsultacji publicznych w dniu 19.01.2022 r. swoje uwagi zgłosiło PKP S.A. Zestawienie uwag zgłoszonych w toku konsultacji publicznych zawiera tabela dołączona do niniejszego raportu.

Następujące podmioty przekazały swoje stanowiska o braku uwag do projektu:

1. Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”;
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projektowana ustawa została udostępniona na stronie urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej.

Zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Zestawienie uwag z konsultacji publicznych do *projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (UD333)*

L. poj.	Podmiot zgłaszający	Jedn. red.	Treść uwagi	Uzasadnienie	Stanowisko wnioskodawcy
1.	PKP S.A.	Uzasadnienie do projektu (s. 5 i 6)	<p>Proponowane brzmienie: „Proponowane zmiany w zakresie dodania art. 24ba w ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, co do zasady są tożsame z obowiązującym stanem prawnym w latach wcześniejszych i oprócz poszerzenia katalogu podmiotowego o innych niż PLK zarządców infrastruktury kolejowej, dotyczą co do zasady umożliwienia w latach 2022 - 2026 rozliczania podatku dochodowego od aportu oraz podatku od towarów i usług od czynszu z umowy D50 (umowa na podstawie której PKP oddała do korzystania środki składające się na linie kolejowe) nie wprowadzają innych zmian. Konieczność umożliwienia finansowania akcjami PLK zobowiązań podatkowych z tytułu podatku VAT wynika z kolei z okoliczności, że w ramach umowy D50 PKP S.A. oddała spółce PLK S.A. do odpłatnego korzystania składniki majątkowe składające się na linie kolejowe w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o <i>transporcie kolejowym</i>, oraz inne środki trwałe niezbędne do wykonywania funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej. Czynsz z tytułu korzystania ze składników umowy został</p>	<p>Propozycja doprecyzowania wynika z charakteru umowy D50 zgodnie z którą czynsz jest pobierany za korzystanie z linii kolejowych. Za korzystanie z gruntów PKP nie pobiera wynagrodzenia.</p>	<u>Uwaga uwzględniona</u>

			określony jako wysokość odpisów amortyzacyjnych dokonanych przez PKP PLK S.A. dla celów bilansowych dla składników majątkowych tworzących linie kolejowe, określonych szczegółowo w załącznikach do umowy (składników, które nie są gruntami). Zgodnie z postanowieniami przedmiotowej umowy, które wynikają z postanowień przepisu art. 17 ust. 8 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w brzmieniu obowiązującym przed dniem 25 maja 2003 r., czynsz stanowi wierzytelność niewymagalną do czasu objęcia akcji w podwyższonym kapitale PKP PLK S.A. W momencie dokonania aportu PKP S.A. powinna wystawić PKP PLK S.A. fakturę, której kwota czynszu liczona jako amortyzacja byłaby objęta 23 % stawką podatku VAT należną Skarbowi Państwa.”		
2.	PKP S.A.	s. 8 i 9	„Z uwagi na to, że PKP S.A. przysługuje prawo użytkowania do nieruchomości Skarbu Państwa lub nieruchomości jednostek samorządu terytorialnego, które będą przedmiotem przekazania do PKP PLK S.A., wyłączenie części nieruchomości z księgi wieczystej i założenie dla niej nowej księgi wieczystej lub połączenie kilku nieruchomości w całość gospodarczą wymagałoby każdorazowego wystąpienia z wnioskiem do właściwego starosty lub właściwego przedstawiciela jednostki samorządu	PKP S.A. przysługuje prawo użytkowania nie tylko gruntów Skarbu Państwa, ale również gruntów będących własnością gmin. W znacznej większości PKP S.A. posiada w wieczystym użytkowaniu grunty Skarbu Państwa, jednak PKP S.A. została uwłaszczona również na wielu	<u>Uwaga uwzględniona</u>

			<p>terytorialnego (wójta, burmistrza, prezydenta miasta w przypadku gruntów będących własnością gmin), co mając na uwadze specyfikę nieruchomości zajętych pod linie kolejowe, oznaczałoby przewlekłość procesu przekazania majątku.</p>	<p>działkach stanowiących własność gmin. W związku z czym należy stwierdzić, że „wyłączenie części nieruchomości z księgi wieczystej i założenie dla niej nowej księgi wieczystej lub połączenie kilku nieruchomości w całość gospodarczą wymagałoby każdorazowego wystąpienia z wnioskiem właściwego starosty w przypadku gruntów Skarbu Państwa lub Prezydenta Miasta/Burmistrza/Wójta w odniesieniu do gruntów Gminnych, co mając na uwadze specyfikę nieruchomości zajętych pod linie kolejowe, oznaczałoby przewlekłość procesu przekazania majątku”.</p> <p>Sprostowanie powyższej nieścisłości ma istotne znaczenie, ponieważ projekt Uzasadnienia w obecnym brzmieniu sugeruje, że wprowadzane zapisy będą odnosiły się wyłącznie do gruntów stanowiących własność Skarbu Państwa w użytkowaniu PKP S.A. Powyższe może mieć wpływ</p>	
--	--	--	--	--	--

				na interpretację przepisów przez sądy podczas badania intencji ustawodawcy, w związku z czym konieczne jest wyeliminowanie wszystkich nieściśłości mogących wpływać na niekorzystne dla Spółki rozstrzygnięcia.	
3.	PKP S.A.	OSR pkt 1	Zgodnie z dyspozycją przepisów art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, PKP oddała PLK do korzystania składniki majątkowe składające się na linie kolejowe oraz inne nieruchomości niezbędne do zarządzania liniami kolejowymi.	Proponuje się usunąć wzmiankę o odpłatności, ponieważ bez szczegółowego wyjaśnienia może zostać zrozumiana nieprawidłowo. Na podstawie umowy D50 PKP pobiera wynagrodzenie jedynie za korzystanie ze środków składających się na linie kolejowe, nie pobiera natomiast wynagrodzenia za korzystanie z gruntów (korzystanie z gruntów o nieuregulowanym stanie prawnym zgodnie z ustawą musi być nieodpłatne).	<u>Uwaga uwzględniona</u>
4.	PKP	OSR pkt 2	Proponowane rozwiązanie polega na umożliwieniu w latach 2022 - 2026 rozliczania podatku dochodowego od aportu oraz podatku od towarów i usług od czynszu z umowy D50 (umowa na podstawie której PKP SA oddała do korzystania środki składające się na linie kolejowe oraz grunty, z zastrzeżeniem, że korzystanie z	Propozycja zmiany wynika z charakteru umowy D50 zgodnie z którą czynsz jest pobierany za korzystanie z linii kolejowych. Za korzystanie z gruntów PKP nie pobiera wynagrodzenia.	<u>Uwaga uwzględniona</u>

		samych gruntów na podstawie umowy jest nieodpłatne).		
--	--	--	--	--