

Katowice, dnia 12.09.2013 r.

Opinia prawna

Zleceniodawca:

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
Al. Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa

Zleceniobiorca:

Kancelaria Radców Prawnych i Adwokatów
Nowakowski i Wspólnicy Spółka komandytowa
Oddział w Katowicach, ul. Piastowska 7, Katowice

I. Przedmiot opinii:

Przedmiotem opinii jest analiza zaproponowanych przez PKP PLK S.A. zmian w *Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014* w części dotyczącej nieuwzględnienia przy kalkulacji stawek kosztów zakwestionowanych w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-512/10.

II. Podstawy materialnoprawne:

Niniejsza opinia została sporządzona w oparciu o:

1. Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 86, poz. 789);
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z dnia 27 lutego 2009 r. (Dz.U. Nr 35, poz. 274);
3. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników w ramach rozkładu jazdy pociągów 2012/2013;
4. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014;
5. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie Komisji Europejskiej przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, C-512/10;
6. Pismo PKP PLK S.A. z dnia 30 sierpnia 2013 r. do Przewoźników z uzyskanym prawem dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
7. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

III. Stan faktyczny:

W dniu 30 maja 2013 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości wydał wyrok, w którym stwierdził, że (akapit 81 – 86):

„Jak zauważył rzecznik generalny pkt 99 opinii, koszty związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą różnić się, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Wynika stąd a contrario, że w zakresie, w jakim obejmują one koszty stałe związane z dopuszczeniem do ruchu odcinka sieci kolejowej, jakie musi ponieść zarządca nawet jeśli przejazd pociągiem nie następuje, koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu kolejowego wymienione w § 8 ust. 1. Rozporządzenia ministra z 2009 r. powinny być uznane za koszty tylko częściowo bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Co się tyczy kosztów pośrednich i kosztów finansowych, również wymienionych we wskazanym przepisie krajowym, należy stwierdzić, że koszty te nie mają w oczywisty sposób żadnego bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami.

Wreszcie w zakresie, w jakim amortyzacja nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości, również nie może być ona uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami.

W tej sytuacji należy stwierdzić, że rozporządzenie ministra z 2009 r. prowadzi do uwzględnienia – w celu określenia opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W tych okolicznościach należy stwierdzić, że zarzut Komisji dotyczący naruszenia art. 7 ust 3 dyrektywy 2001/14 jest zasadny.”

W związku z powyższym wyrokiem PKP PLK S.A. w piśmie z dnia 30 sierpnia 2013 r. do Przewoźników z uzyskanym prawem dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przesłała do konsultacji projekt zmian w *Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014* obejmujący § 26 Sposób ustalania opłat.

IV. Stan prawny:

W pierwszej kolejności wyjaśnienia wymaga istota prawna dyrektywy i jej charakteru. Dyrektywa jest instrumentem prawnym, poprzez który Unia Europejska realizuje swoją politykę. Zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dyrektywa skierowana jest do państwa członkowskiego i jest dla niego wiążąca, natomiast państwo członkowskiemu pozostawiono swobodę w zakresie wyboru środka zastosowanego do osiągnięcia rezultatu wymaganego przez dyrektywę:

„W celu wykonania kompetencji Unii instytucje przyjmują rozporządzenia, dyrektywy, decyzje, zalecenia i opinie.

Rozporządzenie ma zasięg ogólny. Wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Dyrektywa wiąże każde Państwo Członkowskie, do którego jest kierowana, w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków.

Decyzja wiąże w całości. Decyzja, która wskazuje adresatów, wiąże tylko tych adresatów.

Zalecenia i opinie nie mają mocy wiążącej.”

Z kolei wyrok Europejskiego Trybunał Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. wydany w sprawie Komisji Europejskiej przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, C-512/10 jest skierowany bezpośrednio do Polski i wiążący dla kraju. Tym samym obowiązek stosowania wyroku ciąży na polskich organach administracji publicznej, **ale również na podmiotach prywatnych którym państwo polskie powierzyło wykonywanie zadań administracji publicznej, czyli obowiązek stosowania wyroku rozciąga się także na PKP Polskie Linie Kolejowe Spółkę Akcyjną** (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 12.07.1990 r. w sprawie C-188/89, Foster przeciwko Bristish Gas, Zb. Orz. 1990, s. I-3313).

Europejski Trybunał Sprawiedliwości w przedmiotowym wyroku stwierdził zasadność zarzutu drugiego oraz czwartego, co wyraził słowami, cytując: „*zarzut Komisji dotyczący naruszenia art. 7 ust 3 dyrektywy 2001/14 jest zasadny*”.

W świetle powyższego wyroku Państwo Polskie, a co za tym idzie również Prezes Urzędu Transportu Kolejowego oraz PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna (dalej: PLK) , mają obowiązek w pierwszej kolejności zaprzestania naruszenia prawa wspólnotowego w zakresie określonym przez wyrok Europejski Trybunał Sprawiedliwości.

Jednocześnie na Państwie Polskim ciąży obowiązek wprowadzenia w polskich przepisach takich zmian, które doprowadzą do zgodności prawa krajowego z prawem wspólnotowym.

W przypadku niniejszego wyroku Polska, jako członek Unii Europejskiej jest zobowiązana do wykonania przedmiotowego wyroku poprzez zmianę przepisów sprzecznych z celem dyrektywy 2001/14, **jak również do niepodejmowania dalszych działań sprzecznych z tą dyrektywą.**

Aktualnie minął już pełny kwartał od wydania wyroku przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości w sprawie C-512/10 (wyrok z dnia 30 maja 2013 r.), a mimo to nie ma jeszcze stosownych zmian w polskich regulacjach prawnych.

Pomimo to, jak już wspomniano, Państwo Polskie, a w konsekwencji również PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna (dalej: PLK), mają **obowiązek zaprzestania naruszenia prawa wspólnotowego** w zakresie określonym przez wyrok Europejski Trybunał Sprawiedliwości.

Uwagi prawne

odnośnie proponowanych przez PLK zmian do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014.

Przede wszystkim należy zwrócić uwagę, że Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 (dalej: „Regulamin przydzielania tras” lub „regulamin”), **warunkuje stworzenie stawek opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej (dalej: cennik).**

Zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. 2007 r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.):

*Art. 32. 1. Zarządca opracowuje **regulamin określający** w szczególności:*

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydział tras pociągów;*
- 2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym oraz informacje o warunkach dostępu do niej;*
- 3) **sposób ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;***
- 4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;*
- 5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia;*
- 6) sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegający ich pyleniu.*

W Regulaminie przydzielania tras, musi znaleźć się zatem sposób ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. W konsekwencji cennik nie może powstać bez wcześniejszego opracowania Regulamin przydzielania tras, który to regulamin także powinien być w zgodności z wyrokiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10.

Z analizy przepisów prawa wynika, że cennik powinien zostać opracowany przez PLK w połowie marca 2013 roku (§ 16 rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009, Nr 35, poz. 274).

Aktualnie jest prawie połowa września 2013 roku, a cennika formalnie zatwierdzonego ciągle nie ma. Wiadomo jedynie, że Prezes UTK nie zatwierdził dotychczas przedstawionego przez PLK cennika.

Podkreślenia wymaga, że w związku z pojawieniem się wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w dniu 30 maja 2013 r., spółka PLK powinna już i od 1 czerwca 2013 roku działać bez zbędnej zwłoki, a uchybienia powinny do chwili obecnej zostać już skutecznie usunięte.

Tymczasem spółka PLK na obecną chwilę, to jest 30 sierpnia 2013 r., przedstawia dopiero zmianę do Regulaminu przydzielania tras (pismo PLK nr IUS9-741-20/13).

Natomiast z informacji medialnych wynika, że spółka PLK nie czekając na zakończenie konsultacji przy zmianach do Regulaminu przydzielania tras, już ma gotowy nowy cennik.

W załączeniu przedstawiam stosowną informację prasową, w której Pan Andrzej Pawłowski – wiceprezes PLK, ujawnia że w drugiej połowie września 2013 roku zostanie przedstawiony ów nowy cennik.

O tym, że cennik miał być gotowy w połowie września 2013 roku świadczy także pismo Podsekretarza Stanu Andrzeja Masslea z dnia 30.08.2013 r., nr pisma TK-1w-053-029/13 (kopia pisma Podsekretarza Stanu Andrzeja Masslea z dnia 30.08.2013 r. w załączeniu).

Taki harmonogram prac spółki PLK nad regulaminem i cennikiem budzi daleko idące zastrzeżenia formalne, gdyż, jak już zaznaczono, właściwe wdrożenie Regulaminu przydzielania tras, powinno poprzedzać stworzenie cennika, który to cennik opiera się na

sposobie ustalania opłat wskazanym w regulaminie. **Oba te dokumenty nie powinny pojawiać się jednocześnie.**

Jeżeli zatem spółka PLK przedstawia dopiero w dniu 30 sierpnia 2013 r. zmiany do regulaminu z 14 dniowym terminem na konsultacje, a jednocześnie informuje, że masz już gotowy cennik, to świadczyć to może, że spółka PLK traktuje owe konsultacje z przewoźnikami jako formalność, a nie merytoryczny element pracy nad cennikiem.

Odnosnie natomiast bezpośrednich uwag prawnych skierowanych do zaproponowanych przez PLK zmian do regulaminu, przedstawiam je poniżej:

1. W proponowanej treści nowego ust. 2a w § 26, spółka PLK narusza istotę wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10, stwierdzając, że do stawek jednostkowych PLK przyjmuje, cytując: „**koszty amortyzacji w tych częściach, w których są one bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami**”.

Tymczasem zgodnie z pkt 84 Wyroku ETS, **do kosztów wpływających na wysokość opłaty można zaliczyć wyłącznie amortyzację od środków trwałych przypisanych do prowadzenia ruchu pociągów, a nie ogólną amortyzację środków trwałych** obliczaną zgodnie z zasadami rachunkowości.

Zachodzi zatem obawa, czy taki zapis w regulaminie faktycznie zrealizuje się poprzez właściwe zdefiniowanie przez spółkę PLK katalogów środków trwałych, od których amortyzacja będzie zaliczana w koszty.

Zasadnym jest zatem doprecyzowanie wspomnianego zapisu regulaminu, aby uwzględniona została zasadnicza istota orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości zawarta w wyroku z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10.

2. W proponowanej treści nowego ust. 2a w § 26, spółka PLK narusza istotę wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10, stwierdzając, że z bazy kosztowej spółka PLK wyłączyła tylko część kosztów pośrednich i kosztów finansowych, gdy tymczasem Europejski Trybunał Sprawiedliwości wskazał **koszty pośrednie i finansowe**, jako wykluczone w całości z bazy kosztowej.

Propozycja PLK zmiany do regulaminu brzmi tak, cytuję: „Z bazy kosztowej zostały **wylączone koszty pośrednie oraz koszty finansowe, które nie mają** bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami”.

Taki zapis użyty przez spółkę PLK sugeruje, że w bazie kosztowej mogą istnieć takie koszty **pośrednie oraz koszty finansowe, które mają** bezpośredni związku z wykonywaniem przewozów pociągami, i które spółka PLK uważa za właściwe do zastosowania przy kalkulacji stawki jednostkowej.

Tymczasem w akapicie 83 przywoływanego wyroku Europejski Trybunał Sprawiedliwości wypowiedział się o całkowitym zakazie uwzględniania w bazie kosztowej jakichkolwiek kosztów pośrednich, czy finansowych:

*„Co się tyczy **kosztów pośrednich i kosztów finansowych**, również wymienionych we wskazanym przepisie krajowym, należy stwierdzić, że koszty te nie mają w **oczywisty sposób żadnego bezpośredniego** związku z wykonywaniem przewozów pociągami.”*

Tym samym propozycja zmian do regulaminu w tym zakresie zaproponowana przez PLK jest wadliwa.

V. Sprzeczność propozycji zawartych w regulaminie PLK z prawem krajowym

Nadto należy zwrócić uwagę że za sprzeczną z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, należy uznać regulację projektu „Regulaminu przydzielania tras ...” w zakresie uzależnienia sposobu ustalenia wysokości stawki za dostęp do infrastruktury od tego, czy dany pociąg jest pociągiem pasażerskim czy pociągiem towarowym.

Można zatem mówić o sprzeczności regulacji wydanej na podstawie Rozporządzenia, któremu sprzeczność z prawem europejskim zarzucił Europejski Trybunał Sprawiedliwości.

W myśl bowiem § 7 Rozporządzenia – stawki jednostkowe opłaty podstawowej określa się dla: 1) pociągów pasażerskich, 2) pociągów towarowych. Zgodnie z § 8 ust. 2 Rozporządzenia: „Stawkę różnicuje się zależenie od kategorii linii kolejowej oraz całkowitej masy brutto pociągu z tym że stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów”.

Zgodnie natomiast § 8 ust. 2 Rozporządzenia: „Stawki za przejazd pociągów, o których mowa w § 7, dotyczące tej samej kategorii linii kolejowej i takiej samej całkowitej masy brutto powinny być jednakowe”

Stawkę różnicować mogą zatem, zgodnie z Rozporządzeniem wyłącznie dwa kryteria:

- 1) Kategoria linii kolejowej,
- 2) Masa brutto pociągu.

Rozporządzenie nie pozwala zatem na obciążanie pociągów towarowych wyższymi opłatami za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej ze względu na okoliczność, iż są one towarowe.

Tym samym nie pozwala na preferowanie w tym zakresie pociągów pasażerskich tylko ze względu na fakt, iż są one pasażerskie.

Co więcej § 8 ust. 2 Rozporządzenia wprost nakazuje, aby stawki za przejazd pociągów na tej samej kategorii linii kolejowej i tej samej masy całkowitej brutto były jednakowe. Tymczasem rozróżnienie pociągów pasażerskich i towarowych w zakresie parametrów wpływających na kategorię linii kolejowej (uwzględniając przy tym średnią dopuszczalną prędkość techniczną oraz średniodobowe natężenie pociągów na 1 km toru) może prowadzić do sytuacji, iż pociągi: pasażerski oraz towarowy jadący po linii posiadającej tę samą dopuszczalną prędkość techniczną (np. 70 km/h), będące składami o tej samej masie brutto (np. 900 ton) zostaną obciążone inną stawką za dostęp do infrastruktury (gdyż będą objęte innymi parametrami wpływającymi na kategorię linii kolejowej) – z niczym nie uprawnioną korzyścią na rzecz pociągów pasażerskich.

Jak zostało wskazane powyżej – preferowanie w zakresie sposobu ustalania wysokości stawki za dostęp do infrastruktury pociągów pasażerskich w stosunku do pociągów towarowych jest niczym nie uzasadnione, a w konsekwencji **sprzeczne z dyspozycją Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej.**

VI. Wnioski:

Analiza prawna przeprowadzona na gruncie przedmiotowej sprawy, w oparciu o powoływane powyżej przepisy, prowadzi do konkluzji, że Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 30 maja 2013 r. wydanym w sprawie Komisji Europejskiej przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, C-512/10 nie wskazał zamkniętego katalogu kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Trybunał wymienił natomiast koszty, które w tym katalogu się nie mieszczą.

Spółka PLK w zaproponowanej zmianie do regulaminu, proponuje zapisy zawierające te wykluczone przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości koszty, co oznacza, że spółka PLK nie uwzględnia istoty wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10.

Należy zwrócić uwagę, że regulamin przygotowany przez PLK nie podlega zatwierdzeniu przez osoby trzecie, a jest jedynie konsultowany ze strony przewoźników.

Tymczasem ranga regulaminu jest olbrzymia, gdyż w oparciu o regulamin tworzony jest cennik.

Patrząc na harmonogram prac spółki PLK można wyprowadzić dwa zasadnicze wnioski:

1. Cennik będzie stanowczo spóźniony skoro miał być gotowy w połowie marca 2013 roku, a nadal nie jest przedstawiony, mimo że jest połowa września 2013 roku, a nadto nie zakończyły się jeszcze konsultacje do zmian w regulaminie.
2. Wadliwe zapisy w regulaminie, który nie uwzględnia podstawowych założeń wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10, każą przypuszczać, że wadliwie sporządzony zostanie również cennik (tworzony w oparciu o regulamin), co może doprowadzić do braku zatwierdzenia cennika przez Prezesa UTK.

Nie ulega wątpliwości, że spółka PLK po ukazaniu się wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10 działa opieszale, nie tylko w stosunku do zmian w regulaminie i cennika na lata 2013/2014, lecz spółka PLK nie skorygowała dotychczas także cennika na lata 2012/2013.

O braku zrozumienia dla istoty wymowy prawnej wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10, świadczyć może także wypowiedź udzielona mediom przez Pana Andrzeja Pawłowskiego – wiceprezesa PLK, który mówi, że teoretycznie możliwy jest nawet wariant podwyższenia stawek przez PLK (kopia notatki prasowej z 29.08.2013 w załączeniu).

Zasadność stanowiska wyrażonego w niniejszej opinii, że zatwierdzenie lub odmowa zatwierdzenia stawek (cennika) przez Prezesa UTK nie jest zależna od zmiany przepisów prawa polskiego zakwestionowanych przez Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, jest

potwierdzona także w piśmie Podsekretarza Stanu Andrzeja Masslea z dnia 30.08.2013 r., nr pisma TK-1w-053-029/13 (kopia pisma Podsekretarza Stanu Andrzeja Masslea z dnia 30.08.2013 r. w załączeniu).

W świetle zatem wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. wydanym w sprawie Komisji Europejskiej przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej, C-512/10, przepis § 8 ust. 1 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z dnia 27 lutego 2009 r., nie powinien być w aktualnym brzmieniu zastosowany do obliczenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

Państwo polskie, w tym Prezes Urzędu Transportu Kolejowego oraz spółka PLK, mają natomiast obowiązek zaprzestania naruszenia prawa wspólnotowego w zakresie określonym przez wyrok Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 30 maja 2013 roku.

.....
RADCA PRAWNY

Wojciech Rychel
Radca Prawny

Wojciech Rychel

Załączniki:

- notatka prasowa z dnia 29.08.2013
- pismo Podsekretarza Stanu Andrzeja Masslea z dnia 30.08.2013 r. nr TK-1w-053-029/13



**MINISTERSTWO
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Podsekretarz Stanu

Andrzej Massel

Warszawa, dnia 30.08.2013 r.

Nr TK-1 w-053-029/13

**Pan
Piotr Macioszek
Wiceprezes Zarządu
IGTL**

Andrzej Massel

w odpowiedzi na pismo IGTL/8/1-84/2013 z 23 sierpnia 2013 r. uprzejmie informuję, że Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podejmuje wszelkie możliwe kroki, aby Prezes Urzędu Transportu Kolejowego możliwie szybko zatwierdził stawki jednostkowe opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2013/2014. Oczekujemy, że podjęte wspólnie z PKP PLK S.A. i Ministerstwem Finansów działania umożliwią złożenie przez zarządcę infrastruktury stosownego wniosku do Prezesa UTK w połowie września br.

Jednocześnie wyjaśniam, iż w ocenie Ministerstwa, w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-512/10, Prezes UTK nie jest zobowiązany stosować tych przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, które są sprzeczne z prawem europejskim w zakresie wskazanym w wyroku. Oznacza to, iż zatwierdzenie stawek dostępu na rozkład jazdy 2013/2014 nie jest uzależnione od nowelizacji rozporządzenia. Niemniej prace nad zmianą rozporządzenia zostały już rozpoczęte.

P. Macioszek

Kategoria: Infrastruktura

[« powrót do kategorii](#)

Data dodania: 2013-08-29 14:46:21

(źródło: ez, Rynek Kolejowy)

A A A 

Za miesiąc nowy cennik PKP PLK

– W drugiej połowie września przedstawimy nowy cennik stawek dostępu do infrastruktury zostanie złożony do Urzędu Transportu Kolejowego. W tej chwili trwają jeszcze analizy – powiedział „Rynkowi Kolejowemu” Andrzej Pawłowski, wiceprezes PKP Polskich Linii Kolejowych.



Fot. Rynek Kolejowy

Przypominamy, że w maju tego roku Europejski Trybunał Sprawiedliwości wydał wyrok, który kwestionuje zgodność z prawem europejskim dotychczasowy system naliczania stawek dostępu do infrastruktury stosowany przez PKP PLK. – Obecny system był zgodny z prawem polskim. Teraz pracujemy nad tym, żeby dostosować go do norm unijnych – wyjaśnił Andrzej Pawłowski.

Dodał, że na razie jest za wcześnie, żeby mówić o obniżeniu, podwyższeniu czy też utrzymaniu dotychczasowego poziomu stawek. – Analizy jeszcze się nie zakończyły – ucina wiceprezes PKP PLK.

Przyporządkowane tagi:

PKP PLK (2904) , Andrzej
Pawłowski (5)

Lubię to!

Liczba osób, które to lubią: 4. Zarejestruj się, aby zobaczyć co lubią Twoi znajomi.