

## 27

KOMUNIKAT MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 27 lipca 2010 r.

**w sprawie decyzji Ministra Infrastruktury w sprawie wniosku PKP Cargo Spółka Akcyjna o normalizację rachunkowości**

Na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 17, poz. 95) i art. 11 rozporządzenia Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. WE L 156 z 28.6.1969, str. 8, z późn. zm.; Polskie wydanie specjalne Rozdział 7, Tom 1, str. 26) ogłasza się decyzję Ministra Infrastruktury

nr TK-2-460-10/2010 z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie złożonego przez PKP Cargo Spółkę Akcyjną wniosku o normalizację rachunkowości w okresie od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 31 grudnia 2008 r. w zakresie ponoszonych przez Wnioskodawcę obciążeń finansowych wynikających z nałożenia na PKP Cargo S.A. wymogu utrzymywania drużyn trakcyjnych oraz lokomotyw pasażerskich koniecznych do prowadzenia przewozów pasażerskich, stanowiącą załącznik do komunikatu.

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

Minister Infrastruktury

Cezary Grabarczyk

Załącznik do Komunikatu Ministra Infrastruktury  
z dnia 27 lipca 2010 r. (poz. 27)

Warszawa, dnia 6 maja 2010 r.



MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-2-460-10/2010

## DECYZJA

Na podstawie Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. WE L.156 z 28.6.1969 z późn. zm.), zwanego dalej: „Rozporządzeniem Nr 1192/69”, w szczególności, art. 4 ust. 4 lit. e), art. 6, art. 7 i art. 8 tego rozporządzenia oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku PKP Cargo Spółki Akcyjnej z dnia 13 października 2009 roku (Nr ICFEz-073-21/2009) o rekompensatę strat poniesionych w związku z nałożeniem na PKP Cargo SA wymogu utrzymywania drużyn trakcyjnych oraz lokomotyw pasażerskich koniecznych do prowadzenia przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2007 r. do 31 grudnia 2008 r.

## odmawiam

przyznania i wypłacenia wnioskowanej przez Spółkę rekompensaty na łączną kwotę 307 169 870,50 złotych z tytułu normalizacji rachunkowości Wnioskodawcy w okresie od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 31 grudnia 2008 r. w zakresie obciążeń finansowych ponoszonych przez Wnioskodawcę należących do kategorii określonej w art. 4 ust. 4 lit. e) Rozporządzenia Nr 1192/69 (kategorii XIII normalizacji).

## UZASADNIENIE

Zarząd Spółki PKP Cargo Spółka Akcyjna (PKP Cargo SA) w dniu 13 października 2009 r. (pismo Nr ICFEz-073-21/2009) wystąpił, za pośrednictwem ministra właściwego ds. transportu, do ministra właściwego ds. finansów publicznych z wnioskiem o normalizację zasad rachunkowości Spółki w zakresie wydatków poniesionych w latach 2007—2008 dotyczących obciążeń kategorii XIII normalizacji, opisanej w załączniku XIII Rozporządzenia Nr 1192/69, o których mowa w art. 4 ust. 4 lit. e) przedmiotowego rozporządzenia, tj. obciążeń finansowych przerzuconych na przedsiębiorstwa kolejowe w konsekwencji narzuconego im przez państwo wymogu utrzymywania zakładów i innych jednostek na warunkach niezgodnych z zasadami handlowymi.

Po dokonaniu analizy wniosku PKP Cargo SA, w dniu 4 stycznia 2010 r. pismem Nr TK-2em-0731-1/2010 wniosek został — zgodnie z jego treścią — przekazany Ministrowi Finansów. Minister Finansów uznał, że nie jest podmiotem właściwym w przedmiotowej sprawie i pismem z dnia 5 marca 2010 r., Nr GN2/0353/1/MCP/10/77, poinformował Ministra Infrastruktury, że merytoryczna ocena wniosku oraz rozstrzygnięcie sprawy należy do kompetencji ministra właściwego ds. transportu.

Uzasadniając wniosek o rekompensatę spółka PKP Cargo SA wskazała, że realizując postanowienia art. 14 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.), spółka PKP SA utworzyła m.in. spółkę PKP Cargo SA, której podstawowym przedmiotem działalności jest krajowy i międzynarodowy przewóz rzeczy oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Ponadto, w przyjętym w dniu 20 marca 2001 r. przez Zarząd PKP SA dokumencie pn. „Strategia i tryb tworzenia spółek oraz zasady wnoszenia do spółek składników majątkowych”, wskazano, że zakres działalności tworzonych spółek powinien spełniać kryteria segmentacji rynków i rynkowego wyprofilowania działalności. W odniesieniu do spółki PKP Cargo SA dokonano analizy poprzez porównanie wyniku finansowego i podstawowych wskaźników ekonomicznych w wariantach towarowo-pasażerskim oraz towarowym. Wyniki analizy wskazały, że podstawowe wskaźniki ekonomiczne najkorzystniej kształtowały się dla PKP Cargo SA jedynie w wariantach towarowych. W wyniku niepokojów społecznych towarzyszących procesowi tworzenia przez PKP SA spółek, Rada Nadzorcza PKP SA uchwałą Nr 47/8/I z dnia 31 maja 2001 r. zobowiązała Zarząd PKP SA do zweryfikowania Biznes planów spółek PKP Cargo SA i PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. z uwzględnieniem m.in. wniesienia aportem do spółki PKP Cargo SA niezbędnych lokomotyw do realizacji przewozów pasażerskich, zaplecza niezbędnego do ich utrzymania oraz przejęcia niezbędnych pracowników.

W ocenie Wnioskodawcy, celem Rady Nadzorczej PKP SA było nałożenie na przewoźnika towarowego, tj. spółkę PKP Cargo SA ciężaru utrzymywania drużyn trakcyjnych w związku z wniesieniem do Spółki określonego mienia oraz przejęciem przez nią niezbędnych pracowników. Realizując ww. uchwałę Rady Nadzorczej PKP SA, Zarząd PKP SA uchwałą Nr 654 z dnia 11 września 2001 r. zmienił Biznes plan PKP Cargo SA na lata 2001—2005 poprzez przypisanie Spółce zadania polegającego na świadczeniu na rzecz spółek PKP Intercity SA i PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. usług w zakresie obsługi trakcyjnej pociągów. Konsekwencją powyższych działań było wydanie przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w dniu 28 września 2001 r. decyzji wyrażającej zgodę na wniesienie przez PKP SA do PKP Cargo SA lokomotyw do obsługi ruchu pasażerskiego.

Zdaniem spółki PKP Cargo SA powyższe uzasadnia twierdzenie, że obowiązek utrzymywania przez Spółkę drużyn trakcyjnych oraz lokomotyw pasażerskich koniecznych do prowadzenia przewozów pasażerskich został na nią narzucony decyzją władz publicznych. Jak argumentuje spółka PKP Cargo SA, w okresie od dnia 1 stycznia 2007 r. do dnia 31 grudnia 2008 r. różnica pomiędzy rzeczywistymi przychodami za świadczenie usług trakcyjnych na rzecz spółek PKP Intercity SA i PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. oraz pełnymi kosztami tych usług wyniosła 307 169 870,50 zł, tj. kwotę stanowiącą wnioskowaną rekompensatę. Zdaniem spółki PKP Cargo SA, narzucone na nią zobowiązanie miało realizować cel polityki społecznej, polegający na uspokojeniu nastrojów społecznych związanych z żądaniami zgłaszanymi przez organizacje związkowe. W ocenie Wnioskodawcy, narzucony obowiązek utrzymywania przez niego drużyn trakcyjnych oraz lokomotyw pasażerskich koniecznych do prowadzenia przewozów pasażerskich w konsekwencji naruszał pozycję rynkową spółki PKP Cargo SA wobec jej konkurentów.

W toku przeprowadzonego postępowania w sprawie ustalono, że wniosek PKP Cargo SA nie spełnia łącznie wszystkich warunków określonych w przepisach Rozporządzenia Nr 1192/69 i tym samym nie może zostać uwzględniony, co potwierdziła interpretacja Komisji Europejskiej, do której zwrócił się Minister Infrastruktury w związku z wątpliwościami, co do zakresu zastosowania przepisów przedmiotowego rozporządzenia oraz stanowisko Ministra Finansów i opinia Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Zgodnie bowiem z art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Nr 1192/69, uprawnieni przedsiębiorcy kolejowi przedstawiają corocznie właściwym władzom wnioski o normalizację w powiązaniu z cyklem budżetowym państwa członkowskiego. Stosownie do treści art. 7 ust. 2 lit. a) Rozporządzenia Nr 1192/69, takie wnioski zawierają skalkulowane na podstawie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, obowiązujących w czasie sporządzania wniosku, dane odnoszące się do następnego roku budżetowego — wniosek PKP Cargo SA dotyczy rekompensat za lata 2007—2008. Komisja Europejska w swoim piśmie podkreśliła, że rekompensata nie może być przyznana za lata wstecz. Stosownie do postanowień art. 7 ust. 3 Rozporządzenia Nr 1192/69, wnioski przedsiębiorstw kolejowych muszą być sporządzane w odpowiednim czasie, aby umożliwić władzom publicznym zabezpieczenie w budżecie państwa odpowiednich środków na cele wskazane we wnioskach i dotyczyć powinny następnego roku budżetowego. Zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 20 maja 2009 r. w sprawie *szczegółowego sposobu, trybu i terminów opracowania materiałów do projektu ustawy budżetowej na rok 2010* (Dz. U. Nr 80, poz. 673), w terminie 21 dni od dnia ogłoszenia przedmiotowego rozporządzenia, tj. od dnia 29 maja 2009 r., dysponenci opracują i przedłożą Ministrowi Finansów plany rzeczowe zadań realizowanych ze środków budżetowych.

Za nieuwzględnieniem wniosku spółki PKP Cargo SA, przemawia również fakt, że wbrew twierdzeniom Spółki obowiązek utrzymania drużyn trakcyjnych oraz lokomotyw pasażerskich koniecznych do prowadzenia przewozów pasażerskich nie został na nią narzucony przez władze publiczne. Spółka PKP Cargo SA stwierdziła, że ww. obowiązek został na nią narzucony przez spółkę PKP SA, która jest spółką Skarbu Państwa. Należy zauwa-

żyć, że spółka PKP SA jest podmiotem prawa handlowego, działającym na podstawie Kodeksu spółek handlowych oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” i jako taka nie dysponuje władztwem publicznoprawnym, a jej decyzjom nie przysługuje przymiot ewentualnej sankcji państwowej. Ponadto, żaden akt władzy publicznej nie formułował nakazu zawarcia pomiędzy PKP Cargo SA a jej kontrahentami umowy zakładającej brak równoważności świadczeń wzajemnych.

Przed wydaniem niniejszej decyzji, spółka PKP Cargo SA została poinformowana pismem z dnia 25 marca 2010 r., Nr TK-2-078-54/2010, o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

Mając na względzie powyższe orzeczono jak na wstępie.

### POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może złożyć wniosek do Ministra Infrastruktury o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia (art. 127 § 3 K.p.a.).

Minister Infrastruktury

*Cezary Grabarczyk*

Otrzymuje:

— PKP Cargo Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie