

**KOMUNIKAT
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia 24 lipca 2012 r.

**w sprawie decyzji w sprawie wniosków PKP Polskie Linie Kolejowe 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 2011 r. Nr 197, poz. 1172 i Nr 232, poz. 1378) 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 28.06.1969, str. 8, z późn. zm.; Polskie wydanie specjalne Rozdział 7, Tom 1, str. 26) ogłasza się decyzje:

- 1) Ministra Infrastruktury nr TI-3-460-18/2011 z dnia 22 września 2011 r. w sprawie złożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna wniosku o normalizację rachunkowości w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. w zakresie ponoszonych przez Wnioskodawcę obciążeń finansowych związanych z funkcjonowaniem Straży Ochrony Kolei, stanowiącą załącznik nr 1 do komunikatu;
- 2) Ministra Infrastruktury nr TI-3-460-19/2011 z dnia 22 września 2011 r. w sprawie złożonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna wniosku o normalizację rachunkowości w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. w zakresie ponoszonych przez Wnioskodawcę obciążeń finansowych związanych z utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych, stanowiącą załącznik nr 2 do komunikatu;
- 3) Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nr TI-3-460-20/2011 z dnia 2 grudnia 2011 r. utrzymującą w mocy decyzję, o której mowa w pkt 1, stanowiącą załącznik nr 3 do komunikatu.

**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

wz. T. Jarmuziewicz

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

Załącznik nr 1 do komunikatu
Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
z dnia 24 lipca 2012 r. (poz. 52)



Warszawa, dnia 22 września 2011 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TI-3-460- 18 /2011

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) i art. 2 ust. 1 lit a, art. 4 ust.1 lit a, art. 6 ust. 1 i art. 8 ust. 3 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”, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z dnia 24 marca 2011 r. (Nr IEK5-31111-BP/15-7/11) o normalizację rachunkowości Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA, złożonego na podstawie przepisów Rozporządzenia Nr 1192/69, uzupełnionego pismem Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA z dnia 20 czerwca 2011 r. (Nr IEK5-31111-BP/15-10/11),

odmawiam

określenia szacunkowej wartości rekompensaty wnioskowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna na kwotę 169.009,00 tysięcy złotych (słownie: sto sześćdziesiąt dziewięć milionów dziewięć tysięcy złotych) z tytułu normalizacji rachunkowości Wnioskodawcy w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r., w zakresie obciążeń finansowych ponoszonych przez Wnioskodawcę należących do kategorii określonej w art. 4 ust. 1 lit. a Rozporządzenia Nr 1192/69 (kategorii I normalizacji).

UZASADNIENIE

Zarząd Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna (PLK SA) w dniu 24 marca 2011 roku (pismo Nr IEK5-31111-BP/15-7/11) wystąpił do ministra właściwego ds. transportu z wnioskiem o normalizację zasad rachunkowości Spółki w zakresie określenia, przyznania i wypłacenia szacunkowych wydatków do poniesienia w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. a dotyczących obciążeń kategorii I normalizacji,

opisanej w załączniku I Rozporządzenia Nr 1192/69, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a przedmiotowego rozporządzenia, tj. kosztów związanych z funkcjonowaniem Straży Ochrony Kolei (zwane dalej SOK). Jako podstawę wystąpienia z wnioskiem o normalizację rachunkowości spółka PLK SA wskazała art. 1, 3 i 4 oraz 7 i 9 Rozporządzenia Nr 1192/69.

Uzasadniając wniosek o rekompensatę spółka PLK SA wskazała, iż obowiązek pokrywania przez Spółkę kosztów związanych z funkcjonowaniem SOK został na nią nałożony, jako zarządcy infrastruktury, przepisami art. 59 ust. 1 i ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz.U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.). Ponadto w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. *w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei* (Dz.U. Nr 164, poz. 1718) określono zasady działalności SOK, które wpływają na koszty jej funkcjonowania. Zgodnie z ww. przepisem, utworzenie i pokrywanie kosztów funkcjonowania SOK należy do zarządcy infrastruktury. Tym samym, zgodnie z argumentacją Wnioskodawcy, zostały na niego nałożone obowiązki w zakresie finansowania zadań, które nie znajdują się w grupie oferowanych przez niego usług lub nie są związane z profilem jego działalności, a obciążenie nimi Wnioskodawcy – zarządcy infrastruktury kolejowej – nie ma uzasadnienia gospodarczego ani celowościowego, związanego z jego przedmiotem działalności. Koszty te, zdaniem PLK SA objęte normalizacją rachunkowości, określone są w art. 4 ust. 1 lit. a Rozporządzenia Nr 1192/69 w ramach kategorii I normalizacji i podlegają rekompensacie, w sposób przewidziany w przepisach przedmiotowego rozporządzenia.

W toku przeprowadzonego postępowania w sprawie ustalono co następuje.

Rozporządzenie Nr 1192/69 zostało przyjęte przez Radę EWG w dniu 26 czerwca 1969 r. Zgodnie z prawem unijnym ma ono zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. Zgodnie z art. 3 tego aktu PLK SA została wprowadzona wprost na listę podmiotów, dla których ma zastosowanie Rozporządzenie Nr 1192/69, tym samym nabyła możliwość ubiegania się, począwszy od 1 maja 2004 r., o roszczenie do Skarbu Państwa o jej dokonanie, po spełnieniu warunków określonych w tym rozporządzeniu. Roszczenie PLK SA o wypłatę rekompensaty jest uprawnieniem o charakterze indywidualnym, skutecznym bezpośrednio względem państwa członkowskiego i wykonywanym wprost na podstawie przepisów samego Rozporządzenia Nr 1192/69.

Mając na uwadze przepisy § 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 9 marca 2011 r. *w sprawie szczegółowego sposobu, trybu i terminów opracowania materiałów do projektu ustawy budżetowej na rok 2012* (Dz.U. Nr 56, poz. 290) należy stwierdzić, że spółka PLK SA, jako beneficjent środków budżetowych przeznaczonych na finansowanie infrastruktury kolejowej, zobowiązana jest złożyć przedmiotowy wniosek w czasie umożliwiającym Ministrowi Infrastruktury jego analizę i rozpatrzenie przed terminem przedłożenia Ministrowi Finansów m.in. projektu planu wydatków części budżetowej będącej w dyspozycji Ministra Infrastruktury. Zgodnie z ww. rozporządzeniem dysponenci części budżetowych opracowują i przedkładają Ministrowi Finansów plany rzeczowe zadań realizowanych ze środków budżetowych w terminie wynikającym z § 5 ust. 1 ww. aktu, tj. do dnia 28 marca 2011 r.

Mając na uwadze datę wpływu przedmiotowego wniosku do Ministerstwa Infrastruktury (25 marca 2011 r.), uznać należy, iż okres do prawidłowego złożenia wniosku o normalizację został przez PLK SA zachowany.

Minister właściwy do spraw transportu rozpatrując wniosek z dnia 24 marca 2011 roku (Nr IEK5-31111-BP/15-7/11) stwierdza, iż na podstawie przepisów prawa polskiego spółka

PLK SA prawidłowo wskazała, że obowiązek utworzenia SOK został na nią nałożony, jako zarządcy infrastruktury, przepisami art. 59 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym*. Ponadto w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w *sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei* określono zasady podstawowej działalności SOK, które wpływają na koszty jej funkcjonowania.

Analizując wniosek pod kątem ubiegania się przez PLK SA od Skarbu Państwa wypłaty rekompensaty z tytułu pokrywania kosztów funkcjonowania SOK należy jednakże zauważyć, że w odniesieniu do kategorii I wskazanej w art. 4 ust. 1 lit. a Rozporządzenia Nr 1192/69 załącznik Nr 1 precyzuje zakres zastosowania tej kategorii. Z treści tego załącznika wyraźnie wynika, że zakres jego zastosowania dotyczy działalności typowo socjalnej tj. zasiłków wypłacanych w przypadku utraty całkowitej lub częściowej zdolności do pracy w wyniku wypadku przy pracy i socjalnych świadczeń dla dzieci pracowników. Mimo, iż wersje językowe inne niż polska i angielska zawierają słowo „w szczególności”, zatem otwierają katalog przedmiotowy wymieniony w załączniku I Rozporządzenia Nr 1192/69, istnieje poważna wątpliwość czy takie rozszerzenie może uwzględniać SOK. Należy zaznaczyć, że obowiązek utrzymania SOK znacznie odbiega charakterem i zakresem od pomocy socjalnej o której mowa w załączniku I do przedmiotowego rozporządzenia. Wydaje się, że właściwa jest interpretacja brzmienia załącznika I rozszerzonego o słowo „w szczególności”, polegająca na podporządkowaniu pod ten załącznik tylko podobnych spraw socjalnych. Inna interpretacja byłaby zbyt daleko idąca, mogąca prowadzić do przyznania świadczeń nieobjętych Rozporządzeniem Nr 1192/69 i zarazem nie objętych zwolnieniem z notyfikacji dotyczącej pomocy publicznej zgodnie z art. 13 ust. 2 tego rozporządzenia. Zatem taka interpretacja wydaje się niewłaściwa.

Utrzymanie służby SOK przyczynia się do zapewnienia większego bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej, dworców, przewoźników kolejowych, a tym samym również przewożonych towarów i pasażerów, a zatem leży również w interesie PKP PLK S.A. W ten sposób spółka zwiększa atrakcyjność oferowanych usług polegających na udostępnianiu infrastruktury kolejowej ponieważ np. ochrona mienia przed aktami wandalizmu i kradzieży zwiększa zaufanie zarówno przewoźników korzystających z infrastruktury kolejowej, jak i pośrednio pasażerów i innych klientów w transporcie kolejowym. Takiego przełożenia, czyli zwiększenia atrakcyjności oferowanych usług, nie można stwierdzić w przypadku typowych spraw socjalnych, o których mowa w załączniku I Rozporządzenia Nr 1192/69.

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.).

C. Grabarczyk

Otrzymuje:

PKP Polskie Linie Kolejowe SA

Załącznik nr 2 do komunikatu
Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
z dnia 24 lipca 2012 r. (poz. 52)



Warszawa, dnia 22 września 2011 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TI-3-460- 19 /2011

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) i art. 2 ust. 1 lit a, art. 4 ust.1 lit d, art. 6 ust. 1 i art. 8 ust. 3 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”, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z dnia 24 marca 2011 r. (Nr IEK5-31111-BP/15-6/11) o normalizację rachunkowości Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe SA, złożonego na podstawie przepisów Rozporządzenia Nr 1192/69, uzupełnionego pismem Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA z dnia 20 czerwca 2011 r. (Nr IEK5-31111-BP/15-9/11)

określam szacunkową wartość rekompensaty

na kwotę 32.706,00 tysięcy złotych (słownie: trzydzieści dwa miliony siedemset sześć tysięcy złotych) z tytułu normalizacji rachunkowości Wnioskodawcy w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r., w zakresie obciążeń finansowych ponoszonych przez Wnioskodawcę należących do kategorii określonej w art. 4 ust. 1 lit. d Rozporządzenia Nr 1192/69 (kategorii IV normalizacji).

Szczegółowe warunki dokonania ww. wypłaty rekompensaty, w tym sposób jej uiszczenia, zostaną odrębnie określone w trybie pisemnym, pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, na wniosek tej spółki.

UZASADNIENIE

Zarząd Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna (PLK SA) w dniu 24 marca 2011 roku (pismo Nr IEK5-31111-BP/15-6/11) wystąpił do ministra właściwego ds. transportu z wnioskiem o normalizację zasad rachunkowości Spółki w zakresie określenia, przyznania i wypłacenia szacunkowych wydatków do poniesienia w okresie od dnia 1

stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. a dotyczących obciążeń kategorii IV normalizacji, opisanej w załączniku IV Rozporządzenia Nr 1192/69, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d przedmiotowego rozporządzenia, tj. kosztów związanych z utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych. Jako podstawę wystąpienia z wnioskiem o normalizację rachunkowości spółka PLK SA wskazała art. 1, 3 i 4 oraz 7 i 9 Rozporządzenia Nr 1192/69.

W toku przeprowadzonego postępowania w sprawie ustalono co następuje.

Rozporządzenie Nr 1192/69 zostało przyjęte przez Radę EWG w dniu 26 czerwca 1969 r. Zgodnie z prawem unijnym ma ono zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. Zgodnie z art. 3 tego aktu PLK SA została wprowadzona wprost na listę podmiotów, dla których ma zastosowanie Rozporządzenie Nr 1192/69, tym samym nabyła możliwość ubiegania się, począwszy od 1 maja 2004 r., o roszczenie do Skarbu Państwa o jej dokonanie, po spełnieniu warunków określonych w tym rozporządzeniu. Roszczenie PLK SA o wypłatę rekompensaty jest uprawnieniem o charakterze indywidualnym, skutecznym bezpośrednio względem państwa członkowskiego i wykonywanym wprost na podstawie przepisów samego Rozporządzenia Nr 1192/69.

Minister właściwy do spraw transportu rozpatrując wniosek z dnia 24 marca 2011 roku (Nr IEK5-31111-BP/15-6/11) stwierdza, iż na podstawie przepisów prawa polskiego spółka PLK SA prawidłowo wskazała, że obowiązek utrzymywania przejazdów kolejowo – drogowych został na nią nałożony przepisami art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.). Zgodnie z ww. przepisem, budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi, jak również nawierzchnią drogową w obszarze między rogatkami, a w przypadku ich braku – w odległości 4 metrów od skrajnych szyn, należy do zarządu kolei. Tym samym, zgodnie z argumentacją Wnioskodawcy, zostały na niego nałożone obowiązki w zakresie finansowania zadań, które nie znajdują się w grupie oferowanych przez niego usług lub nie są związane z profilem jego działalności, a obciążenie nimi Wnioskodawcy – zarządcy infrastruktury kolejowej – nie ma uzasadnienia gospodarczego ani celowościowego, związanego z jego przedmiotem działalności. Koszty te, zdaniem zarówno PLK SA jak i ministra właściwego do spraw transportu objęte normalizacją rachunkowości, określone są w art. 4 ust. 1 lit. d Rozporządzenia Nr 1192/69 w ramach kategorii IV normalizacji i podlegają rekompensacie, w sposób przewidziany w przepisach przedmiotowego rozporządzenia.

Uwzględniając przepisy § 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 9 marca 2011 r. *w sprawie szczegółowego sposobu, trybu i terminów opracowania materiałów do projektu ustawy budżetowej na rok 2012* (Dz.U. Nr 56, poz. 290) należy stwierdzić, że spółka PLK SA, jako beneficjent środków budżetowych przeznaczonych na finansowanie infrastruktury kolejowej, zobowiązana jest złożyć przedmiotowy wniosek w czasie umożliwiającym Ministrowi Infrastruktury jego analizę i rozpatrzenie przed terminem przedłożenia Ministrowi Finansów m.in. projektu planu wydatków części budżetowej będącej w dyspozycji Ministra Infrastruktury. Zgodnie z ww. rozporządzeniem dysponenci części budżetowych opracowują i przedkładają Ministrowi Finansów plany rzeczowe zadań realizowanych ze środków budżetowych w terminie wynikającym z § 5 ust. 1 ww. aktu, tj. do dnia 28 marca 2011 r.

Mając na uwadze datę wpływu przedmiotowego wniosku do Ministerstwa Infrastruktury (25 marca 2011 r.), uznać należy, iż okres do prawidłowego złożenia wniosku o normalizację został przez PLK SA zachowany.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit a oraz art. 6 ust. 1 Rozporządzenia Nr 1192/69 niniejsza decyzja określa wyłącznie szacunkową wielkość rekompensaty z tytułu normalizacji rachunkowości PLK SA w zakresie obciążeń finansowych należących do kategorii określonej w art. 4 ust. 1 lit. d Rozporządzenia Nr 1192/69 (kategorii IV normalizacji) oraz stwierdza, iż kwota ta została wyliczona zgodnie z zasadami obliczania, określonymi w załączniku IV do Rozporządzenia Nr 1192/69. Szczegółowe warunki dokonania wypłaty ww. rekompensaty, w tym sposób jej uiszczenia, zostaną odrębnie określone w trybie pisemnym, pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a PLK SA, na wniosek tej spółki, zgodnie z procedurami wynikającymi z rozdziału 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o *finansach publicznych* (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.).

Metoda obliczenia szacunkowej kwoty rekompensaty kosztów związanych z obowiązkiem utrzymywania przez PLK SA przejazdów kolejowo-drogowych, w zakresie wydatków planowanych do poniesienia przez tę spółkę w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r., a dotyczących obciążeń kategorii IV normalizacji, została sporządzona i przeprowadzona przez Wnioskodawcę zgodnie z przepisami Załącznika IV Rozporządzenia Nr 1192/69 i stanowi Załącznik do niniejszej decyzji.

Po sprawdzeniu danych, na podstawie których został sporządzony wniosek, Minister Infrastruktury odstąpił od uprawnień wynikających z art. 8 ust. 2 Rozporządzenia Nr 1192/69.

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.).

C. Grabarczyk

Otrzymuje:

PKP Polskie Linie Kolejowe SA

Załącznik

do decyzji Ministra Infrastruktury
Nr TI-3-460- 19 /2011
z dnia 22 września 2011 r.

Metoda obliczenia szacunkowej kwoty rekompensaty kosztów związanych z obowiązkiem utrzymywania przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA przejazdów kolejowo-drogowych, w zakresie szacowanych wydatków do poniesienia przez tę spółkę w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r., a dotyczących obciążeń kategorii IV normalizacji określonej w Załączniku IV 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.)

Przy wyliczeniu szacunkowej kwoty rekompensaty przyjęto katalog obciążeń finansowych, jakie PLK SA poniesie w 2012 r. w zakresie utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych, na które składają się następujące rodzaje kosztów:

- koszty utrzymania przejazdów, tj.:
 - koszty zużycia materiałów, energii,
 - koszty usług obcych,
 - koszty wynagrodzeń (wraz z narzutami) pracowników zatrudnionych przy utrzymaniu przejazdów,
 - koszty utrzymania znaków drogowych
- koszty dróżników przejazdowych, tj.:
 - wynagrodzenia (wraz z narzutami),
 - koszty delegacji, przeniesień służbowych,
 - koszty zużytych materiałów,
 - pozostałe usługi obce
- koszty urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kategorii A i E oraz B i C, tj.:
 - koszty obsługi technicznej, realizowanej systemem gospodarczym lub zleconym urządzeń w szafach, kontenerach oraz pomieszczeniach nastawczych, kabli z osprzętem i innych urządzeń zabezpieczenia ruchu, systemów monitorujących i diagnostycznych,
 - kosztów amortyzacji środków trwałych, zużycia materiałów, energii, usług obcych umożliwiających właściwą pracę urządzeń,
 - koszty wynagrodzeń (wraz z narzutami) pracowników zatrudnionych przy obsłudze tych urządzeń.

Koszty ponoszone przez PLK SA na przejazdach kolejowych są kwalifikowane do ogółu kosztów stanowiących bazę do wyliczenia stawek opłaty podstawowej za korzystanie z zarządzanej infrastruktury kolejowej. Szacunkowa wielkość rekompensaty została określona na poziomie połowy kwoty korzyści, jakie PLK SA uzyska poprzez ujęcie kosztów poniesionych na przejazdach w stawkach ww. opłat podstawowych, wg wzoru:

$$KR = \frac{1}{2} (K - Ks)$$

gdzie:

KR – kwota do rekompensaty

- 1. Planowane koszty operacyjne do poniesienia na utrzymanie przejazdów kolejowo-drogowych - K**

Rok	plan na 2012
K (tys.)	211.225,1742 733,00

- 2. Metoda obliczenia korzyści PLK związanych z ujęciem kosztów poniesionych na przejazdach kolejowych w kalkulacji stawki opłaty podstawowej - Ks,**

obliczona wg wzoru: $Ks = W \% * PC$, gdzie:

W – wskaźnik udziału kosztów poniesionych na przejazdach kolejowych (bez kosztów inwestycji) w kosztach całkowitych PLK, stanowiących bazę do wyliczenia stawek opłaty podstawowej, liczony jest wg wzoru:

$W = (K/KC)*100\%$, gdzie:

K - koszty operacyjne,

KC – planowane koszty całkowite PLK, stanowiące bazę do wyliczenia stawek opłaty podstawowej,

Rok	plan na 2012
KC (tys.)	3.644.850,90

stąd **W**:

Rok	plan na 2011
K (tys.)	211.225,17
KC (tys.)	3.644.850,90
$W = (K/KC)*100\%$	5,80 %

PC – przychody PLK z opłaty podstawowej

Rok	plan na 2012
PC (tys.)	2.513.998,8

stąd **Ks**:

Rok	plan na 2012
W	5,80 %
PC (tys.)	2.513.998,80
$Ks = W \% * PC$	145.811,93

3. Kwota do rekompensaty - KR

$$KR = \frac{1}{2} (K - Ks)$$

Rok	plan na 2012
K (tys.)	211.225,17
Ks (tys.)	145.811,93
K - Ks (tys.)	65.413,24
KR (tys.)	32.706,62

Razem (po zaokrągleniu do pełnych tys.) 32.706,00 tys. zł

Załącznik nr 3 do komunikatu
Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
z dnia 24 lipca 2012 r. (poz. 52)



MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Warszawa, dnia 22 grudnia 2011 r.

TI-3-460- 20 /2011

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), w związku z art. 2 ust. 1 lit. a, art. 4 ust. 1 lit. a, art. 6 ust. 1 oraz art. 8 ust. 3 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”, po rozpatrzeniu wniosku PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej, zwanej dalej „PLK SA” z dnia 7 października 2011 r. (Nr IEK5-31111-BP/15-11/11) o ponowne rozpatrzenie sprawy w związku z wydaną przez Ministra Infrastruktury w dniu 22 września 2011 r. decyzją Nr TI-3-460-18/2011 w przedmiocie odmowy określenia szacunkowej wartości rekompensaty wnioskowanej przez PLK SA na kwotę 169.009,00 tysięcy złotych (słownie: sto sześćdziesiąt dziewięć milionów dziewięć tysięcy złotych) z tytułu normalizacji rachunkowości w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. w zakresie obciążeń finansowych ponoszonych przez Wnioskodawcę należących do kategorii określonej w art. 4 ust. 1 lit. a Rozporządzenia Nr 1192/69 (kategorii I normalizacji) zbiorczo przedstawionych w zestawieniu stanowiącym Załącznik do wniosku Nr IEK-31111-BP/15-7/11 z dnia 24 marca 2011 r., uzupełnionego pismem Zarządu PLK SA z dnia 20 czerwca 2011 r. (Nr IEK5-31111-BP/15-10/11)

**utrzymuję w mocy zaskarżoną decyzję Ministra Infrastruktury
Nr TI-3-460-18/2011 z dnia 22 września 2011 r.**

W dniu 22 września 2011 r. Minister Infrastruktury wydał decyzję Nr TI-3-460-18/2011, w której odmówił określenia szacunkowej wartości rekompensaty wnioskowanej przez PLK SA na kwotę 169.009,00 tysięcy złotych (słownie: sto sześćdziesiąt dziewięć milionów dziewięć tysięcy złotych) z tytułu normalizacji rachunkowości Wnioskodawcy w okresie od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2012 r. w zakresie obciążeń finansowych ponoszonych przez PLK SA należących do kategorii określonej w art. 4 ust. 1 lit. a Rozporządzenia Nr 1192/69 (kategorii I normalizacji), tj. kosztów związanych z funkcjonowaniem Straży Ochrony Kolei (zwanej dalej SOK).

W dniu 10 października 2011 r. wpłynął do Ministerstwa Infrastruktury, złożony w terminie, wniosek PLK SA o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2011 r. Nr TI-3-460-18/2011. W przedmiotowym wniosku PLK SA podniosła, że ww. decyzja Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2011 r. dotknięta jest niżej wymienionymi wadami prawnymi:

I. Narusza przepisy prawa materialnego:

- 1) art. 2 ust. 1 Rozporządzenia Nr 1192/69 poprzez odmowę normalizacji kosztów utrzymania SOK, mimo iż obowiązek jej utrzymania nałożony na Wnioskodawcę ustawą powoduje, że PLK SA nie działa w takich samych warunkach jak inne przedsiębiorstwa transportowe;
- 2) art. 4 ust. 1 Rozporządzenia Nr 1192/69 poprzez odmowę normalizacji kosztów utrzymania SOK, mimo iż do kosztów tych stosuje się normalizację rachunkowości, ponieważ są one generalnie w gospodarce, w tym w innych gałęziach transportu, ponoszone przez państwo;
- 3) art. 4 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE) poprzez przyjęcie, że istnieje wątpliwość co do możliwości objęcia kosztów utrzymania SOK normalizacją, mimo dysponowania przez Ministra Infrastruktury interpretacją Komisji Europejskiej wydaną w wyniku zadanego przez Ministra pytania o możliwość normalizacji tej konkretnie kategorii wydatków;

II. Narusza przepisy postępowania:

- 1) art. 7, 8 i 11 Kodeksu postępowania administracyjnego, to jest podstawowych zasad postępowania: praworządności, pogłębiania zaufania obywateli do organów Państwa oraz przekonywania poprzez wydanie decyzji sprzecznej z przepisami prawa, mimo posiadania interpretacji Komisji Europejskiej wydanej w związku z zadanym przez Ministra Infrastruktury pytaniem o możliwość normalizacji tej konkretnie kategorii wydatków;
- 2) art. 35 §1-3 i §5 w zw. z art. 12 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez naruszenie zasady, że sprawy powinny być załatwiane bez zbędnej zwłoki i wydanie decyzji w niniejszej sprawie po upływie terminów przewidzianych prawem;
- 3) art. 36 §1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez naruszenie obowiązku poinformowania Wnioskodawcy, iż sprawa nie będzie załatwiona w terminie przewidzianym prawem.

Ponadto, w ocenie PLK SA, Minister Infrastruktury błędnie dokonał interpretacji zapisów załącznika I do Rozporządzenia Nr 1192/69, zgodnie z którą przyjął, iż zakres jego stosowania dotyczy jedynie działalności typowo socjalnej, to jest zasiłków wypłacanych w przypadku utraty całkowitej lub częściowej zdolności do pracy w wyniku wypadku przy pracy i socjalnych świadczeń dla dzieci pracowników. Interpretacja ta, zdaniem PLK SA wynika z przyjęcia przez Ministra Infrastruktury interpretacji stanowiącej, iż brak użycia zwrotu *"w szczególności"* powoduje powstanie zamkniętego katalogu możliwości jego zastosowania i jedynie sprawy o podobnym charakterze socjalnym mogą podlegać rekompensacie, zaś utrzymanie SOK nie wpisuje się w taki katalog.

W odniesieniu do ww. zarzutu PLK SA minister właściwy ds. transportu zważył, co następuje.

Kategoria I wskazana w art. 4 ust. 1 lit. a Rozporządzenia Nr 1192/69 określona w załączniku Nr 1 precyzuje zakres zastosowania tej kategorii. Z treści części A ww. załącznika I wynika, iż rekompensata może zostać określona jedynie, gdy przedsiębiorstwa kolejowe muszą same dokonywać różnych płatności, a które w gospodarce, w tym i innych gałęziach transportu, są ponoszone w całości lub częściowo przez państwo, w przypadku jeśli

płatności te dotyczą działalności typowo socjalnej, tj. zasiłków wypłacanych przy całkowitej lub częściowej utracie zdolności do pracy w wyniku wypadku przy pracy oraz świadczeń dla dzieci pracowników.

Przy tak sformułowanym zapisie, nawet z uwzględnieniem zwrotu „w szczególności” występującym w innych wersjach językowych Rozporządzenia Nr 1192/69, brak jest jakichkolwiek podstaw do zaliczenia wydatków PLK SA związanych z funkcjonowaniem SOK do niniejszej kategorii. Należy zaznaczyć, że obowiązek utrzymania SOK znacznie odbiega charakterem i zakresem od pomocy socjalnej o której mowa w załączniku I do rozporządzenia (WE) 1192/69. Wydaje się, że właściwa jest interpretacja brzmienia załącznika I rozszerzonego o słowo „w szczególności”, polegająca na podporządkowaniu pod ten załącznik tylko podobnych spraw socjalnych. Inna interpretacja byłaby zbyt daleko idąca, mogłaby prowadzić do przyznania świadczeń nieobjętych rozporządzeniem 1192/69 i zarazem nie objętych zwolnieniem z notyfikacji dotyczącej pomocy publicznej zgodnie z art. 13 ust. 2 tego rozporządzenia. Zatem taka interpretacja jest niewłaściwa.

Tym samym nie nastąpiło naruszenie przepisów prawa materialnego w części art. 2 ust. 1 oraz art. 4 ust. 1 Rozporządzenia Nr 1192/69.

Odnosnie naruszenia przepisów art. 4 ust. 3 TUE należy stwierdzić, iż zasada lojalnej współpracy stosowana jest w relacji państwa członkowskie – instytucje unijne, a nie, jak sugeruje skarżąca strona w relacji państwa członkowskie – jednostki. Zatem w/w zasada nie ma zastosowania w przedmiotowej sprawie, a spółka PLK S.A. nie może wywodzić praw, na które może się powoływać przed sądem krajowym z art. 4 TFUE.

Ponadto należy wyraźnie zaznaczyć, że sprawa C-512/10 *Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej* jest przedmiotem odrębnego postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej, którego stronami są Rzeczypospolita Polska (RP) – Komisja Europejska, a nie RP – PLK S.A. i dotyczy niewłaściwego wdrożenia do prawa krajowego pierwszego pakietu kolejowego (m.in. cytowane w skardze dyrektywy: 91/440/EWG, 2001/14/WE, które zostały wdrożone do prawa polskiego w ustawie o transporcie kolejowym). Zatem nie ma nic wspólnego z Rozporządzeniem 1192/69, a wydanie wyroku w tej sprawie nie będzie miało żadnego wpływu na stosowanie tego rozporządzenia.

Przede wszystkim w/w dyrektywy pierwszego pakietu kolejowego dotyczą działalności podstawowej spółki, tj. zadań, które znajdują się w grupie oferowanych przez nią usług lub są bezpośrednio związane z jej profilem działalności. Natomiast Rozporządzenie Nr 1192/69 wymienia kategorie na podstawie, których spółka może domagać się normalizacji rachunkowości i są to zadania, które nie znajdują się w grupie oferowanych przez nią usług lub nie są bezpośrednio związane z jej profilem działalności. Są to obowiązki nałożone na spółkę poprzez obowiązujące przepisy prawa.

Ponadto przywoływana przez PLK SA odpowiedź Komisji Europejskiej (pismo z dnia 27 stycznia 2010 r. nr TREN/E/2-NB/ap D(2010) 51627) także mówi jedynie o możliwości podlegania normalizacji płatności związanych z działaniem usług ochrony kolei na mocy Kategorii I, nie zaś o obowiązku. Państwo może zwracać pieniądze, ale tylko za te kategorie, za które kosztą są zwracane wszystkim innym przedsiębiorstwom gospodarczym, na które został nałożony identyczny obowiązek. I tak np. zgodnie z art. 186b ust. 1 ustawy Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wykonuje zarządzający lotniskiem, a zgodnie z ust. 4 tego przepisu, robi to przez służbę ochrony lotniska. Natomiast art. 4 ustawy o Ochronie Żegluga i Portów Morskich (Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1055) stanowi, że podmiotem obowiązany do działań w zakresie ochrony żegluga i portów jest m.in. zarządzający obiektem portowym, który m.in. wyznacza oficera ochrony obiektu portowego. Mimo iż na w/w podmioty został również nałożony na mocy przepisów prawa obowiązek ochrony, taki

jak na SOK, nie jest im wypłacana rekompensata. Zatem zgodnie z interpretacją Komisji Europejskiej może być uznane, że SOK nie powinna podlegać normalizacji płatności na mocy Kategorii I wymienionej w art. 4 ust. 1 lit. a Rozporządzenia 1192/69.

Należy ponadto zaznaczyć, że wyłączną kompetencję w zakresie wiążącej interpretacji przepisów unijnych posiada Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Dodatkowo warto wspomnieć, iż Komunikat Komisji z dnia 22 lipca 2008 r. „*Wspólne wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorców kolejowych*” (Dz.U.UE.C.08.184.13) w pkt 17 wskazuje jedynie możliwość przyznawania przedsiębiorstwom kolejowym rekompensaty na podstawie Rozporządzenia Nr 1192/69.

Minister właściwy ds. transportu rozpatrując wniosek PLK SA opierał się na przepisach wynikających z prawa krajowego i unijnego, a także ww. interpretacji Komisji Europejskiej. Wszystkie te dokumenty znane były PLK SA i nie może być mowy o naruszeniu przez organ norm zawartych w art. 7, 8 i 11 K.p.a. W uzasadnieniu do wydanej przez Ministra Infrastruktury decyzji Nr TI-3-460-18/2011 zostały wyjaśnione przesłanki odmowy określenia szacunkowej kwoty rekompensaty w zakresie obciążeń finansowych ponoszonych przez PLK SA dotyczących kosztów funkcjonowania SOK.

Należy zauważyć, iż uzasadniając zarzut dotyczący naruszenia art. 35 §1-3 i §5 w związku z art. 12 K.p.a. PLK SA w sposób wybiórczy odnosi się do terminów załatwienia sprawy. Obecnie przedstawiony zarzut nigdy nie był przez spółkę podnoszony, pomimo iż wnioski za lata 2009 oraz 2011 były rozpatrywane przez organ także w terminie zbliżonym do obecnego. Zgodnie z art. 8 ust. 4 Rozporządzenia Nr 1192/69 „*właściwe władze powiadamiają przedsiębiorstwa kolejowe o swojej decyzji najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy po otrzymaniu wniosku.*”. Przepis ten należy traktować jako *lex specialis* w stosunku do norm zawartych w K.p.a. dotyczących terminów załatwienia spraw. Wniosek spółki o normalizację rachunkowości wpłynął do Ministerstwa Infrastruktury w dniu 25 marca 2011 r. (prezentata Kancelarii Głównej Ministerstwa Infrastruktury) i od tego momentu Minister Infrastruktury miał sześć miesięcy na rozpatrzenie sprawy. Wydając przedmiotową decyzję w dniu 22 września 2011 r. (termin wynikający z art. 8 ust. 4 Rozporządzenia Nr 1192/69) Minister Infrastruktury dotrzymał sześciomiesięcznego terminu powiadomienia spółki o swojej decyzji. Tym samym nie zaszyły także przesłanki naruszenia przepisów wynikających z art. 36 §1 i 2 K.p.a., gdyż sprawa została załatwiona w terminie przewidzianym prawem.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak na wstępie.

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji, działając na podstawie art. 52 § 1 Ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. Nr 153, poz. 1270, z późn. zm.), może wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie za pośrednictwem Ministra Infrastruktury. Zgodnie z art. 53 § 1 ww. ustawy, skargę wnosi się w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia Skarżącemu rozstrzygnięcia w sprawie.

S. Nowak

Otrzymuje:

PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie.