



KOLEJ - TRAMWAJ - METRO

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO



[Handwritten signature]

Warszawa, 8.08.2013

Pan Andrzej Massel

Podsekretarz Stanu w MTBiGM



Szanowny Panie Ministrze

W odpowiedzi na Pana pismo znak TK-4-020-28(7)/13 z dnia 17 lipca 2013 w sprawie konsultacji projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego przedstawia następujące uwagi do otrzymanego projektu oraz propozycje zmian niektórych jego zapisów.

UWAGI GENERALNE

1. Zmiany w obydwu cytowanych na wstępie ustawach są następstwem zarzutów Komisji Europejskiej dotyczących nieprawidłowej implementacji prawa unijnego, w szczególności dyrektywy 91/440/EWG.

Nie znamy jednak stanowiska MTBiGM odnośnie zgłoszonych przez KE uchybień, co niewątpliwie ułatwiłoby proces konsultacji przedłożonych propozycji zmian prawa krajowego.

Pragniemy przy tym zaznaczyć, że już nie raz było tak, że Komisja Europejska wycofywała się z postawionych zarzutów lub przegrywała sprawę w Europejskim Trybunale Sprawiedliwości. Nawet zupełnie niedawno Komisja Europejska wycofała się z zarzutu dotyczącego braku niezależności spółki PKP PLK S.A jako zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce.

2. Analizując propozycje zmian w cyt. na wstępie ustawach, w szczególności w ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, nie sposób abstrahować od innej sprawy wniesionej i wygranej przez Komisję Europejską. Chodzi o wyrok C-512 Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 roku w sprawie nieprawidłowego systemu prawnego i co za tym idzie praktyki w zakresie naliczania jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.



Spór jaki toczyło MTBiGM z Komisją Europejską został przegrany i wyrok C-512 ETS musi być przez Polskę wykonany. Z wyroku tego korzyść będą mieli niewątpliwie przewoźnicy kolejowi, którzy od lat bezskutecznie domagali się reformy antyrynkowego systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Wyrok ten oznacza jednocześnie konieczność wypłacenia przewoźnikom kolejowym przez Skarb Państwa i/lub PKP PLK S.A. ogromnych sum odszkodowań za okres od 2009 roku, które są wstępnie szacowane na kilka miliardów złotych. Odkładanie uregulowania tej sprawy skutkuje niemożliwością przygotowania przez PKP PLK S.A. prawidłowego cennika na rok 2014 i skutkuje narastaniem kwoty odszkodowań dla przewoźników kolejowych jakie będzie płacił Skarb Państwa bezpośrednio lub za pośrednictwem PKP PLK S.A.

Waga tej sprawy dla całego rynku kolejowego i Budżetu Państwa jest tak duża, że stoimy na stanowisku o konieczności implementacji w pierwszej kolejności zmian w ustawie o transporcie kolejowym i wydanych do tej ustawy rozporządzeniach, przed zmianami, które zostały skierowane do konsultacji, przy cytowanym na wstępie piśmie. Dodatkowym uzasadnieniem do takiej hierarchii zmian w prawie jest i to, że najpierw należy uporządkować system kalkulacji i rachunkowości kosztów, które służą wyliczaniu opłat za dostęp do infrastruktury (o czym stanowi wyrok C-512 ETS) a dopiero później powinno się wprowadzać zmiany nakładające obowiązek odrębnej rachunkowości dotyczących działalności gospodarczej polegającej na zarządzaniu infrastrukturą kolejową i działalności przewozowej przedsiębiorstw kolejowych. Jeśli uczynimy odwrotnie to nałożymy obowiązki w zakresie odrębnej rachunkowości dla obydwu w/w działalności, tyle że rachunkowości nieprawidłowej, bo zakwestionowanej cyt. wyrokiem ETS.

3. Ocenę spójności przedłożonych zmian w cyt. na wstępie ustawach utrudnia (wręcz uniemożliwia) brak projektu rozporządzenia ministra właściwego ds. finansów publicznych, o którym jest mowa w modyfikowanym art. 58a ust. 3. Projekt tego przyszłego rozporządzenia powinien wyjaśniać kwestię praktycznego rozdzielenia rachunkowości dla obydwu omawianych rodzajów działalności w przedsiębiorstwach o zintegrowanej formule funkcjonowania. Pragniemy przy tym dodać, że projektowane rozporządzenie ministra finansów powinno obejmować nie tylko kwestie wskazane w ust. 3 art. 58a ustawy o transporcie kolejowym, lecz również dotyczyć sposobów ewidencjonowania i zakresu publikowania rachunku zysków i strat oraz bilansów dla działalności gospodarczej w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową i w zakresie działalności przewozów kolejowych, w ramach jednego sprawozdania finansowego podmiotu wykonującego te obydwie działalności. .



UWAGI SZCZEGÓŁOWE

4. Propozycja wykreślenia pkt. 2 w ust. 4 w art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku wywołuje bezpośrednie skutki dla kilku spółek, w tym dla spółki PKP LHS sp. z o.o. Na podstawie treści tego przepisu Prezes UTK wydał w dniu 1 marca 2004 roku Decyzję nr. TRL/3/04, umożliwiającą spółce PKP LHS sp. z o.o. funkcjonowanie w formule zintegrowanej bez konieczności prowadzenia odrębnych rachunkowości dla obydwu prowadzonych działalności. Należy podkreślić, że decyzja ta znajduje pełne uzasadnienie w odrębności technicznej i organizacyjnej linii kolejowej nr 65 oraz w regionalnym charakterze działalności prowadzonej przez PKP LHS sp. z o.o. Powyższe czynniki upoważniają państwo członkowskie do stosowania wyłączeń postanowień dyrektywy 91/440/EWG i dyrektywy 2012/34/UE, w zakresie konieczności rozdzielania działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz w zakresie działalności przewozowej.
5. Uwzględniając uwagę z punktu 4 stoimy na stanowisku, że zamiast wykreślenia obecnego pkt. 2 w ust. 4 w art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku należałoby dokonać zmian w jego redakcji. Proponujemy następującą treść – razem z brzmieniem pierwszego akapitu ust. 4:

„Ust. 4. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po uzyskaniu opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, może w drodze decyzji zezwolić zarządcy na:

1. Wykonywanie przewozów kolejowych pod warunkiem:
 - a) Prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej, o której mowa w art. 37 ust. 3 dla działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą i wykonywania przewozów kolejowych i publikowania tej ewidencji w ramach sprawozdania finansowego.
 - b) Nieprzenoszenia środków publicznych, w tym funduszy publicznych wypłaconych na zarządzanie infrastrukturą lub na wykonywanie przewozów kolejowych pomiędzy takimi zakresami działalności.
 2. Wykonywanie przewozu osób i rzeczy na wyodrębnionej organizacyjnie lokalnej lub regionalnej linii kolejowej, bez wymagania prowadzenia odrębnej rachunkowości, pod warunkiem nieudostępniania tej linii przewoźnikom kolejowym i wykonywania na tej linii przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych.
2. wykonywania przewozu osób i rzeczy na wyodrębnionej organizacyjnie linii kolejowej, bez wymagania prowadzenia odrębnej rachunkowości i pod warunkiem nieudostępniania tej linii przewoźnikom kolejowym, w sytuacji gdy na tej linii wykonywane są przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne.”



6. Proponowana nowa treść art. 5 ust. 4 pkt. 2 , uwzględniając uwagi z pkt. 4 i 5, ma jeszcze i tą wadę, że użyty zwrot „nieprzenoszenie środków publicznych.....” jest nieprecyzyjny. Nie jest w szczególności jasne czy chodzi o nieprzenoszenie środków publicznych w ujęciu rachunkowym, czy też i płatniczym i jeśli tak to w jakim horyzoncie czasowym rozliczeń, np. miesiąc, kwartał, rok lub w innym. Zagadnienie to jest o tyle istotne, że naruszenie przedmiotowej reguły obwarowane jest sankcją utraty prawa zarządzania infrastrukturą kolejową lub prawa wykonywania przewozów, co w konsekwencji może grozić upadłością podmiotu wykonującego takie działalności. Naturalnym jest więc oczekiwanie na doprecyzowanie proponowanych nowych regulacji.

Uwzględniając przytoczone argumenty sugerujemy odłożenie w czasie (do czasu zmian w prawie niezbędnych dla wykonania wyroku C-512 ETS z dnia 30 maja 2013 roku) proponowanych zmian legislacyjnych. Czas ten powinien być wykorzystany na dopracowanie przedłożonych zmian w ustawach, poprzez skonsumowanie efektów obecnego cyklu konsultacji.

Z poważaniem

Prezes Zarządu Stowarzyszenia


Józef Marek Kowalczyk