

Strona znajduje się w archiwum.

Wyrok w sprawie opłaty peronowej

16.07.2019

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z 10 lipca 2019 r. stwierdził, że opłata za dostęp do peronów wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu do infrastruktury kolejowej. Sposób kwalifikacji infrastruktury peronowej ma kluczowe znaczenie ze względu na zasady pobierania od przewoźników kolejowych opłaty za jej udostępnianie.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-210/18 zapadł w następstwie pytania złożonego przez Schienen Control Kommission (organ administracyjny przy austriackim organie regulacyjnym ds. kolei). Formalnie jest on wiążący jedynie dla stron prowadzonego postępowania. Jednak zadaniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest zapewnienie jednolitej wykładni prawa w Unii Europejskiej.

Rozstrzygnięcie jest istotne ze względu na dozwoloną wysokość naliczanych opłat za korzystanie z peronów pasażerskich. Zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej są bowiem inne niż dla obiektów infrastruktury usługowej (OIU). Opłaty za minimalny pakiet dostępu, czyli opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, odpowiadają kosztom ponoszonym bezpośrednio za przejazd pociągu^[1]. Natomiast opłaty za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej

oraz świadczenie usług w tych obiektach nie mogą przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk^[2]. Oznacza to, że opłaty za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej mogą być wyższe niż opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej w ramach minimalnego pakietu dostępu.

Obecnie w Polsce perony są kwalifikowane jako obiekty infrastruktury usługowej, jednak sposób pobierania opłat za ich udostępnianie jest zróżnicowany w zależności od operatora OIU. PKP Polskie Linie Kolejowe wstrzymała się od naliczania opłat za zatrzymanie przy peronach, natomiast pobiera miesięczną opłatę za udostępnianie powierzchni na informacje przewoźnika. Polskie Koleje Państwowe na trzech stacjach pasażerskich zarządzają infrastrukturą peronową i pobierają opłatę za korzystanie z niej w ramach udostępniania stacji pasażerskich. Podobne rozwiązanie stosuje PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Natomiast Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu nie przewiduje opłat za samo zatrzymanie pociągu, a nalicza miesięczną opłatę za wynajem powierzchni m.in. przeznaczonej na zamieszczanie dodatkowych informacji handlowych.

Omawiany wyrok zapadł w wyniku sprawy, dotyczącej opłat za korzystanie z peronów kolejowych która trafiła do Schienen Control Kommission. Przewoźnik WESTbahn Management kwestionował nakładane przez zarządcę infrastruktury ÖBB-Infrastruktur opłaty za dostęp do peronów kolejowych. Zdaniem WESTbahn Management taka opłata powinna zawierać się w pakiecie minimalnego dostępu i zarządca nie powinien obciążać przewoźnika dodatkowymi kosztami. W celu rozstrzygnięcia tego sporu Schienen Control Kommission zwróciła się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dwoma pytaniami prejudycjalnymi.

Schienen Control Kommission dążyła zasadniczo do ustalenia, czy załącznik II do dyrektywy 2012/34/UE, należy interpretować w ten sposób, że „perony pasażerskie”, o których mowa w załączniku I do dyrektywy 2012/34/UE, stanowią element infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie należy do

minimalnego pakietu dostępu, czy też stanowią one obiekt infrastruktury usługowej jako część stacji pasażerskiej.

Analizując sprawę Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej brał pod uwagę nie tylko treść przepisów dyrektywy 2012/34/UE, lecz także ich kontekst oraz cele regulacji, której część przepisy te stanowią. Trybunał 10 lipca 2019 r. stwierdził, że załącznik II do dyrektywy 2012/34/UE powinien być interpretowany w ten sposób, że „perony pasażerskie” są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c wspomnianego załącznika II.

[1] art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., s. 32 z późn.zm.)

[2] art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE