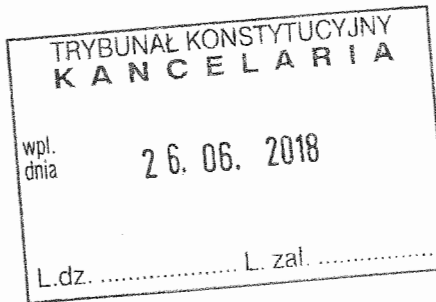


Warszawa, 25 czerwca 2018 r.

Trybunał Konstytucyjny
Al. Jana Christiana Szucha 12a
00-918 Warszawa



skarżący: F **sp. z o.o.**
reprezentowana przez: adwokat Monikę Laske

uczestnik: Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
reprezentowany przez: r.pr. Łukasza Jędruszuka
pracownika Ministerstwa Infrastruktury

sygn. akt SK 10/18

ODPOWIEDŹ NA SKARGĘ KONSTYTUCYJNĄ

Działając w imieniu Ministra Infrastruktury oraz powołując się na udzielone mi pełnomocnictwo, które składam w załączeniu, poniżej przedstawiam następujące stanowisko w sprawie skargi kasacyjnej F sp. z o.o. (dalej: „**Skarżąca**”) z dnia 25 lipca 2016 r., doręczonej Ministrowi Infrastruktury w dniu 25 maja 2018 r. (zatem termin do wniesienia niniejszej odpowiedzi upływał z dniem 25 czerwca 2018 r. – art. 165 § 1 w zw. z art. 115 kc i w zw. z art. 36 ustawy z dnia 30 listopada 2016 r. o organizacji i trybie postępowania przed Trybunałem Konstytucyjnym (Dz. U. poz. 2072).

I. Zarzut niezgodności § 12 i § 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z art. 92 ust. 1 oraz art. 64 ust. 1 i 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej

W pkt II skargi konstytucyjnej Skarżąca wskazuje, że § 12 i § 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury (Dz. U. poz. 274, dalej: „**rozporządzenie MI**”) są niezgodne z art. 92 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 483, dalej: „**Konstytucja**”), ponieważ wykraczają poza upoważnienie ustawowe zawarte w art. 35 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. poz. 94, z późn. zm., dalej: „**ustawa o tk**”).

W ocenie Ministra Infrastruktury powyższe twierdzenie nie zasługuje na uwzględnienie. Zgodnie z wówczas obowiązującym upoważnieniem ustawowym minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia – w drodze rozporządzenia – „(...) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej, podwyższania opłat i udzielania ulg, mając na uwadze art. 33 ust. 2 ustawy”. Oznacza to, że Minister Infrastruktury, wykonując upoważnienie zawarte w ustawie o tk, był uprawniony do uwzględniania marży zysku przy kalkulacji opłaty podstawowej oraz stawki jednostkowej z uwagi na fakt, że wskazana marża stanowi część sposobu obliczania należności zarządcy za udostępnianie infrastruktury. Zamieszczone przez ustawodawcę w art. 35 pkt 4 ustawy o tk wyliczenie opłat, które wchodzi w skład reguł ustalania należności w związku z udostępnianiem infrastruktury przez zarządcę nie ma charakteru enumeratywnego, lecz przykładowy. W konsekwencji twierdzenie o przekroczeniu upoważnienia ustawowego przez Ministra Infrastruktury należy uznać za bezpodstawne.

Powyższe potwierdza również praktyka orzecznicza Trybunału Konstytucyjnego, który wielokrotnie wskazywał, że celem rozporządzenia powinna być konkretyzacja (uszczegółowienie) ustawy, polegająca na stworzeniu właściwych warunków do stosowania

norm ustawowych¹. Zarówno przepis § 12, jak i § 13 rozporządzenia MI stanowi uszczegółowienie art. 33 ust. 2 ustawy o tk wskazującego ogólną regułę ustalania wysokości opłat². Zatem można uznać, że materia przekazana w tym przypadku do uregulowania w rozporządzeniu dotyczy zagadnień jednorodnych w stosunku do tych, uregulowanych w ustawie o tk, jednakże nie na tyle zasadniczych, żeby istniała potrzeba zamieszczenia ich w materii ustawowej³. Warto w tym kontekście podkreślić, że ustawodawca ma swobodę co do tego, czy dany zakres spraw przekazać do uregulowania w rozporządzeniu, czy też unormować na poziomie ustawy, a zamieszczenie w ustawie regulacji nadmiernie szczegółowych może budzić wątpliwości z punktu widzenia zasady poprawnej legislacji⁴.

W odniesieniu zaś do zarzutu naruszenia art. 64 Konstytucji, Minister Infrastruktury pragnie wskazać, że zgodnie z praktyką orzecniczą – tak, jak w skardze konstytucyjnej wskazuje Skarżąca – jest on zasadny przede wszystkim wtedy, kiedy skarżone przepisy byłyby dotknięte wadliwością polegającą na wydaniu ich z przekroczeniem granic upoważnienia ustawowego⁵. W analizowanej sprawie takie okoliczności nie wystąpiły, ponieważ – tak jak wyjaśniono powyżej - § 12 i § 13 nie wykraczają poza upoważnienie ustawowe.

II. Zarzut niezgodności § 12 i § 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z art. 32 ust. 1 i 2, art. 22 oraz 76 Konstytucji

Wbrew twierdzeniom Skarżącej zawartym w pkt III skargi konstytucyjnej, sposób uregulowania marży zysku w kwestionowanych przepisach rozporządzenia MI nie przyznaje zarządcom infrastruktury bardzo dużej swobody w ustalaniu jej rzeczywistej wysokości, co ma prowadzić do dyskryminacji oraz naruszenia zasady równości wobec prawa. Wynika to przede wszystkim z brzmienia skarżonych przepisów. Zgodnie z § 12 rozporządzenia MI stawki jednostkowe opłat określane są na podstawie indywidualnej kalkulacji, co oznacza, że zarządca infrastruktury przy ich kalkulacji analizuje sytuację każdego przewoźnika w sposób indywidualny, uwzględniający zasadę proporcjonalności.

Ponadto, w ocenie Ministra Infrastruktury, naliczanie marży zysku przez zarządcę infrastruktury nie prowadziło także do wskazywanej w skardze konstytucyjnej dyskryminacji Skarżącej. P

S.A. nie różnicowała bowiem sytuacji przewoźników, którzy znajdowali się w takich samych warunkach jak Skarżąca. P
S.A. pobierała kwestionowaną marżę w tej samej wysokości od wszystkich przewoźników, bez względu na rodzaj realizowanych przez nich przewozów.

W związku z powyższym, wnoszę o stwierdzenie, że § 12 i § 13 rozporządzenia MI nie są niezgodne z art. 22, art. 32, art. 76, art. 92 ust. 1 oraz art. 64 ust. 1 i 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz nie są niezgodne z art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. ustawy o transporcie kolejowym.

Załączniki:

- 1) odpis pełnomocnictwa
- 2) cztery odpisy pisma z załącznikiem

RADCA PRAWNY

Eugeniusz Jedruszuk
WA-6908

¹ Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 16 lutego 2010 r. w sprawie o sygn. akt P 16/09.

² „Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami”.

³ Trybunał Konstytucyjny stwierdził bowiem, że „(...) sprawy przekazane do uregulowania w akcie wykonawczym nie powinny mieć zasadniczego znaczenia z punktu widzenia konstrukcji całej ustawy” (Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 12 lipca 2007 r. w sprawie o sygn. akt U7/06).

⁴ Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 12 kwietnia 2011 r. w sprawie o sygn. akt SK 62/08).

⁵ Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 11 grudnia 2001 r. w sprawie o sygn. akt SK 16/00 oraz z dnia 28 października 2015 r. w sprawie o sygn. akt SK 9/14.