

## Szczegółowe wyjaśnienie dot. opłaty manipulacyjnej za obsługę kolejową na DCT

W poczuciu obowiązku i w imię pełnej transparentności sytuacji, w jakiej obecnie znajdują się operatorzy intermodalni organizujący transport kolejowy kontenerów do i z portu w Gdańsku, informujemy, że rozpowszechniane przez DCT Gdańsk informacje na temat historii, celu i zasad naliczania „opłaty manipulacyjnej za obsługę kolejową” są nieprawdziwe i zostały przygotowane przez DCT w okresie od 2018 r. do kwietnia 2019 r. wyłącznie w celu zapobieżenia utracie przychodów z niezasadnie pobieranej opłaty. W szczególności fałszywe jest twierdzenie DCT, że opłata manipulacyjna funkcjonowała na DCT od 12 lat w niezmiennym kształcie jako rzekoma opłata za czynności pracowników DCT na rzecz operatorów intermodalnych i że wszyscy operatorzy od zawsze opłacają ją właśnie z takim uzasadnieniem.

Prezentowane obecnie stanowisko DCT Gdańsk zmierza do zanegowania z pozycji siły utrwalonego od 2008 r. znaczenia opłaty manipulacyjnej za obsługę kolejową. Wobec takich działań terminalu, które bez wątplenia naruszają dobre obyczaje tj. ogólne reguły rzetelności prowadzenia działalności gospodarczej, dostrzegamy konieczność przedstawienia Państwu rzetelnego i szczegółowego wyjaśnienia historii, celu i sposobu naliczania opłaty manipulacyjnej.

Obsługa kolejowa w branży kolejowej i spedycyjnej oznacza wykonywanie przewozów kolejowych, w tym manewrów i manipulacji wagonami na i z bocznicą, a nie wykonywanie jakichkolwiek czynności przez pracowników terminalu w związku z „obsługą składów wagonowych”. Potwierdza to również brzmienie Taryfy usług DCT Gdańsk z 2007 r., na podstawie której terminal rozpoczął swoją działalność operacyjną. Oprócz przeładunków terminalowych oferował wówczas swoim klientom (spedytorom i armatorom) **obsługę kolejową tj. manipulację wagonami między bocznicą DCT a stacją Port Północny**, czyli organizował wtaczanie i wytaczanie wagonów pomiędzy stacją i swoją bocznicą kolejową. Zgodnie z ówczesną taryfą terminalową DCT pobierał za powyższe usługi opłatę **od spedytora zlecającego usługę przeładunkową**. W taryfie tej DCT przewidywał, że jeżeli „**obsługa kolejowa pomiędzy stacją Port Północny a bocznicą kolejową DCT** nie będzie wykonywana przez DCT” czyli jeżeli klient zorganizuje ją sobie samodzielnie, to do opłaty za przeładunek kolejowy DCT doliczy dodatkowo 8 euro za to, że jakiś przewoźnik będzie korzystał z infrastruktury kolejowej DCT. Jak wynika z powyższego operatora kolejowego/intermodalnego i DCT nie łączyły wówczas żadne stosunki umowne. Jedynie przekazywali sobie wzajemnie składy kolejowe na stacji Gdańsk Port Północny i tyle. Nie świadczyli sobie wzajemnie żadnych usług i nie pobierali od siebie żadnych opłat. DCT pobierał opłaty wyłącznie od spedytorów zlecających przeładunek.

Od lipca 2008 roku DCT zaprzestał świadczenia obsługi kolejowej pomiędzy swoją bocznicą i stacją kolejową. Obowiązek i koszty dostarczenia i odebrania wagonów zostały przeniesione na operatora intermodalnego, który został zobligowany do dostarczenia i odebrania kontenerów do i z bocznicą DCT.

**W relacjach umownych pomiędzy DCT i operatorem intermodalnym nic się z tego powodu nie zmieniło.** Przesunął się jedynie geograficznie punkt zdawczo-odbiorczy tj. miejsce przekazywania składów pociągów. Punkt ten ze stacji Gdańsk Port Północny został przeniesiony na bocznicę DCT. Dzięki takiemu zabiegowi DCT nie martwił się już ciężarem odpowiedzialności za ewentualne uszkodzenia wagonów lub kontenerów w trakcie operacji manewrowych pomiędzy stacją kolejową i bocznicą lub v.v.). **W dalszym ciągu DCT nie świadczył żadnych usług na rzecz i na zlecenie operatorów intermodalnych.**

Zaprzestając świadczenia obsługi kolejowej, DCT przestał pobierać od spedytorów opłaty z tego tytułu. Stwierdził jednak (poniekąd słusznie!), że należy mu się opłata za to, że czyjeś wagony korzystają z infrastruktury kolejowej, którą DCT wybudował i którą utrzymuje, tj. z bocznicą kolejową oraz z torów dojazdowych pomiędzy bocznicą terminalową oraz stacją kolejową. Obowiązujące wówczas przepisy ustawy o portach i przystaniach morskich nie pozwalały na pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na terenie portu, zatem DCT nie mógł jawnie wprowadzić opłaty za korzystanie z torów swojej bocznicą.

Dlatego też od 1-go lipca 2008 r. w Taryfie DCT pojawiła się „opłata manipulacyjna za obsługę kolejową” – pobierana od operatora intermodalnego, który wykonuje obsługę kolejową na torach DCT.

Nazwa tej opłaty od samego początku była niefortunna i mogła być niezrozumiała dla kogoś spoza środowiska operatorów kolejowych. Przecież DCT nie świadczył na rzecz operatorów intermodalnych żadnych usług "obsługi kolejowej" ani nie "manipulował wagonami". Jednak środowisko branżowe operatorów intermodalnych, znając cały kontekst tej opłaty przyjęło ją w dobrej wierze, wiedząc doskonale, że jest to 'zakamuflowana' opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej terminala. Taki kredyt zaufania otrzymał DCT Gdańsk w początkach swojej działalności od naszej branży.

Do roku 2017 DCT we wszystkich rozmowach z operatorami intermodalnymi niezmiennie utrzymywał, że „opłata manipulacyjna” oraz ciągła konieczność jej podwyżki wynika z wysokich nakładów inwestycyjnych, ponoszonych przez terminal w związku z budową i modernizacją terminalowej bocznicy kolejowej oraz wyposażania jej w nowoczesny sprzęt przeładunkowy. Potwierdzał w ten sposób charakter tej opłaty jako opłaty infrastrukturalnej pobieranej od operatorów intermodalnych za korzystanie z terminalowej bocznicy kolejowej. Operatorzy negocjowali wysokość tej opłaty wyłącznie jako opłaty za korzystanie z torów DCT. O tym, że była to opłata czysto infrastrukturalna świadczy także sama konstrukcja taryf DCT publikowanych w latach 2008-2017. Wszystkie stawki dotyczące jakichkolwiek usług świadczonych przez DCT podlegały zawsze taryfowym dodatkom za pracę w soboty, niedzielę i święta. Tylko dwie pozycje w taryfie nie były objęte tymi dodatkami - opłata za składowanie kontenerów oraz „opłata manipulacyjna” - obie związane wyłącznie z korzystaniem z infrastruktury, a nie z usługami wymagającymi czynnego zaangażowania pracowników terminalu.

Z końcem 2017 roku, po znowelizowaniu Ustawy o transporcie kolejowym, DCT zorientował się, że nie będzie mógł dalej dowolnie kształtować wysokości „opłaty manipulacyjnej”, jeżeli będzie ona rozumiana jako opłata za dostęp do infrastruktury kolejowej. W myśl tej ustawy bocznica i terminal DCT stanowią bowiem tzw. infrastrukturę portów morskich z dostępem do torów i jako tzw. Obiekt Infrastruktury Usługowej podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego („UTK”) m.in. w zakresie wysokości stosowanych opłat za dostęp.

Chcąc uniknąć nadzoru ze strony UTK, DCT zmienił narrację i stwierdził, że począwszy od roku 2018 „opłata manipulacyjna” nie będzie już opłatą za dostęp i korzystanie z torów bocznicy terminala, a stanie się ryczałtową opłatą za usługi świadczone rzekomo przez DCT na rzecz operatorów intermodalnych. W tym celu DCT dokonał jednej zmiany w swojej taryfie na rok 2018 i dopisał przy „opłacie manipulacyjnej” dodatki za pracę w soboty, niedzielę i święta. W ten sposób dotychczasową opłatę infrastrukturalną zamienił jednostronnie na opłatę za „jakieś” usługi świadczone jakoby na rzecz i na zlecenie operatorów intermodalnych, uznając jednocześnie, że za te „usługi” każdy operator intermodalny musi zapłacić bez względu na to czy ich potrzebuje i je zamawia czy też nie. Kluczem do ich naliczania jest sam wjazd na bocznice kolejową DCT.

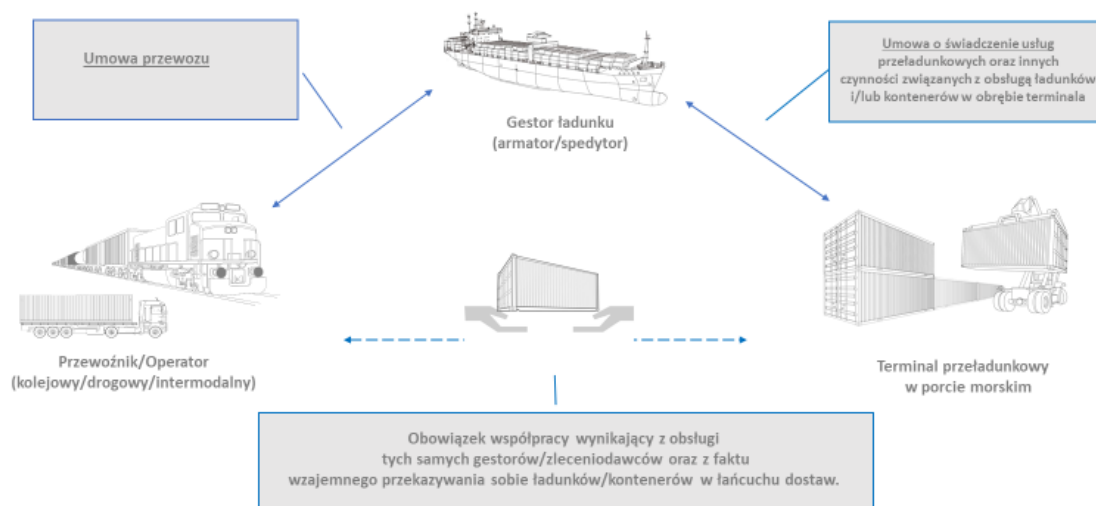
Na zadawane przez operatorów intermodalnych pytania, jakie konkretnie usługi DCT świadczy na ich rzecz, długo nie było żadnej odpowiedzi. Po kilkunastu miesiącach w kwietniu 2019 roku DCT uzupełnił zapisy w swojej taryfie o 'adnotację nr 24', z której wynika, że „opłata manipulacyjna za obsługę kolejową” obejmuje, ale nie ogranicza się do: „uzgadniania okien obsługi pociągów”, „bieżącego planowania usług” czy „weryfikacji planu otrzymanego od zleceniodawcy z rzeczywistym stanem przygotowania transportu”. DCT wymienia tam wszystkie potencjalne czynności zarządcze i przygotowawcze, które są **potrzebne aby zorganizować i wykonać przeładunek kontenera**. Tyle że DCT nie wykonuje przeładunku kontenerów na rzecz i na zlecenie operatorów intermodalnych, tylko na zlecenie armatorów i spedytorów.

**DCT i operatorów intermodalnych nigdy nie łączyły i w dalszym ciągu nie łączą żadne stosunki umowne w zakresie świadczenia usług.** Operator intermodalny, podobnie jak operator transportu drogowego, jedynie podstawia środek transportu (jeden: platformę kolejową a drugi: naczepę samochodową)

PCC Intermodal S.A. · ul. Hutnicza 16 · PL-81-061 Gdynia

w uzgodnionym z DCT czasie i przekazuje informację z czym na DCT przyjechał lub co ma z DCT zabrać. Tylko tyle i nic więcej ! **Operator intermodalny nie zamawia i nie oczekuje od DCT świadczenia żadnej usługi.**

### Stosunki prawne oraz wzajemne relacje pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w organizacji dostaw kontenerów do/z terminali przeładunkowych zlokalizowanych w portach morskich



Podkreślić trzeba, że liniowe THC z zasady obejmuje pełną obsługę terminalową kontenera od bramy terminalu do dostarczenia kontenera na pokład statku lub odwrotnie.<sup>1</sup> Tymczasem DCT twierdzi obecnie, że część czynności zarządczych i przygotowawczych związanych z organizacją przeładunku na kolei jest wyłączona z zakresu THC i ich koszty ma ponosić operator intermodalny, który podstawia środek transportu. Na ten nowatorski model biznesowy DCT operatorzy intermodalni się nie zgadzają, bo nigdy nie zawierali takich umów z DCT.

Operatorzy intermodalni (i to nie tylko dwóch niepokornych, ale zdecydowana większość reprezentowana w sporze z DCT przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki) stawiają sprawę jasno :

- ⇒ w latach 2008-2017 ponosiliśmy koszty związane z dostępem i korzystaniem z infrastruktury kolejowej i w dalszym ciągu gotowi jesteśmy je ponosić, bez względu na to czy opłaty z tego tytułu pobierać będzie DCT czy też Zarząd Morskiego Portu Gdańsk (jako prawny zarządca kolejowej infrastruktury portowej). W obu przypadkach wysokość opłat z tego tytułu podlega bowiem nadzorowi UTK.
- ⇒ **nie zgadzamy się natomiast na pobieranie przez DCT zryczałtowanych opłat za rzekome i wymaginowane usługi świadczone jakoby na rzecz operatorów intermodalnych.**

Operatorzy intermodalni nie zlecają wykonania żadnych usług do DCT a DCT nie świadczy żadnych usług na potrzeby operatorów intermodalnych. Argumentacja DCT, że awizacja kontenerów przywożonych do DCT lub do zabrania z DCT jest traktowana jako "zlecenie usług" jest zwykłym

<sup>1</sup> Zob. *Terminal handling charges during and after the liner conference era 5 October 2009, Luxembourg*, Report prepared by Ben Hackett on behalf of Raven Trading Limited. *Publications Office of the European Union*, 2009, available on the Competition website:

<http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/index.html>

nadużyciem. Na tej podstawie każda informacja przekazywana do DCT może być traktowana jako zlecenie jakiejś wymyślonej usługi.

DCT i operatorzy intermodalni skazani są na wzajemną współpracę w celu zapewnienia obsługi wspólnych klientów – gestorów ładunków/kontenerów – którzy zlecają operatorom intermodalnym organizację przewozu lądowego do i z portu, a DCT zlecają przeładunek. Siłą rzeczy podmioty te muszą ze sobą współpracować, by sprawnie obsłużyć wspólnego klienta, ale **operatora intermodalnego z terminalem morskim nie łączyły i nie łączą żadne stosunki umowne w zakresie świadczenia usług czy jakiegokolwiek obsługi kolejowej.**

Biorąc powyższe pod uwagę, do czasu aż DCT nie zrezygnuje z pobierania tej niczym nieuzasadnionej opłaty, operatorom intermodalnym nie pozostaje nic innego jak jej refakturowanie na swoich zleceniodawców. Naszym zdaniem tylko wspólne i jednoznaczne stanowisko w tej kwestii ze strony armatorów, spedytorów, operatorów kolejowych i intermodalnych oraz finalnych odbiorców może doprowadzić do zaprzestania pobierania przez DCT Gdańsk tego swego haraczu, niespotykanego na żadnych innych terminalach morskich.

Na zakończenie należy zaznaczyć, że zachowanie DCT jest tym bardziej bulwersujące, że jest on beneficjentem funduszy unijnych przyznanych na poprawę dostępu do portu oraz na rozwój infrastruktury kolejowej terminalu <https://dctgdansk.pl/o-dct/projekty-unijne/>. Z jednej strony DCT pozyskuje znaczące dofinansowanie ze środków publicznych na rzecz rozwoju zgodnego z ideą wspierania przewozów kolejowych, a z drugiej strony jawnie te przewozy dyskryminuje, wymuszając od operatorów intermodalnych zapłatę haraczu w postaci tzw. "opłaty manipulacyjnej".

Wszyscy wiemy, że "duży może więcej", ale czy mamy zaakceptować sytuację, że DCT może wszystko? Naszym zdaniem - nie !

Zarząd PCC Intermodal S.A.