



## SEMINARIUM

# PERSPEKTYWY ROZWOJU KOLEJOWEGO TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO W KONTEKŚCIE POSTANOWIEŃ PRAWA EUROPEJSKIEGO ORAZ PRAWA KRAJOWEGO



## WSTĘP DO DYSKUSJI O LIBERALIZACJI RYNKU KOLEJOWEGO

**Wiesław Jarosiewicz Prezes Urzędu Transportu Kolejowego**

Lądek Zdrój, 18-19 marca 2010 r.



# Cele i metody liberalizacji rynku kolejowego

## Celem liberalizacji rynku kolejowego jest:

- zbudowanie konkurencyjnego rynku transportu kolejowego i umożliwienie wejścia na rynek nowym przedsiębiorstwom;
- uzdrowienie struktury finansowej przedsiębiorstw kolejowych;

## Metody

- oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od przewoźników;
- zagwarantowanie dostępu do sieci kolejowej krajów członkowskich dla międzynarodowych grup przedsiębiorstw kolejowych;
- stworzenie jednakowych warunków funkcjonowania wszystkich przedsiębiorstw kolejowych na krajowych rynkach oraz na obszarze całej Wspólnoty;
- ujednoczenie rozwiązań technicznych;



## PIERWSZE DYREKTYWY DOTYCZĄCE KOLEJNICTWA

- **Dyrektywa Rady 91/440/EWG** z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty (Dz. Urz. L 237 z 24.08.1991);
- **Dyrektywa Rady 95/18/UE** z 19 czerwca 1995 r. w sprawie udzielania koncesji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. L 143 z 27.06.1995);
- **Dyrektywa Rady 95/19/UE** z 19 czerwca 1995 r. o udostępnianiu i przyznawaniu możliwości przepustowych infrastruktury kolejowej i pobieraniu opłat za infrastrukturę – *zastąpiona Dyr. 2001/14/ WE;*

### Przesłanki i oczekiwania

- **zagwarantowanie niezależności zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi**
- **oddzielenie zarządzania infrastrukturą kolejową od eksploatacji kolei**
- **uzdrowienie struktury finansowej przedsiębiorstw kolejowych,**
- **zagwarantowanie dostępu do sieci kolejowych krajów członkowskich dla przedsiębiorstw kolejowych**

### Cel nadrzędny

**WZROST KONKURENCYJNOŚCI KOLEI NA RYNKACH PRZEWOZOWYCH I W KONSEKWENCJI WZROST WZGLĘDNEGO UDZIAŁU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W RYNKU PRZEWOZOWYM**





## PIERWSZY PAKIET KOLEJOWY

- Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. zmieniająca Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty
- Dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. zmieniająca Dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych
- Dyrektywa 2001/14/EC Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa
- Skupia się na zagadnieniach przyznawania dostępu do infrastruktury i opłat za korzystanie z niej
- Ustanawia obowiązkowe wytyczne dotyczące procedur przyznawania swobodnego dostępu
- Trans-Europejska Sieć dla Przewozów Towarowych, określona Dyrektywą 2001/12/WE, została otwarta dla międzynarodowych przewozów towarowych wewnątrz Europejskiego Obszaru Gospodarczego



## DRUGI PAKIET KOLEJOWY

- Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei Wspólnoty oraz zmieniająca Dyrektywę 95/18/WE w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych i Dyrektywę 2001/14/WE w sprawie przydzielania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat na korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz udzielania świadectw bezpieczeństwa (*Dyrektywa o bezpieczeństwie kolei*)
- Dyrektywa 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca Dyrektywę 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz Dyrektywę 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych
- Dyrektywa 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca Dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty
- Rozporządzenie (WE) Nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (ERA – European Railway Agency)
- **Zawiera głębsze i szersze ramy prawne dla zagadnień bezpieczeństwa i interoperacyjności**



## **Trzeci pakiet kolejowy**

**Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/58 zmieniająca dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty oraz dyrektywę 2001/14 w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej,**

**Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/59 w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty,**

**Rozporządzenie 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym**





## DOKUMENTY PRZYJĘTE W 2008 ROKU

- **Dyrektywa 2008/57/WE** Parlamentu Europejskiego i Rady z 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. L 191 z 18.07.2008 r.), dyrektywa weszła w życie 19.07.2008 r.
- **Dyrektywa 2008/110/WE** Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. Urz. L 345 z 23.12.2008 r.), dyrektywa weszła w życie 24.12.2008 r.
- **Rozporządzenie (WE) Nr 1334/2008** Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2008 r. zmieniające Rozporządzenie (WE) Nr 881/2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Dz. Urz. L 354 z 31.12.2008 r.), rozporządzenie weszło w życie 1.01.2009 r.



## **Istotne fakty dla liberalizacji rynku kolejowego w UE**

**Od 1 stycznia 2007 r. nastąpiło otwarcie rynku kolejowego w Unii Europejskiej dla przewozów towarowych.**

**Od 1 stycznia 2010 r. nastąpiła liberalizacja międzynarodowych przewozów pasażerskich**

**Rynek kolejowy w Polsce w ciągu krótkiego czasu znalazł się w czołówce państw unijnych pod względem stopnia liberalizacji.**





## **Efekty liberalizacji transportu kolejowego**

### **Podział „narodowych” przedsiębiorstw kolejowych na „infrastrukturę” i „przewoźników”**

**Można wyróżnić kilka modeli tego podziału:**

- szwedzki (państwowy wydzielony zarządca infrastruktury);**
- francuski (infrastrukturą zarządza „kolej narodowa”);**
- holdingowy (zarządca infrastruktury jest w holdingu);**

**Który jest właściwy lub pożądaný z punktu widzenia polityki liberalizacji transportu kolejowego ?**



## Efekty liberalizacji transportu kolejowego

### Liczba wydanych licencji przewozowych

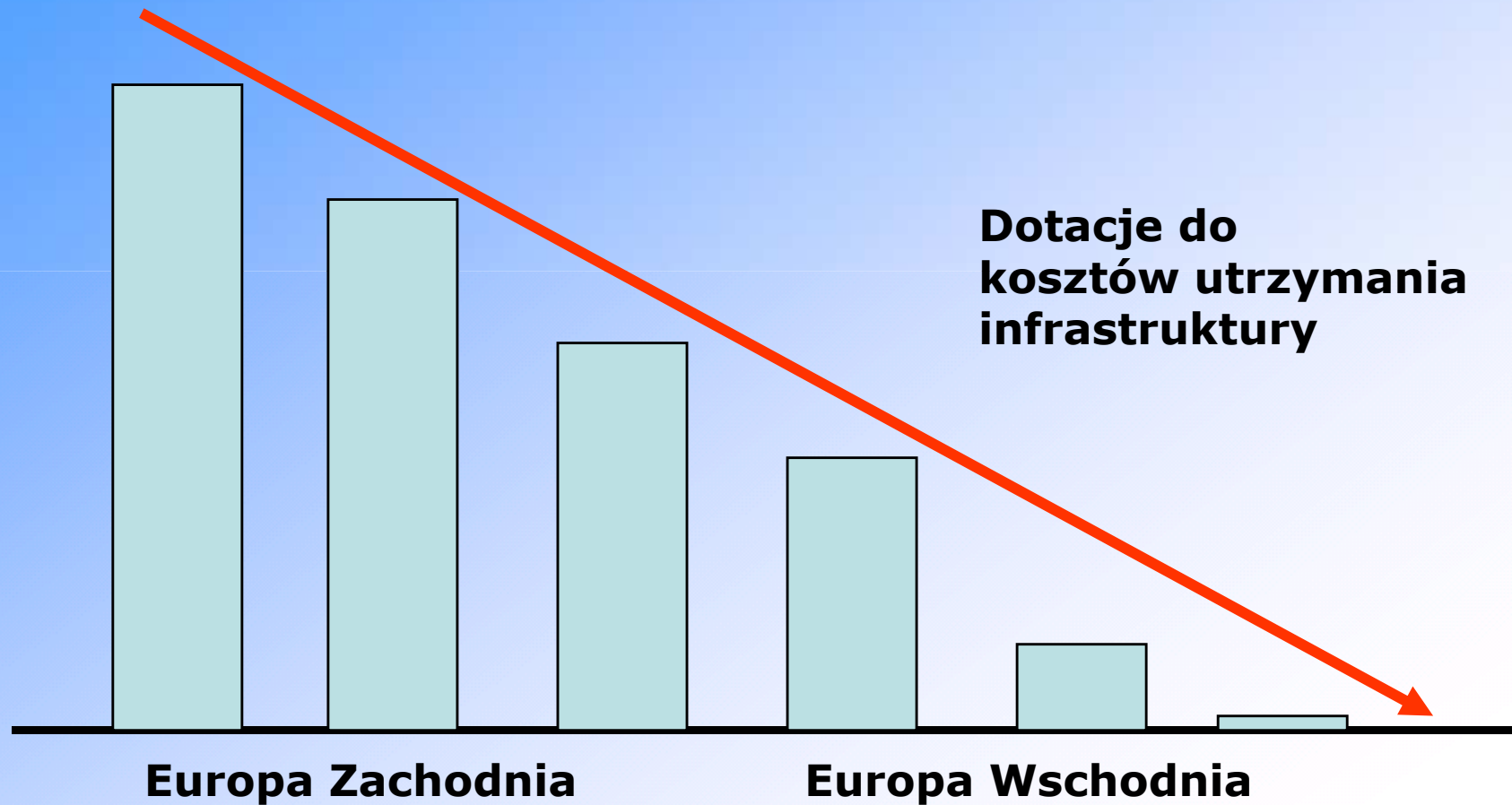
- **kraje z największą liczbą licencji** – Niemcy (371), Polska (185), Wielka Brytania (59), Włochy (41), Estonia (30), Dania (25)
- **kraje z umiarkowaną liczbą licencji** – Czechy (18), Holandia (16), Austria (14), Szwecja (18)
- **kraje, które zapoczątkowały licencjonowanie** – Łotwa (9), Francja (9), Węgry (8), Belgia (5), Hiszpania (4), Finlandia (1), Litwa (1), Słowenia (1)

**Czy liczba wydanych licencji jest dobrą miarą rozwoju konkurencji wewnętrznej w europejskim transporcie kolejowym ?**



# Efekty liberalizacji transportu kolejowego

## Problem dotacji do infrastruktury związany ze stawkami dostępu w krajach Unii Europejskiej

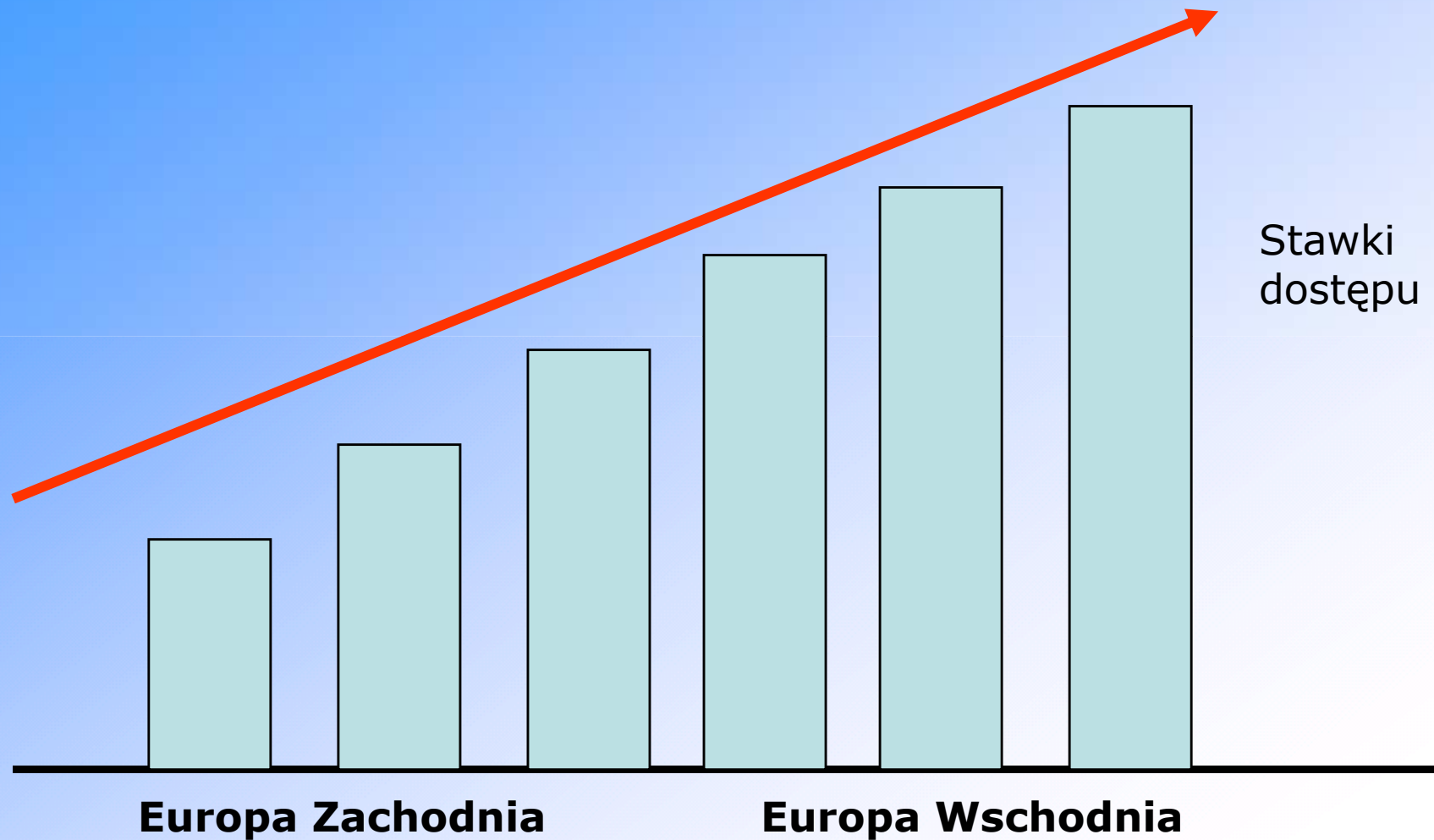






# Efekty liberalizacji transportu kolejowego

## Problem stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w krajach Unii Europejskiej





# REGULATOR TRANSPORTU KOLEJOWEGO

**Art. 30 dyrektywy 2001/14 daje swobodę wyboru formy organizacyjno – prawnej takiej instytucji.**

**W Unii Europejskiej istnieją aktualnie trzy modele wykonywania funkcji regulacyjnych w transporcie kolejowym:**

- **poprzez ministerstwo właściwe do spraw transportu;**
- **poprzez urzędy transportu kolejowego, łączące nadzór nad zagadnieniami technicznymi i bezpieczeństwa ruchu z regulacją rynku kolejowego;**
- **poprzez specjalny urząd regulacyjny nadzorujący nie tylko rynek kolejowy ale również inne rynki infrastrukturalne.**

**Czy model regulatora ma znaczenie dla liberalizacji ?**



# Efekty liberalizacji transportu kolejowego

## Efekty konkurencji kolei z pozostałymi gałęziami transportu

**W poprzednich latach w większości krajów Unii Europejskiej miał miejsce spadek względnego udziału transportu kolejowego w rynku przewozowym, zarówno w towarowym jak i pasażerskim**

**Czy osiągnięto rzeczywisty cel liberalizacji transportu kolejowego ?**

**Czy istnieją szanse na wzrost udziału kolei w rynku w następnych latach ?**





## Trendy w międzygałęziowym podziale przewozów w 15 krajach Unii Europejskiej do 2010 r. według Białej Księgi z 2001 roku

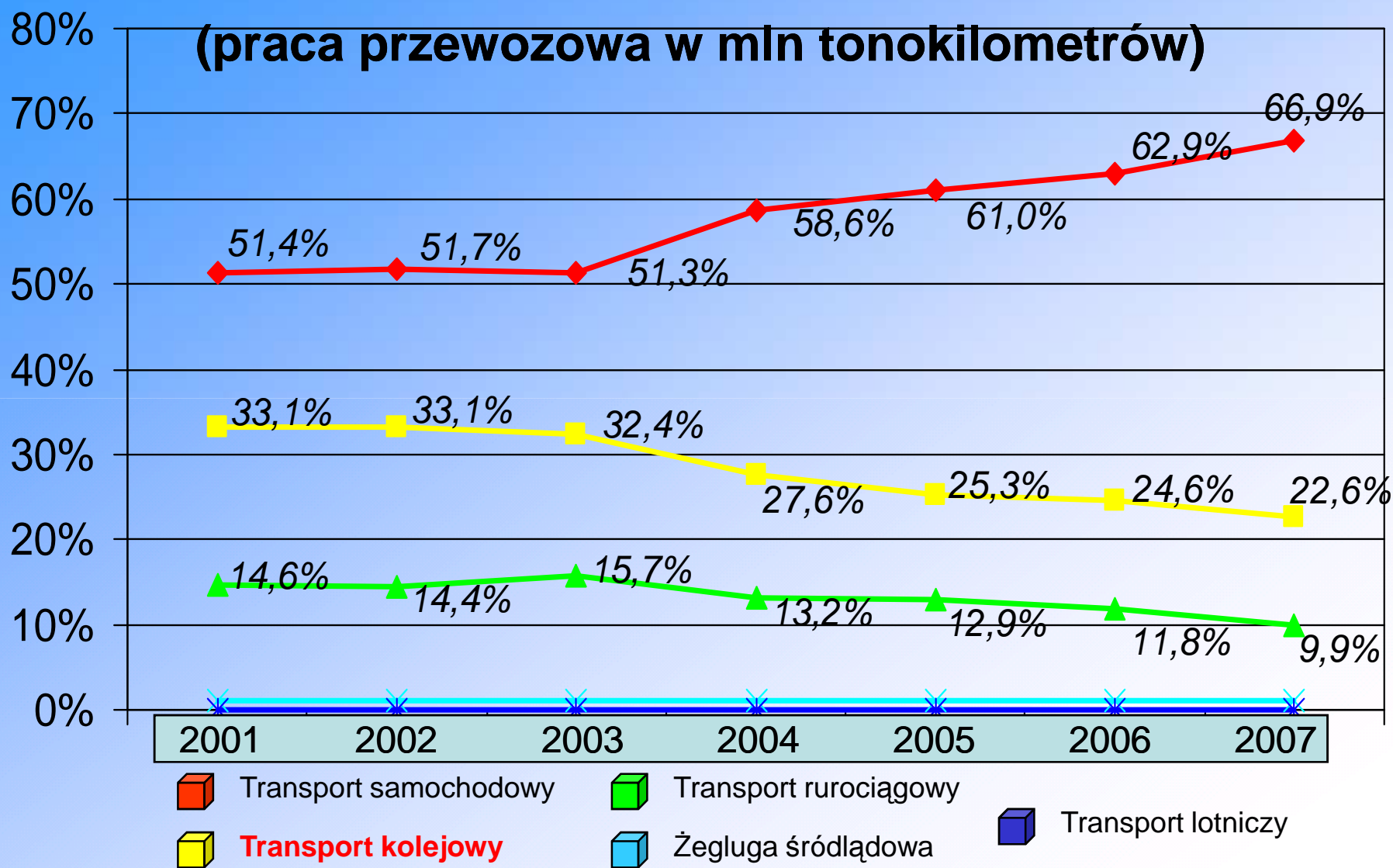
Gałęzie transportu	Sytuacja wyjściowa 1998 r.		2010 r. - trend realistyczny		2010 r. - trend optymistyczny	
	Praca przewozowa	%	Praca przewozowa	%	Praca przewozowa	%
<b>PRZEWOZY ŁADUNKÓW</b>						
Transport drogowy	<b>1255</b>	<b>73,6</b>	<b>1882</b>	<b>78,7</b>	<b>1736</b>	<b>74,3</b>
<b>Transport kolejowy</b>	<b>241</b>	<b>14,2</b>	<b>272</b>	<b>11,3</b>	<b>333</b>	<b>14,3</b>
Żegluga śródlądowa	<b>121</b>	<b>7,1</b>	<b>138</b>	<b>5,8</b>	<b>167</b>	<b>7,2</b>
Rurociągi	<b>87</b>	<b>5,1</b>	<b>100</b>	<b>4,2</b>	<b>100</b>	<b>4,3</b>
Razem	<b>1704</b>	<b>100,0</b>	<b>2392</b>	<b>100,0</b>	<b>2336</b>	<b>100,0</b>
<b>PRZEWOZY PASAŻERSKIE</b>						
Samochody osobowe	<b>3776</b>	<b>79,1</b>	<b>4650</b>	<b>78,4</b>	<b>4559</b>	<b>76,9</b>
Autobusy	<b>415</b>	<b>8,7</b>	<b>441</b>	<b>7,4</b>	<b>501</b>	<b>8,4</b>
<b>Transport kolejowy</b>	<b>290</b>	<b>6,1</b>	<b>327</b>	<b>5,5</b>	<b>400</b>	<b>6,7</b>
Transport lotniczy	<b>241</b>	<b>5,0</b>	<b>458</b>	<b>7,7</b>	<b>408</b>	<b>6,7</b>
Razem *	<b>4772</b>	<b>100,0</b>	<b>5929</b>	<b>100,0</b>	<b>5929</b>	<b>100,0</b>

Źródło: White Paper on European Transport Policy for 2010, Doc COM (2001) 370, Brussels 2001,

\* pozycja razem uwzględnia również przewozy wykonane metrem i tramwajami

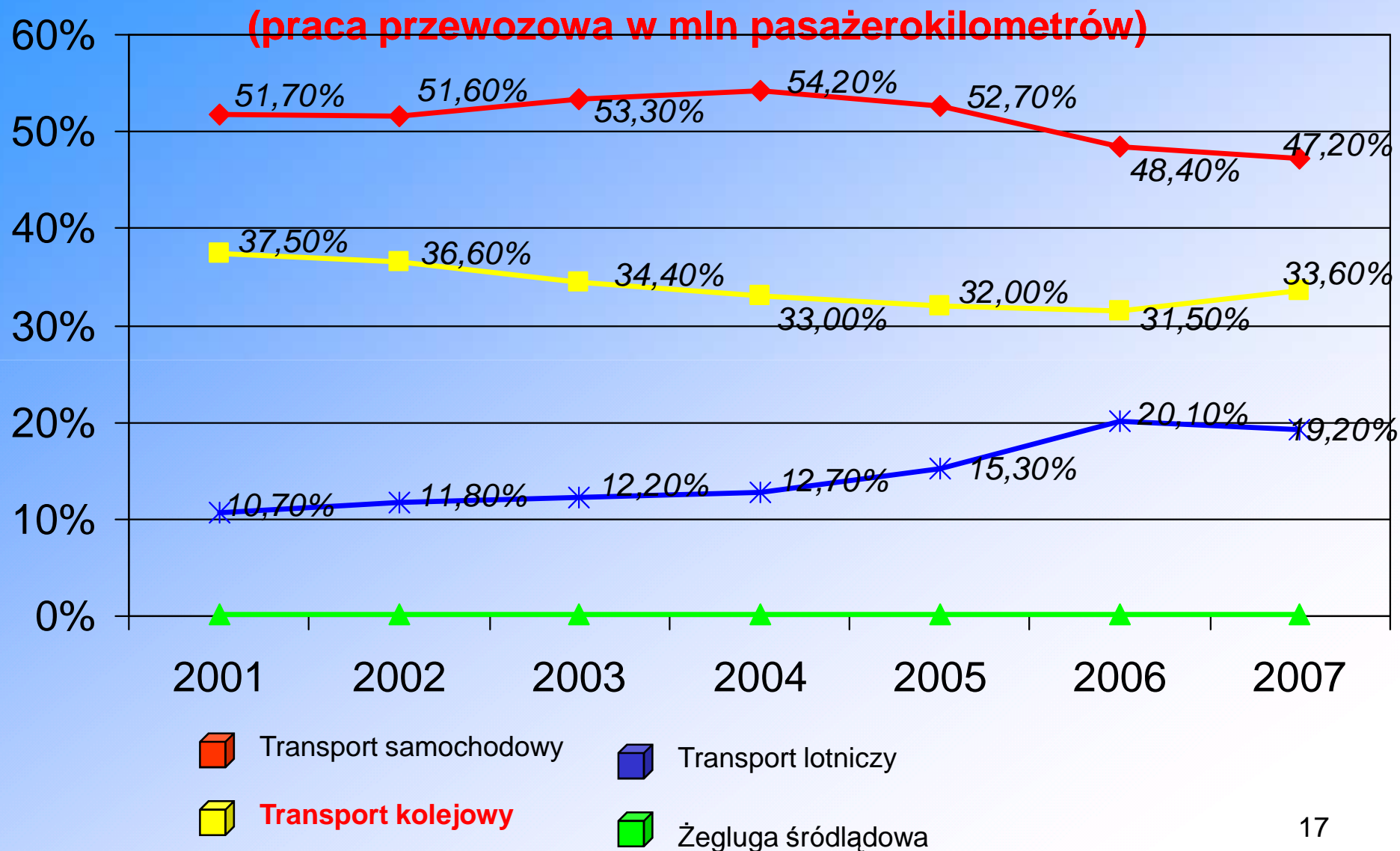


# Udział transportu towarowego w Polsce





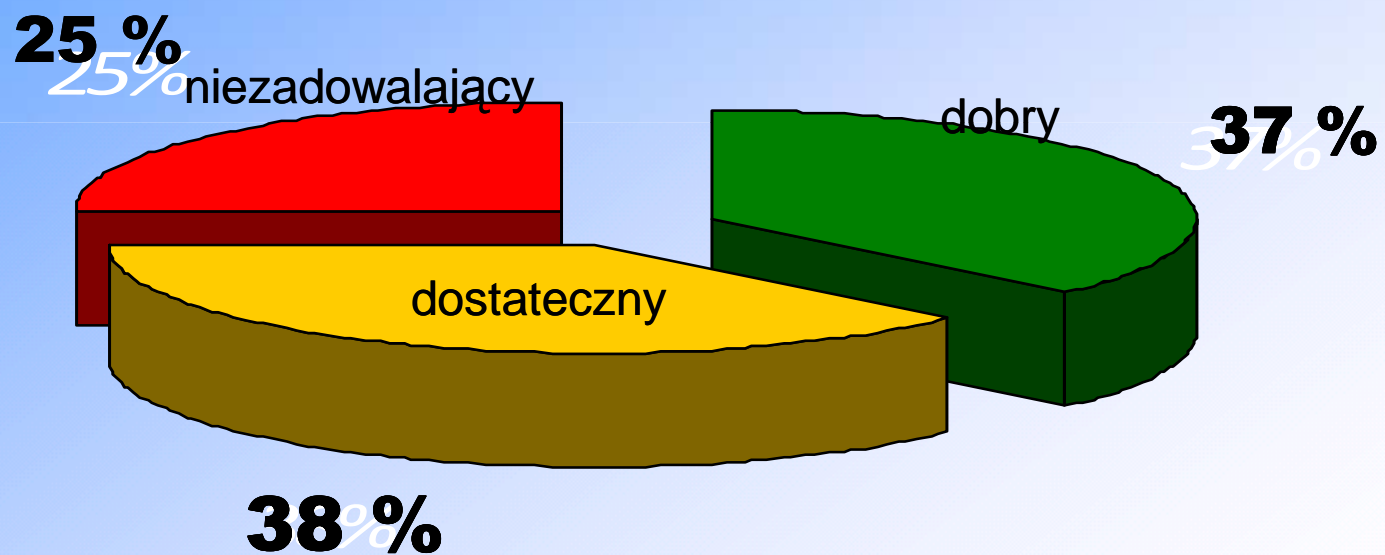
# Udział transportu pasażerskiego w Polsce





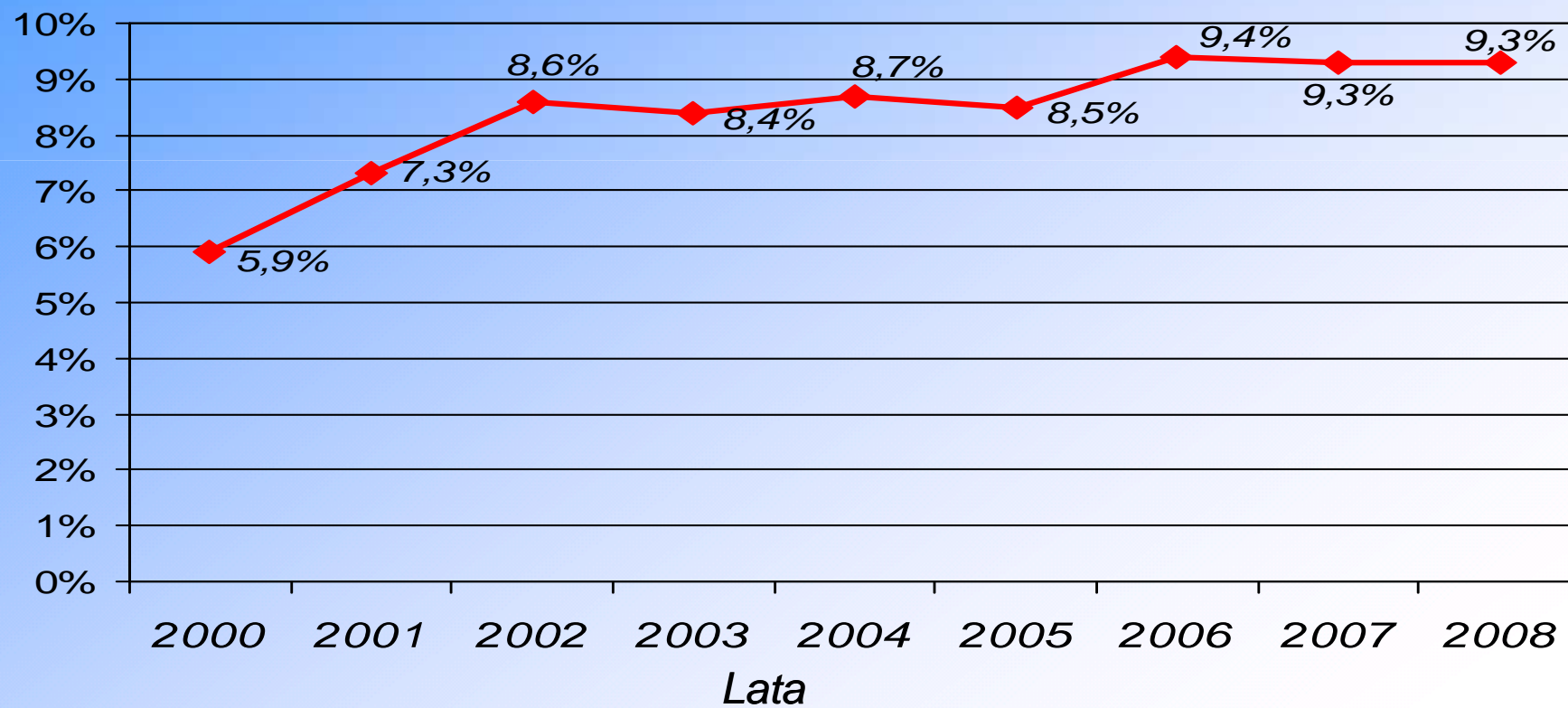


# Stan techniczny linii eksploatowanych przez PKP PLK





## Długość torów PKP PLK z ograniczeniami prędkości





***Dziękuję za uwagę***

**[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)**

