

REGULACJA DOSTĘPU DO INFRASTRUKTURY DWORCOWEJ W POLSCE I EUROPIE

DATA PRZESŁANIA: 12.01.2018, DATA AKCEPTACJI: 18.06.2018, KODY JEL: L5, L91, L92

Mirosław Antonowicz

Akademia Leona Koźmińskiego
maaw@kozminski.edu.pl

Tomasz Moś

PKP S.A.
tomasz.mos@pkp.pl

STRESZCZENIE

Autorzy w swoim artykule przedstawiają nowe rozwiązania wynikające z implementacji do prawa polskiego Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (dalej Dyrektywa). Szczególną uwagę poświęcają zagadnieniom udostępniania infrastruktury usługowej, głównie stacjom pasażerskim. Proces ten został poddany analizie celem wdrożenia proponowanych rozwiązań do praktyki biznesowej na polskim rynku usług kolejowego przewozu osób. Autorzy dla zobrazowania konieczności i istoty zagadnienia wykorzystali technikę benchmarkingu¹, badając rozwiązania niemieckie i francuskie. W swoim artykule wskazują na wagę prezentowanych rozwiązań dla praktyki funkcjonowania polskiego rynku transportu kolejowego.

SŁOWA KLUCZOWE

infrastruktura usługowa, stacja pasażerska, operator stacji pasażerskiej, powierzchnia do odprawy podróżnych

WSTĘP

Dworce kolejowe są kluczowymi punktami na mapie transportowej Polski. Pomimo zmian w sposobie przemieszczania się, związanych przede wszystkim z rozwojem motoryzacji indy-

¹ Dla rozważań przyjęto, że *benchmarking* to praktyka wykorzystywana w zarządzaniu, polegająca na porównywaniu procesów i praktyk stosowanych przez własne przedsiębiorstwo ze stosowanymi w przedsiębiorstwach uważanych za najlepsze w analizowanej dziedzinie.

widualnej, transport kolejowy w dalszym ciągu pełni jedną z kluczowych ról w zapewnieniu mobilności społeczeństwa. Sieć czynnych dworców kolejowych zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna (PKP S.A.) obejmuje blisko 600 obiektów, w tym 17 dworców Premium. Powierzchnia ogólnodostępna dworców PKP S.A. wynosi ponad 150 tys. m². W rozkładzie jazdy 2016/2017 na obiektach dworcowych PKP S.A. zaplanowano około 10–11 mln zatrzymań pociągów pasażerskich. Obiekty będące w zarządzaniu PKP S.A. charakteryzują się bardzo dużym zróżnicowaniem zarówno pod względem architektonicznym, standardu świadczonych usług, jak i pod kątem stanu technicznego. Ponad 40% czynnych dworców jest objętych ochroną konserwatorską. Zgodnie z przyjętą przez PKP S.A. kategoryzacją czynne dworce kolejowe dzielą się na sześć kategorii: Premium, Wojewódzki, Aglomeracyjny, Regionalny, Lokalny i Turystyczny (Materiały wewnętrzne PKP S.A, 2015). W ramach każdej kategorii zdefiniowano założenia funkcjonalne i profil użytkownika dworca oraz przypisano określony standard usług. Aby zapewnić pasażerom odpowiedni standard dworców kolejowych, tak w aspekcie architektonicznym, jak i usługowym, PKP S.A. prowadzi szeroko zakrojony program inwestycyjny. Do roku 2023 prace inwestycyjno-modernizacyjne obejmą blisko 200 kolejowych dworców.

Celem artykułu jest wskazanie możliwości wdrożenia do praktyki działań rynkowych mechanizmu udostępniania przewoźnikom infrastruktury dworcowej i pobierania opłat.

UDOSTĘPNIANIE STACJI PASAŻERSKICH – PRZYKŁADY EUROPEJSKIE

Mając na uwadze zapisy znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym (2016), PKP S.A. podjęła dodatkowe prace analityczne w zakresie rozwiązań prawno-biznesowych stosowanych przez inne zarządy kolei europejskich w obszarze udostępniania obiektów infrastruktury usługowej i opłat. Kluczowym aspektem analizy była identyfikacja modeli biznesowych dla kalkulacji stawek za udostępnienie infrastruktury usługowej stacji pasażerskich. W odniesieniu do kolei niemieckich oraz francuskich dokonano również analizy zapisów aktów prawnych, które regulują funkcjonowanie infrastruktury usługowej w transporcie kolejowym. Analiza modeli niemieckiego i francuskiego pokazała, że w obu tych krajach funkcjonują rozwiązania przewidujące obowiązkowe wnioskowanie, kontraktowanie i rozliczanie usług świadczonych przewoźnikom przez operatorów stacji pasażerskich.

Operatorem stacji pasażerskich w Niemczech jest spółka z Grupy Deutsche Bahn – DB Station & Service. Zarządza ona około 5400 stacjami pasażerskimi, z których 800 dysponuje budynkami dworcowymi. Podstawowym aktem prawnym wdrażającym do niemieckiego prawa krajowego zapisy Dyrektywy jest przyjęta w 2016 roku ustawa o regulacji kolei (ERegG, 2016), przy czym należy zwrócić uwagę, że system udostępniania przewoźnikom stacji pasażerskich i poboru opłat z tym związanych funkcjonuje w Niemczech już od wielu lat. Nowa ustawa precyzuje pewne regulacje i zapewnia pełną zgodność prawa krajowego z zapisami Dyrektywy.

Ustawa o regulacji kolei obowiązuje zarządców infrastruktury kolejowej oraz operatorów obiektów infrastruktury usługowej do zawierania umów z przewoźnikami, w których określa się warunki dostępu do infrastruktury, w tym opłaty. Obowiązek zawarcia umowy dotyczy stacji pasażerskich w takim samym stopniu, jak innych obiektów infrastruktury usługowej. Ustawa przewiduje przepisy szczególne dotyczące opłat za dostęp do stacji pasażerskich dla przewoźników

lokalnych finansowanych przez landy w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Nakłada też ograniczenie na dalszy wzrost tych opłat rok do roku, uzależniając je od środków na finansowanie przewozów kolejowych przeznaczonych przez landy. Podstawą wysokości opłat jest ich poziom z rozkładu jazdy 2016/2017.

Na bazie przepisów prawnych funkcjonuje INBP (*Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe*), czyli regulamin DB Station & Service, zawierający szczegółowy opis usług i kalkulacji opłat za dostęp do stacji pasażerskich. Należy zaznaczyć, że w Niemczech przyjęto szczególne rozwiązanie polegające na tym, że operator DB Station & Service pobiera opłatę za stację wyłącznie w części związanej z ruchem kolejowym (*Verkehrsstation*). Budynki dworcowe finansowane są z najmu i dzierżawy. Stawka jednostkowa dostępu do stacji pasażerskiej liczona jest, podobnie jak w modelu zaproponowanym przez PKP S.A., w odniesieniu do kategorii stacji (7 kategorii), regionu (28 regionów) oraz typu ruchu (dalekobieżny lub regionalny).

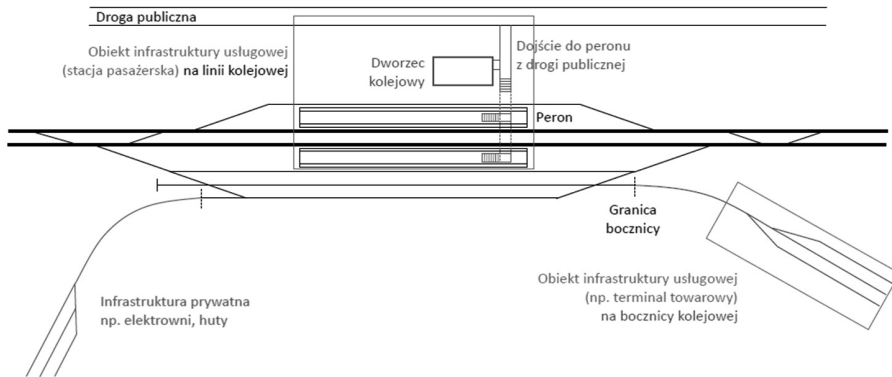
W modelu francuskim operatorem stacji pasażerskich jest przedsiębiorstwo z grupy Société nationale des chemins de fer français – SNCF Mobilités, a dokładniej jego wydzielona część (oddział) pod nazwą Gares & Connexions. Zarządza ona około 3000 stacji kolejowych, z których 1750 stanowią przystanki kolejowe pozbawione budynku dworca i stałego personelu. Podstawowe akty prawne (Code des transports, 2016; Décret..., 2016) zostały znowelizowane w 2016 roku w celu dostosowania do wymogów Dyrektywy.

Funkcjonujący we Francji system prawny obliguje przewoźników kolejowych do zawarcia umowy i uiszczenia opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej. Dotyczy to również stacji pasażerskich, w tym należących do nich budynków publicznych. Kodeks transportowy wprost definiuje przedsiębiorstwo SNCF Mobilités (którego oddziałem jest zarządca infrastruktury pasażerskiej Gares & Connexions) jako podmiot odpowiedzialny za zarządzanie stacjami i pobieranie opłat. Na bazie przepisów prawnych funkcjonuje regulamin DRG (*Document de Référence des Gares de Voyageurs*) zawierający szczegółowy opis usług i kalkulacji opłat za dostęp do stacji pasażerskich. Dokument jest wspólny dla Gares & Connexions (zarządcy budynków dworcowych) oraz SNCF Réseau (zarządcy infrastruktury kolejowej, odpowiedzialnego za perony i drogi dojścia do nich).

Opłata za dostęp do stacji pasażerskiej jest kalkulowana na podstawie kategorii obiektu (3 kategorie) oraz w podziale na regiony administracyjne (21 regionów). Wyjątkiem są stacje najwyższej kategorii, odpowiednik kategorii Premium w PKP S.A., na których obowiązują stawki indywidualne. Stawka jednostkowa za dostęp do stacji pasażerskiej podlega różnicowaniu w zależności od typu ruchu kolejowego (dalekobieżny lub regionalny).

SYSTEMATYKA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ I USŁUGOWEJ W USTAWIE O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Znaczący wpływ na funkcjonowanie dworców kolejowych mają regulacje dotyczące udostępniania infrastruktury usługowej (Dyrektywa, 2012). Zapisy Dyrektywy, w tym art. 13 pn. Warunki dostępu do usług, zostały transponowane do prawa polskiego (Ustawa, 2016). Rodzaj obiektów infrastruktury przedstawia rysunek 1.



Rysunek 1. Obiekty infrastruktury kolejowej i usługowej zdefiniowane w ustawie o transporcie kolejowym.

Źródło: (Wilde, Wankiewicz, Sieczkowski, 2016, s. 16).

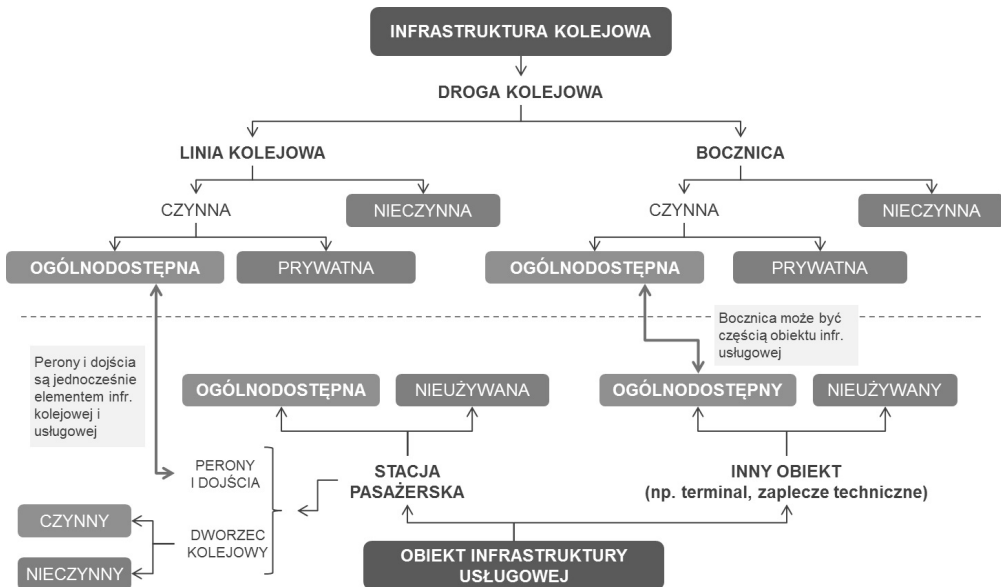
W skład infrastruktury kolejowej wchodzi elementy wymienione w załączniku nr 1 ustawy². Ustawa definiuje drogę kolejową jako tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z innymi elementami wymienionymi w załączniku nr 1, pod warunkiem ich funkcjonalnego połączenia. Drogi kolejowe dzielą się na linie kolejowe oraz bocznicę. Różnica między typami dróg kolejowych zawiera się w ich przeznaczeniu. Linią kolejową jest droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów, natomiast bocznicą – droga kolejowa połączona z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności, które można łącznie określić jako manewrowe (ustawa wymienia czynności ładunkowe, utrzymaniowe, postojowe, przemieszczania i włączania do ruchu).

W ustawie, zgodnie z Dyrektywą, wprowadzono nową kategorię obiektów kolejowych – infrastruktury usługowej. Są to obiekty budowlane przeznaczone do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, np. stacja pasażerska, terminal towarowy, stacja rozrządowa, punkt zaplecza technicznego, stacja paliw.

Stacja pasażerska jest szczególnym przykładem obiektu infrastruktury usługowej obejmującym dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów. Dworzec kolejowy definiowany jest jako obiekt budowlany położony przy linii kolejowej, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego. Proces udostępniania przewoźnikom stacji pasażerskich przebiega na zasadach ogólnych określonych dla wszystkich obiektów infrastruktury usługowej w rozdziale 6a ustawy. Jednak ze względu na specyfikę stacji pasażerskiej, która wykorzystywana jest nie tylko przez samych przewoźników, lecz także bezpośrednio przez ogół społeczeństwa, istotne uregulowania związane z udostępnianiem i funkcjonowaniem stacji zawarto dodatkowo w osobnym rozdziale 6b ustawy.

² Załącznik nr 1 wskazuje, że do infrastruktury kolejowej zaliczamy: tory kolejowe, obiekty inżynierskie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich, rampy, przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, systemy oświetleniowe, urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej, grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione powyżej.

Ustawa definiuje też dostępność elementów infrastruktury kolejowej i usługowej oraz obowiązki zarządców infrastruktury kolejowej i operatorów obiektów infrastruktury usługowej. Rysunek 2 przedstawia strukturę i klasyfikację dostępności obiektów infrastruktury kolejowej i usługowej według ustawy.



Rysunek 2. Struktura i dostępność infrastruktury kolejowej i usługowej.

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą infrastruktura kolejowa może nie być udostępniana przewoźnikom, jeśli została zgłoszona jako:

- nieczynna, tj. infrastruktura, na której zarządca nie dopuścił ruchu kolejowego;
- prywatna, tj. wykorzystywana do realizacji wyłącznie własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy, innych niż przewóz osób.

Natomiast obiekt infrastruktury usługowej (w tym stacja pasażerska) może nie być udostępniany tylko wtedy, gdy jego operator określił go jako nieużywany.

Zarządca infrastruktury kolejowej określa status poszczególnych linii kolejowych i bocznic (dostępne, nieczynne, prywatne) w statucie sieci kolejowej. Analogicznie operator obiektu infrastruktury usługowej określa w jego statucie czy jest on przeznaczony do udostępniania. Warto zwrócić uwagę na różnicę w klasyfikacji dostępności obiektów infrastruktury usługowej i kolejowej polegającą na tym, że ten pierwszy nie może być uznany za prywatny – zawsze podlega udostępnieniu, chyba że został wyłączony z eksploatacji.

Ponadto w przypadku dworców kolejowych, jak również peronów, ustawa wprowadza odrębny podział na obiekty czynne i nieczynne, niezależny od faktu udostępniania stacji. Możliwy jest zatem przypadek, w którym w skład udostępnianej (używanej) stacji pasażerskiej wchodzi

nieczynny budynek dworcowy, tzn. udostępnianiu podlega wyłącznie obszar peronów i dojeżdż do nich. Sytuacja taka występuje w wielu przypadkach na polskiej sieci kolejowej. Należy też zwrócić uwagę na wynikające z ustawy obszary wspólne między infrastrukturą kolejową a usługową. Można wyróżnić dwa takie przypadki. Po pierwsze, bocznicą kolejową może być powiązana z obiektem infrastruktury usługowej (np. terminalem towarowym). W takiej sytuacji zalecane jest ich połączenie i udostępnianie łączne w ramach infrastruktury usługowej. W drugim przypadku perony i drogi dojeżdż do nich, które zgodnie z załącznikiem nr 1 ustawy należą do elementów infrastruktury kolejowej i wchodzi w skład linii kolejowej, są jednocześnie z definicji częścią obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej. Stosownie do stanowiska wyrażonego w uzasadnieniu do projektu nowelizacji ustawy o tym, czy obiekt zaliczany jest do obiektów infrastruktury usługowej, decyduje jego funkcja określona w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, niezależnie od tego, czy w skład obiektu wchodzi infrastruktura kolejowa. Ze względu na funkcję pasażerską perony i drogi dojeżdż do nich mogą być udostępniane na zasadach właściwych dla obiektów infrastruktury usługowej (stacji pasażerskich).

ZASADY UDOSTĘPNIANIA STACJI PASAŻERSKICH WEDŁUG REGULACJI PRAWNYCH

Stacje pasażerskie stanowią szczególny przypadek obiektu infrastruktury usługowej. Udostępniane są podróżnym nieodpłatnie, przewoźnikom kolejowym zaś na zasadach ogólnych określonych dla wszystkich obiektów infrastruktury usługowej (w zakresie wniosku, regulaminu, umowy, opłat – Ustawa, 2016, rozdz. 6a).

Zgodnie z ustawą przewoźnikom udostępniane są:

- powierzchnie przeznaczone do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych, lub
- system sprzedaży biletów obsługiwany przez operatora stacji pasażerskiej.

Należy zaznaczyć, że PKP S.A., będąc operatorem stacji pasażerskiej, nie obsługuje ani nie udostępnia obecnie systemu sprzedaży biletów. W zakresie tej usługi PKP S.A. zapewnia na dworcach kolejowych powierzchnie pod okienka kasowe oraz biletomaty, które wynajmowane są przewoźnikom i agentom na zasadzie komercyjnej i nie podlegają regulacjom dotyczącym udostępniania obiektów infrastruktury usługowej.

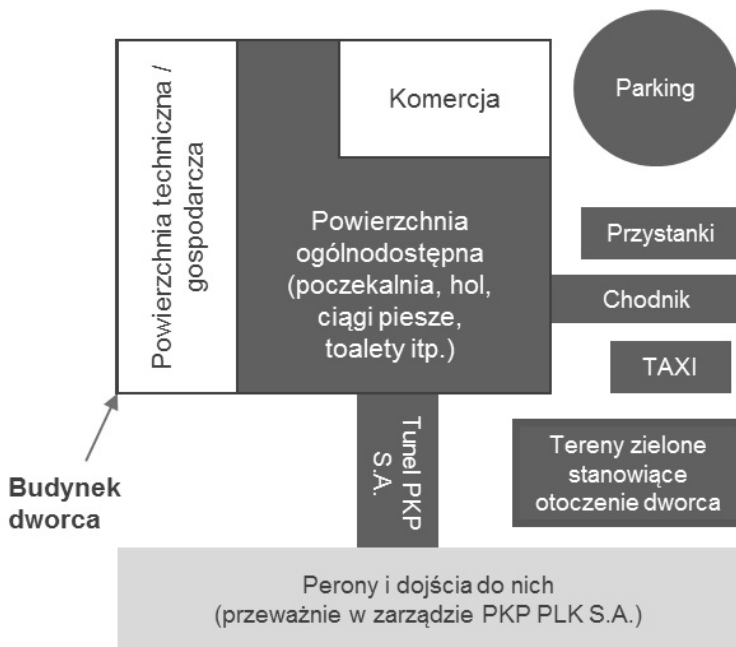
W obszarze obsługi pasażerskiej ustawa nakłada na operatora stacji pasażerskiej obowiązek opracowania i udostępniania w formie ogłoszeń na tablicach informacyjnych regulaminu korzystania ze stacji pasażerskiej przez podróżnych, w którym w szczególności wymienione być powinny elementy stacji pasażerskiej, które są nieczynne. Jeżeli stacja pasażerska jest zarządzana przez kilku operatorów, opracowują oni wspólny regulamin korzystania z tego miejsca. W przypadku stacji pasażerskich w Polsce często spotykaną sytuacją jest współdzielone zarządzanie stacją pasażerską, w ramach którego PKP S.A. jest zarządcą dworca kolejowego, natomiast Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna (PKP PLK S.A.) zarządza peronami i drogami dojeżdż do nich. Regulaminy stacji pasażerskich współzarządzanych przez PKP S.A. i PKP PLK S.A. zgodnie z ustawą zostały stworzone we współpracy obu spółek.

Operator stacji pasażerskiej zarządzający czynnym dworcem kolejowym obowiązany jest również zapewnić podróżnym poczekalnię.

Kluczowym terminem wynikającym z ustawy jest „powierzchnia przeznaczona do odprawy podróżnych”. Jest ona podstawowym obszarem udostępnianym przewoźnikom, będącym podstawą do kalkulacji opłaty za dostęp do infrastruktury usługowej na stacji pasażerskiej. W kontekście dworców kolejowych PKP S.A. zdefiniowała cechy, jakimi powinna się wyróżniać powierzchnia do odprawy podróżnych (Materiały wewnętrzne PKP S.A., 2017):

- jest udostępniana nieodpłatnie podróżnym, obejmuje wszystkie usługi pasażerskie świadczone przez PKP S.A.;
- nie jest wynajmowana komercyjnie (na podstawie umowy najmu, dzierżawy lub innej o podobnym charakterze);
- została wyznaczona w ramach stacji pasażerskich zarządzanych przez Spółkę;
- umożliwia fizyczny i nieograniczony dostęp pasażera, tj. stanowi miejsce oczekiwania, przemieszczania się lub świadczenia usług pasażerskiej;
- z powierzchni do odprawy podróżnych powinny być wyłączone powierzchnie o charakterze technicznym i gospodarczym oraz te niezwiązane z funkcją odprawy podróżnych, np. klatka schodowa prowadząca do mieszkań na dworcu czy lokali technicznych.

Rysunek 3 pokazuje schematycznie zasięg powierzchni do odprawy podróżnych na dworcach kolejowych.



Rysunek 3. Powierzchnia do odprawy podróżnych na dworcu kolejowym (zaznaczona kolorem czarnym).

Źródło: opracowanie własne.

Kierując się powyższymi wytycznymi, do powierzchni przeznaczonych do odprawy podróżnych zaliczyć można obszary wewnątrz budynku dworca, w tym poczekalnię, hol dworcowy, punkty informacyjne, pieszce ciągi komunikacyjne umożliwiające korzystanie z usług pasażerskich na dworcu. Powierzchnię przeznaczoną do odprawy podróżnych tworzą również wybrane obszary na zewnątrz budynku dworcowego, takie jak: chodniki, przejścia podziemne, nadziemne i w poziomie szyn, trawniki i tereny zielone wchodzące w skład jednostki dworcowej i stanowiące otoczenie dworca, ściśle wpływając na jego odbiór przez pasażerów, plac przydworcowy, miejsca dla stojaków na rowery, miejsca siedzące na zewnątrz budynku, jezdnie, miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów służących pasażerom w dotarciu do stacji pasażerskiej, postój taxi oraz przystanki komunikacji miejskiej znajdujące się na terenie zarządzanym przez PKP S.A. Należy także nadmienić, że powierzchnią przeznaczoną do odprawy podróżnych znajdującą się w zarządzie PKP S.A. są wybrane perony, zlokalizowane np. na Dworcu Centralnym w Warszawie czy na dworcu Warszawa Wileńska.

W skład takiej powierzchni nie wchodzi natomiast np. płatna toaleta w budynku dworca, ponieważ stanowi ona powierzchnię wynajętą komercyjnie. Powierzchni przeznaczonych do odprawy podróżnych nie tworzą też wspomniane wyżej kasy biletowe i biletomaty.

Zgodnie z ustawą (2016, rozdz. 6b) proces udostępniania przewoźnikom stacji pasażerskich jest taki sam, jak w przypadku innych obiektów infrastruktury usługowej. Jego pierwszym etapem jest złożenie przez przewoźnika wniosku o udostępnienie obiektu. Taki wniosek warunkuje możliwość udostępnienia obiektu i korzystania przez przewoźnika z usług tam świadczonych (Ustawa, 2016, art. 36a, ust. 1). Sposób wnioskowania o dostęp oraz termin składania wniosków określany jest przez operatora w regulaminie obiektu infrastruktury usługowej. W regulaminie tym operator określa również m.in. wysokość opłat za dostęp do obiektu zgodnie z warunkami zdefiniowanymi w art. 36e ust. 1 ustawy („opłaty nie mogą przekraczać kosztów udostępnienia obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk”). Operator rozpatruje wnioski przewoźnika w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia jego otrzymania.

Pozytywne rozpatrzenie wniosku przewoźnika wiąże się z zawarciem umowy korzystania ze stacji pasażerskiej. Przewoźnik nabywa prawo do korzystania z usług po zawarciu z operatorem umowy określającej prawa i obowiązki stron (Ustawa, 2016, art. 36c, ust. 1).

Należy zwrócić uwagę, że zapisy ustawowe wskazują na obligatoryjność trybu wnioskowania o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i zawarcia umowy z operatorem. Jeśli przewoźnik kolejowy zamierza korzystać z obiektu, np. stacji pasażerskiej i jej elementów składowych, to złożenie stosownego wniosku i zawarcie umowy dostępowej jest obowiązkowe. Niespełnienie tego obowiązku jest działaniem niezgodnym z ustawą i może skutkować roszczeniem operatora obiektu.

Ustawa daje operatorowi możliwość odmowy dostępu do obiektu infrastruktury usługowej, jeżeli wykaże on, że (art. 36b, ust. 4):

- przewoźnik może skorzystać z innego obiektu na porównywalnych ekonomicznie warunkach,
- pozytywne rozpatrzenie wniosku wymagałoby poniesienia nakładów na zwiększenie przepustowości obiektu,
- pozytywne rozpatrzenie wniosku uniemożliwiłoby realizację uzasadnionych potrzeb własnych lub wykonanie zawartych wcześniej umów.

Jednocześnie ustawa (art. 36d, ust. 1) zapewnia przewoźnikowi narzędzie odwoławcze w postaci możliwości skargi do Urzędu Transportu Kolejowego (UTK). Prezes UTK może, w drodze decyzji, nakazać operatorowi zapewnienie przewoźnikowi kolejowemu w wyznaczonym terminie dostępu do obiektu, o ile stwierdzi wystąpienie naruszeń przepisów art. 36b.

W 2017 roku PKP S.A. przeprowadziła wiele prac związanych z opracowaniem wymaganych ustawą dokumentów, w tym statutów obiektów zawierających informacje na temat tego, czy obiekt jest przeznaczony do udostępniania, regulaminów dostępu do obiektów, w których określa się m.in. wysokość opłat za dostęp do obiektu, oraz regulaminów korzystania ze stacji pasażerskich przez podróżnych udostępnianych w formie ogłoszeń na tablicach informacyjnych. Zgodnie z ustawą PKP S.A. zapewnia również wkład do rejestru obiektów infrastruktury usługowej prowadzonego przez prezesa UTK, zawierającego dane identyfikujące właściciela, zarządzającego i operatora obiektu oraz informacje o zakresie usług świadczonych na stacji pasażerskiej. Prowadzone działania były koordynowane z innymi operatorami stacji pasażerskich, przede wszystkim z PKP PLK S.A. i jednostkami samorządu terytorialnego.

Kierując się zapisami ustawy, PKP S.A. zaproponowała cennik dostępu do dworców kolejowych (2017), który bazuje na analizie kosztów powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, w tym usług pasażerskich świadczonych w ramach tej powierzchni, jak również na określonych w ustawie kosztach udostępniania powierzchni przeznaczonej pod informacje handlowe. Algorytm obliczania stawki oparty jest m.in. na analizie praktyk zagranicznych w tym zakresie w Niemczech i Francji, z uwzględnieniem lokalnej polskiej specyfiki. Na bazie uzasadnionych kosztów świadczenia usług stawka opłaty jednostkowej za zatrzymanie kalkulowana jest w podziale na przyjęte w PKP S.A. kategorie dworców (6 kategorii), województwo (16 jednostek) oraz rodzaj ruchu (dalekobieżny i regionalny), co daje łącznie 192 stawki jednostkowe. Zgodnie z ustawą do stawki bazowej dodany został rozsądny zysk w wysokości 10%.

PODSUMOWANIE

Zapisane w nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym regulacje dotyczące udostępniania obiektów infrastruktury usługowej znacząco zmieniają relacje między uczestnikami rynku kolejowego. W kontekście dworców kolejowych stanowiących z definicji część stacji pasażerskiej ustawa tworzy obowiązek złożenia wniosku przez przewoźnika i zawarcia umowy między PKP S.A. a przewoźnikiem kolejowym dającej temu przewoźnikowi (oraz pośrednio pasażerom uruchamianych przez niego pociągów) prawo do korzystania z usług pasażerskich świadczonych na dworcu. Zgodnie z przedstawioną analizą modeli zagranicznych obowiązujące w Polsce rozwiązania prawne są podobne do rozwiązań w innych krajach Unii Europejskiej, takich jak Niemcy i Francja. W ramach rozwiązania systemowego każdy z przewoźników, którego pociągi zatrzymują się na stacji pasażerskiej, powinien wносить opłatę za dostęp do powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych i świadczonych na tej powierzchni usług, pokrywającą koszty obsługi pasażerskiej z uwzględnieniem rozsądnego zysku. Zapewni to niezbędne wsparcie obiektom dworcowym, które obecnie finansowane są ze środków własnych PKP S.A., w tym z działalności komercyjnej. Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna prowadzi wiele działań mających na celu zwiększenie efektywności finansowej dworców poprzez poprawę ich zagospodarowania komer-

cyjnego, jak również wykorzystywanie nowoczesnych energooszczędnych technologii. Mimo to należy stwierdzić, że wsparcie ze strony przewoźników jest niezbędne w utrzymaniu założonego standardu obiektów dworcowych. Dotyczy to szczególnie tych dworców, które przeszły proces inwestycyjny i gdzie standard usług jest bardzo wysoki.

LITERATURA

- Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej* (2017). Pobrane z: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/udostepnianiestacji/dokumenty/download/05.cennik-dostpu.pdf> (11.12.2017).
- Code des transports (2016). Pobrane z: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20160409> (11.12.2017).
- Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire (2016). Pobrane z: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000025181249&dateTexte=20161106> (11.12.2017).
- Dyrektywa (2012). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Dz.Urz. UE 2012, L 343.
- ERegG (2016). Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082). Pobrane z: <https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/BJNR208210016.html> (11.12.2017).
- Materiały wewnętrzne PKP S.A. (2015). *Strategia dworcowa*. Warszawa.
- Materiały wewnętrzne PKP S.A. (2017). Warszawa.
- Ustawa (2016). Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw. Dz.U. z 29 listopada 2016, poz. 1923.
- Wilde, K., Wankiewicz, M., Sieczkowski, P. (2016). *Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym*. Warszawa: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

REGULATION OF ACCESS TO RAILWAY STATION INFRASTRUCTURE IN POLAND AND EUROPE

SUMMARY

In their article the authors present new solutions resulting from the implementation of the directive of the European Union establishing a single European railway area to the Polish law. Particular attention is devoted to providing access to service facilities, mainly passenger stations. The process of providing access to the passenger station has been analysed in the light of the implementation of the proposed solutions to business practices on the Polish market of rail passenger services. The authors illustrate the need for and the substance of the issues using the technique of benchmarking to explore the German and French solutions. They point out the importance of the presented solutions for the practice of the Polish rail transport market.

KEYWORDS

service facilities, passenger station, operator of the passenger station, check-in area

Translated by Tomasz Moś