Joanna Raczyńska

Usługi publiczne w kolejowym transporcie pasażerskim w Unii Europejskiej

Publiczne usługi transportowe odgrywają decydującą rolę w transporcie pasażerskim w Unii Europejskiej zarówno z gospodarczego, jak i politycznego punktu widzenia. Szacuje się, że około 90% krajowych przewozów pasażerskich realizowanych w Unii Europejskiej jest objętych formą umowy na świadczenie usług publicznych. Ponadto, publiczne usługi transportowe niewątpliwie stanowią dla władz publicznych narzędzie kształtowania polityki społecznej.

W sektorze transportu kolejowego, rządy na całym świecie finansują do pewnego stopnia krajowy pasażerski rynek kolejowy. Finansowanie to jest niezależne i oddzielone od jakiegokolwiek wsparcia finansowego w zakresie zapewnienia i utrzymania infrastruktury kolejowej. W 2004 r. płatności rządów piętnastki na rzecz usług o charakterze służby publicznej wyniosły około 10 mld euro. Płatności te pokrywały około 30% kosztów eksploatacyjnych (tj. dochody z biletów pokrywały 70% tych kosztów).

Tradycyjnie istnieją trzy zasadnicze powody, dla których państwo finansuje sektor transportu kolejowego:

1) dostarcza on usługi transportowe w ogólnym interesie wszystkich obywateli, mając na uwadze zapewnienie podstawowego prawa do przemieszczania się, które jest zasadniczym celem politycznym wszystkich rządów;
2) zapewniając przystępne usługi kolejowe jest on ważnym elementem rządowych programów opieki społecznej i regionalnych programów;
3) mając na uwadze rozwoju transportu drogowego, który nie płaci za wytwarzanie tzw. kosztów zewnętrznych (zanieczyszczenie środowiska, wypadki i kongestia), istotnym staje się wspieranie alternatywnego środka transportu, który nie przynosi takich kosztów, a jeśli już to w żadnej porównywalnej proporcji.

Znaczne osłabienie kolei Wspólnoty w latach 60. XX w. z powodu konkurencji jaką stworzył rozwijający się dynamicznie rynek samochodowy i w konsekwencji zmniejszenie liczby pasażerów w regionalnych przewozach kolejowych (we Francji w latach 1964–1969 odnotowano spadek z 6,4 do 5,2 mld pasaż/km.) dały impuls do ustanowienia szczegółowych regulacji wspólnotowych w odniesieniu do usług publicznych w transporcie.

Sprawa rekompensowania kosztów w regionalnych usługach kolejowych była jedną z pierwszych jakie uregulowano w ramach wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej.

Ramy prawne Unii Europejskiej w zakresie usług publicznych

W Traktacie ustanawiającym Wspólnotę Europejską z 1957 r., który stanowi podstawę do działań instytucji Unii Europejskiej między innymi w zakresie wytyczania polityki transportowej, nie występuje określenie „usługi użyteczności publicznej". W praktyce wspólnotowej pochodzi ono od wyrażenia „usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym", która jest tam zapisana (art. 86 ust. 2). Wyrażenie to obejmuje usługi rynkowe i nierynkowe o charakterze gospodarczym, które państwa członkowskie lub Wspólnota podporządkowują szczególnym zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z kryterium interesu gospodarczego.

W sektorze transportu zasady wspólnotowe pozwalają państwom członkowskim na wprowadzenie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych (*Public Service Obligation PSO*). Oznaczają one „zobowiązania, jakich zainteresowane przedsiębiorstwa transportowe, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjęłoby lub nie przyjęłoby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach" . Cytowane określenie pochodzi z pierwszego rozporządzenia (EWG) nr 1191/69 w sprawie działań podejmowanych przez państwa członkowskie dotyczących wypełniania obowiązków nieodłącznie związanych ze służbą publiczną w przewozach kolejami, drogami i śródlądowymi drogami wodnymi.

Rozporządzenie z 1969 r. ustanawia ogólne ramy mające zastosowanie do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i ustala metody obliczania rekompensat. Zgodnie z tym aktem prawnym świadczenie usług przewozowych o charakterze służby publicznej powinno być dokonywane na podstawie umowy zawartej pomiędzy właściwym organem władzy państwa członkowskiego a przedsiębiorstwem przewozowym.

Podpisanie przez organ władzy państwowej umowy o świadczeniu usług publicznych nakłada na ten organ zobowiązanie wypłaty rekompensaty wyrównującej obciążenia finansowe, które mogą występować w przedsiębiorstwie transportowym w związku z ustaleniem lub zaaprobowaniem przez władze publiczne stawek dla szczególnej kategorii pasażerów czy towarów, lub na wyszczególnionych trasach, niezgodnych z komercyjnym interesem tego przedsiębiorstwa, co powoduje powstanie specjalnej taryfy.

Rekompensata jest zatem wypłacana, gdy różnica między wpływami z przewozów, których obowiązek dotyczy, a kosztami tych przewozów jest mniejsza od różnicy między wpływami i kosztami, które mogłyby być wytworzone przez te przewozy, gdyby funkcjonowały one na zasadach rynkowych, biorąc pod uwagę zarówno koszty tych przewozów, które są przedmiotem obowiązku, jak i sytuację na rynku.

Uregulowania wprowadzone w rozporządzeniu 1191/69 miały na celu zdefiniowanie obowiązków służby publicznej oraz podjęcie przez państwa członkowskie decyzji co do zakresu utrzymywania tychże obowiązków w celu zabezpieczenia odpowiednich usług transportowych, rozpatrywanych w świetle popytu i podaży w sektorze transportu i potrzeb społeczeństwa.

W 1991 r. wprowadzono rozporządzenie 1893/91 w sprawie działań podejmowanych przez państwa członkowskie dotyczących wypełniania obowiązków nieodłącznie związanych ze służbą publiczną w przewozach kolejami, drogami i śródlądowymi drogami wodnymi, zmieniające to z 1969 r., rozszerzające zakres stosowania do przewoźników miejskich, podmiejskich lub regionalnych, przyznając jednocześnie państwom członkowskim prawo na odstępstwo od tego przepisu. Jako zasadę ogólną przewiduje ono zastąpienie nakładania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przez przyznawanie kontraktów na usługi publiczne, przy czym właściwe władze mogą nakładać ograniczenia na usługi o charakterze miejskim, podmiejskim i regionalnym oraz w zakresie taryf na rzecz szczególnych grup społecznych. Natomiast rozporządzenie to nie określa sposobu przyznawania kontraktów na usługi publiczne, w tym również nie rozstrzyga czy powinny być one przedmiotem przetargu.

Zmiany sytuacji gospodarczej sektora pasażerskiego transportu publicznego oraz otwarcie rynków transportu miejskiego i kolejowego niektórych państw członkowskich wymagały stworzenia takich ram prawnych dla zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, które z jednej strony charakteryzowałyby się przejrzystością, z drugiej spowodowałyby, że rekompensaty nie byłyby kwalifikowane jako pomoc publiczna.

W istocie bowiem do końca lat 90., z powodu braku konkurencji ponadnarodowej, Unia Europejska nie zajmowała się sposobem przyznawania kontraktów na usługi publiczne, nie analizując zasad przyznawania dziesiątków tysięcy kontraktów o charakterze lokalnym, czy też rekompensat przyznawanych przewoźnikom. Po zgłoszeniu do sądów krajowych lub Komisji Europejskiej skarg przewoźników, którzy w ramach zaproszeń do składania ofert w innych państwach członkowskich nie otrzymali kontraktów, Komisja Europejska uznała za konieczne przyjęcie przepisów jednoznacznie regulujących konkurencję, zapewniając przejrzystość w sposobie przyznawania i warunków wykonywania kontraktów na usługi publiczne.

Realizację tego Komisja Europejska zaproponowała w 2000 r. w projekcie zmian do omawianych rozporządzeń z 1961 i 1991 r. Propozycja opierała się na zasadach stosunków umownych pomiędzy władzami i przewoźnikami oraz wprowadzeniu procedury przetargowej w odniesieniu do kontraktów na usługi publiczne w celu uzyskania przejrzystości i uniknięcia dyskryminacji podczas ich przyznawania.

W wyniku dyskusji w Parlamencie Europejskim i w Radzie Unii Europejskiej, w szczególności propozycji wyjątkowych sytuacji, w których władza publiczna mogła podjąć decyzje o bezpośrednim przyznaniu kontraktu na usługi publiczne, bez procedury przetargowej, Komisja Europejska w 2002 r. złożyła zmodyfikowany projekt COM (2002/107), który uwzględniał część wniosków z tej dyskusji.

Prace nad tym dokumentem, szczególnie te prowadzone w Radzie, pokazały, iż ze względu na różne doświadczenia związane z otwieraniem rynku przez poszczególne państwa członkowskie wyrażają one rozbieżne poglądy w odniesieniu do stopnia liberalizacji rynku transportu lądowego. Część z nich, zaangażowana w otwarcie całości lub części sektora publicznego transportu lądowego, opowiadała się za propozycją Komisji Europejskiej. Inne, zwłaszcza te, w których utrzymywany jest znaczny monopol publiczny w tym sektorze, oceniały projekt negatywnie, będąc za utrzymaniem istniejącej sytuacji. Odrębnym punktem spornym pomiędzy państwami członkowskimi, czyniącym uzyskanie ostatecznego porozumienia praktycznie niemożliwym, był zakres stosowania rozporządzenia i rodzajów transportu, które powinno ono objąć.

Niewątpliwie na kształt dyskusji toczącej się na temat propozycji Komisji Europejskiej znowelizowania rozporządzeń z 1969 i 1991 r. znaczny wpływ miała sprawa Altmark Trans GmbH rozpatrywana przez Trybunał Konstytucyjny. Sprawa dotyczyła konfliktu dwóch niemieckich autobusowych przewoźników transportu publicznego, z których jeden otrzymał zezwolenie na prowadzenie przewozów bez przeprowadzenia procedury przetargowej, drugi zaś zakwestionował przyznanie tego kontraktu i złożył skargę w sprawie rekompensat, które otrzymał jego konkurent od władz publicznych.

Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 2003 r. potwierdza, że otwarcie rynków transportowych na konkurencję przewoźników z innych państw członkowskich i przyznawanie rekompensaty przewoźnikom transportu publicznego może mieć wpływ na wymianę pomiędzy państwami członkowskimi, a ich ewentualną kwalifikację jako pomoc państwa musi rozstrzygać Komisja Europejska. Wyrok stwierdza również, że rekompensaty na rzecz transportu publicznego wynikają z rozporządzenia 1191/69, a państwa członkowskie nie stosując jego przepisów nie dotrzymują zobowiązania do właściwego stosowania prawa wspólnotowego. Ponadto rekompensaty sprzeczne z tymi przepisami mogą zostać zakwalifikowane jako pomoc publiczna i uznane za niezgodne z Traktatem.

Uwzględniając dyskusję nad projektami z 2000 i 2002 r., dyskusję związaną z Białą Księgą z 12.05.2004 r. COM (2004)374 na temat skutecznego zapewnienia usług publicznych na rynkach wewnętrznych Unii Europejskiej, orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego w sprawie Altmark, Komisja Europejska przygotowała zupełnie nowy projekt rozporządzenia dotyczącego usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego.

Według Komisji ma on na celu ustalenie ram prawnych dla środków interwencyjnych właściwych władz, tj. przyznawania praw wyłącznych i rekompensat związanych ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych, które mają największy wpływ na konkurencję i wymianę pomiędzy państwami członkowskimi.

Nowy projekt ma zdaniem Komisji w sposób uproszczony, w stosunku do istniejących uregulowań, wyjaśnić mechanizmy przyznawania kontraktów na usługi publiczne proponując dwa, tj. procedurę przetargową i przyznawanie bezpośrednie oraz określić zasady rekompensowania w przypadku braku procedury przetargowej. Władze publiczne otrzymują również w nowej wersji rozporządzenia więcej swobody w celu szczegółowego opracowania procedury przetargowej, czy też zasad dotyczących podwykonawstwa.

Ponadto Komisja, uznając za niezbędne uelastycznienie swojej kolejnej propozycji, przewiduje możliwość świadczenia usług transportu publicznego przez właściwe władze na poziomie lokalnym lub poprzez przyznanie kontraktu z pominięciem procedury przetargowej „operatorowi wewnętrznemu" podlegającemu całkowitej kontroli tych władz.

We wniosku Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej podkreśla, że jej zamierzeniem było również „wzmocnienie zasad sprawiedliwości, przejrzystości oraz jawności, zapewnienie bezpieczeństwa prawnego, przy jedno-

czesnym zachowaniu specyfiki usług użyteczności publicznej, głównego elementu modelu europejskiego" .

Zarządzanie usługami publicznymi w sektorze kolejowym

Doświadczenia zarówno dotychczasowych piętnastu krajów Unii Europejskiej, jak i nowych jej członków wskazują na zróżnicowane podejście do zagadnienia usług publicznych w transporcie kolejowym. Stosowane w poszczególnych krajach Unii Europejskiej rozwiązania prawne i organizacyjne różnią się, mimo, że bazują na tych samych przepisach prawa wspólnotowego.

Różnice te dotyczą takich kwestii, jak: organizowanie usług publicznych, miejsce tych usług w systemie transportowym danego państwa, liczba przewoźników na rynku, procedura przyznawania kontraktów, formy i warunki rekompensaty, czas trwania kontraktu.

Przedstawione poniżej informacje dotyczą 23 państw członkowskich Unii Europejskiej (bez Cypru i Malty, które nie posiadają linii kolejowych) oraz Norwegii i Szwajcarii.

Organizacja kolejowych usług publicznych

Praktycznie istnieją trzy wzorce organizacji kolejowych usług publicznych w krajach Wspólnoty, tj. usługi publiczne organizowane są jedynie na poziomie krajowym, tj. centralnym poziomie rządowym, na poziomie regionalnym i lokalnym lub w ramach współpracy zarówno władz centralnych (rządowych), jak i lokalnych.

Tabela 1

Poziomy organizacji usług publicznych w państwach UE

Organizacja usług publicznych – poziom		
krajowy	**regionalny/lokalny**	**mieszany**
Austria, Belgia, Dania, Finlandia, Grecja, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Norwegia, Portugalia, Słowenia, Węgry, Wielka Brytania	Francja, Niemcy, Polska, Włochy	Czechy, Estonia, Hiszpania, Holandia, Słowacja, Szwecja, Szwajcaria

Zwraca uwagę fakt, że poziom, na którym organizowane są kolejowe usługi publiczne zależy głównie od wielkości powierzchni danego państwa. I tak w dużych terytorialnie państwach członkowskich, jedynie władze regionalne i lokalne, które mają najlepsze rozeznanie co do specyfiki potrzeb w zakresie transportu mieszkańców na ich terenie, odpowiadają za organizowanie usług publicznych, negocjowanie oraz podpisywanie kontraktów na te usługi. W Niemczech i we Francji mamy jednak również do czynienia z interwencją państwa, które alokuje środki finansowe na potrzeby władz regionalnych.

Jednak w większości państw członkowskich usługi publiczne organizowane są na poziomie ogólnokrajowym, a kontrakty, jeśli istnieje taki mechanizm, podpisywane są przez przewoźników bezpośrednio z władzami na szczeblu centralnym. W większości tych krajów prawo reguluje tylko ogólne zasady, szczegóły pozostawiając do rozstrzygnięcia w kontraktach. W pozostałych państwach kompetencje rozdzielone są między władze krajowe i regionalne.

Wśród nowych państw członkowskich znakomita większość opiera się na organizacji na poziomie krajowym. Należy jednak podkreślić, że jednym z pierwszych, w którym obowiązujące prawo powierza obowiązek organizowania usług publicznych bezpośrednio władzom lokalnym jest Polska.

Przewoźnicy

Obecne regulacje prawne Unii Europejskiej w zakresie rynku przewozów pasażerskich są ograniczone. Dyrektywa 91/440 przyznaje ugrupowaniom międzynarodowym prawo dostępu do przewozów międzynarodowych pomiędzy państwami członkowskimi, w których ugrupowania te zostały założone oraz innymi państwami członkowskimi w zakresie tranzytu. Formalnie zatem, zgodnie z legislacją wspólnotową rynek przewozów pasażerskich nie został otwarty.

W ramach nowych projektów aktów prawnych zawartych w tzw. trzecim pakiecie kolejowym, Komisja Europejska proponuje, od 2010 r., liberalizację międzynarodowych przewozów pasażerskich z kabotażem. W dokumencie tym jednak państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, kiedy jest to wyraźnie konieczne, do utrzymania równowagi gospodarczej przewozu objętego kontraktem służby publicznej oraz zostało to zatwierdzone przez organ regulacyjny.

W wielu państwach członkowskich istnieje tylko jeden przewoźnik, który będąc partnerem dla władz stanowi prawny lub faktyczny monopol dla usług publicznych. Jest nim albo przewoźnik narodowy albo spółka powstała w procesie jego przekształcenia. W tej sytuacji udział nowych przewoźników kolejowych jest z reguły marginalny. Sytuacja, w której rynek przewozów pasażerskich jest zamknięty dla konkurencyjnych przewoźników występuje aż w dziewięciu krajach Wspólnoty.

Rys. 1. Otwarcie rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Unii
Kolor: żółty – tak, pomarańczowych – tak regionalne, zielony - nie

Jak wynika jednak z rysunku 1, w wielu państwach członkowskich ustawodawstwo przewiduje otwarcie rynku przewozów pasażerskich na konkurencję, wyprzedzając w tym zakresie inicjatywy Wspólnoty. W kilku z nich (Wielka Brytania, Niemcy, Szwecja) krajowa legislacja zliberalizowała rynek wiele lat temu, w większości są to jednak niedawne zmiany.

Wśród wszystkich segmentów rynku jego otwarcie dla nowych przewoźników następuje najszybciej w segmencie przewozów regionalnych, co wynika zapewne z niskiego pokrycia kosztów przychodami w tych przewozach. Natomiast w przewozach dalekobieżnych utrzymuje się dominacja narodowych przewoźników. Z wyjątkową sytuacją mamy do czynienia w Wielkiej Brytanii, gdzie otwarcie rynku przewozów pasażerskich nastąpiło wiele lat temu i wszystkie przewozy publiczne są obecnie poddane kon-

kurencji poprzez wyłanianie w drodze przetargów przewoźników działających następnie na podstawie umów franszyzowych.

W nowych państwach członkowskich, gdzie otwierany jest rynek przewozów towarowych, dla przewozów pasażerskich proces ten jest o wiele wolniejszy. W krajach tych liberalizacja rynku pasażerskiego jest często bardziej skomplikowana przez fakt, że obowiązek świadczenia usługi publicznej jest niedostatecznie rekompensowany.

Miejsce usług publicznych w transporcie pasażerskim

Transportowe usługi publiczne w sektorze kolejowym, uwzględnione w zakresie stosowania rozporządzenia 1191/69, obejmują jakikolwiek pasażerski transport kolejowy uzgodniony z władzami publicznymi, dla którego sporządzony został stosowny kontrakt. Innymi słowy, przy zastosowaniu wspólnotowej zasady subsydiarności, państwom członkowskim pozostawia się wolny wybór co do decyzji, które z typów zobowiązań o charakterze służby publicznej (lokalne, regionalne, dalekobieżne) wymagają ochrony w ramach kontraktu na usługi publiczne.

Podobne uregulowanie zawiera nowa propozycja rozporządzenia w sprawie usług publicznych, według której ma ono zastosowanie do krajowego i międzynarodowego świadczenia usług publicznych transportu pasażerskiego koleją, z wyjątkiem usług świadczonych ze względu na ich wartość historyczną i turystyczną.

Obecnie w Unii Europejskiej mamy do czynienia z bardzo różnymi rozwiązaniami w odniesieniu do zakresu usług transportowych objętych obowiązkiem służby publicznej. Pewna liczna państw członkowskich ogranicza usługi publiczne do usług lokalnych i regionalnych, w innych obejmują one również podróże na dalszych odległościach. Pozostaje to w sferze politycznego wyboru zależnego od warunków geograficznych, charakterystyki sieci kolejowej, wielkości rynku przewozów pasażerskich.

Oczekiwania pasażerów (i wymóg finansowania) różnią się zarówno w stosunku do połączeń dalekobieżnych, z których korzystają stosunkowo rzadko, jak i połączeń lokalnych wykorzystywanych w codziennych dojazdach do pracy, czy w okresach największego ruchu. W Wielkiej Brytanii na przykład, umowy franszyzowe (i, w większości przypadków, finansowanie usług publicznych) stosuje w usługach lokalnych, regionalnych i dalszych odległościach. W Finlandii, usługi publiczne dotyczą połączeń dalekobieżnych na mniej zamieszkanych obszarach. W Niemczech natomiast, jedynie lokalne i regionalne usługi publiczne są wspierane finansowo, a dla sektora kolejowego są one zdefiniowane jako miejskie, podmiejskie i regionalne przewozy pasażerów.

W mniejszych krajach, takich jak Belgia, Holandia, Dania, Grecja czy Szwajcaria, właściwie cały wewnętrzny przewóz pasażerów wliczany jest do usług publicznych.

Usługi publiczne w transporcie tradycyjnie reprezentowały większą część kolejowego rynku pasażerskiego i oczekuje się, że ta tendencja będzie rosnąć wraz z wzrostem zatłoczenia na drogach i uwzględnianiem aspektów ekologicznych.

Obecnie, po restrukturyzacji większości przedsiębiorstw kolejowych i przy ogólnej tendencji liberalizacji większości dziedzin gospodarki, w niektórych państwach członkowskich rezygnuje się z pewnej liczby świadczonych usług, na które popyt jest wyjątkowo mały. Wynika to stąd, że koszt ich świadczenia jest nieproporcjonalny do korzyści uzyskiwanych z usług publicznych. Ponadto, uwzględniając ten właśnie aspekt wcześniej zoptymalizowano części sieci kolejowej.

W nowych państwach członkowskich sytuacja jest nieco inna. W wielu przypadkach władze publiczne kontynuują wymóg co do świadczenia usług publicznych na dużej części sieci w celu utrzymania ich ciągłości, jednakże bez należytej rekompensaty. W efekcie przewoźnicy kolejowi realizują te usługi ponosząc straty.

Określenie wymagań w stosunku do usług publicznych

Zgodnie z cytowaną definicją *public service obligations*, tj. zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, obejmują one „zobowiązania, jakich zainteresowane przedsiębiorstwa transportowe biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjęłoby lub nie przyjęłoby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach". Z drugiej strony, gdy władze publiczne wybierają zawarcie kontraktu zamiast unilateralnego nakładania zobowiązań, kontrakt ten określa wymagania w stosunku do usług publicznych, które władze publiczne uznają za niezbędne w celu zapewnienia świadczenia usług transportowych na właściwym poziomie.

Praktycznie we wszystkich państwach członkowskich wymogi w odniesieniu do usług publicznych są podobne. Głównymi, powszechnie stosowanymi wymaganiami w stosunku do unijnych przewoźników pasażerskich są:

- obowiązkowe cenniki zawierające zniżki dla określonych kategorii pasażerów;
- częstotliwość, szczególnie między dużymi miastami i w godzinach szczytu;
- jakość, tj.: punktualność, dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością, informacja dla pasażera, możliwość zakupu biletu na stacji i w pociągu, czystość taboru;
- marketing możliwości/dostępności publicznych usług transportowych według taryfy specjalnej;
- ciągłość usług, na przykład w przypadku strajków.

Przyznawanie kontraktów

Projekt Komisji Europejskiej nowego rozporządzenia dotyczącego usług publicznych w transporcie kolejowym i drogowym przewiduje wybór przewoźnika świadczącego te usługi w ramach kontraktu. Uwzględniając różne formy organizacyjne istniejące w państwach członkowskich, oprócz procedury przetargowej uznawanej jako podstawową, za uzasadnione uznano zezwolenie władzom publicznym na bezpośrednie przyznawanie kontraktów w zakresie transportu regionalnego i dalekobieżnego. Ponadto przewiduje się możliwość podjęcia decyzji przez władze na poziomie lokalnym o samodzielnym świadczeniu usług transportu publicznego lub o bezpośrednim przyznaniu kontraktu na te usługi operatorowi, podlegającemu całkowitej kontroli tych władz.

Obecnie w państwach członkowskich Wspólnoty przyznawanie kontraktu na świadczenie publicznych usług transportowych odbywa się według jednej z dwóch procedur, tj. bezpośrednich negocjacji z jednym przewoźnikiem lub przetargu otwartego lub ograniczonego, rozstrzyganego w oparciu o formalne ramy, często bardzo wymagające.

W większości przypadków kontrakty zawierane są bezpośrednio z przewoźnikiem, chociaż wraz z postępującym procesem otwierania rynku, w niektórych państwach władze lokalne lub regio-

Tabela 2

Formy przyznawaniu kontraktów na publiczne usługi w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w państwach Unii Europejskiej

Kraj	Forma przyznawania kontraktu	Uwagi
Austria	Bezpośrednie negocjacje i przetargi	
Belgia	Bezpośrednie negocjacje	
Czechy	Bezpośrednie negocjacje	
Dania	Bezpośrednie negocjacje i przetargi	15% kontraktów na usługi publiczne przyznawana jest na podstawie procedury przetargowej
Estonia	Bezpośrednie negocjacje	
Finlandia	Bezpośrednie negocjacje	
Francja	Bezpośrednie negocjacje	
Grecja	Bezpośrednie negocjacje	
Hiszpania	Bezpośrednie negocjacje	
Holandia	Bezpośrednie i publiczne negocjacje oraz przetargi	Tendencja szerszego zastosowania formy przetargowej w przewozach regionalnych
Irlandia	Bezpośrednie negocjacje	
Litwa	Bezpośrednie negocjacje i przetargi	W praktyce kontrakt jest negocjowany z krajowym przewoźnikiem
Łotwa	Bezpośrednie negocjacje	
Luksemburg	Bezpośrednie negocjacje	
Niemcy	Bezpośrednie i publiczne negocjacje oraz przetargi	W 2005 r. 12% wartości kontraktów na świadczenie usług publicznych stanowiły kontrakty przyznane po przeprowadzeniu przetargu
Norwegia	Bezpośrednie negocjacje i przetargi	Stopniowe wprowadzanie formy przetargowej – jedna usługa pilotażowa przyznana w 2005 r.
Polska	Przetargi	W praktyce kontrakty przyznawane są w bezpośrednich negocjacjach z jednym przewoźnikiem
Portugalia	Bezpośrednie negocjacje i przetargi	Dotychczas jedna linia podmiejska obsługiwana na podstawie przetargu
Słowacja	Bezpośrednie negocjacje	
Słowenia	Bezpośrednie negocjacje	
Szwecja	Przetargi	
Szwajcaria	Bezpośrednie negocjacje i przetargi	Jedynie dwa kantony stosują procedurę przetargową; praktycznie nie była ona wykorzystywana od 1996 r.
Węgry	Bezpośrednie negocjacje	
Wielka Brytania	Przetargi	Wszystkie umowy franszyzowe przyznawane w ramach przetargu
Włochy	Bezpośrednie negocjacje i przetargi	

nalne wprowadzają procedurę przetargową do ich własnego ustawodawstwa, nie czekając na rozwiązania legislacji unijnej.

Ze zbiorczego zestawienia przedstawionego w tabeli 2 wynika, że w dziewięciu państwach członkowskich istnieje możliwość przyznania kontraktu na świadczenie usług publicznych zarówno na podstawie negocjacji bezpośrednich, jak i procedury przetargowej. W kolejnych trzynastu państwach stosowane jest dotychczas jedynie forma negocjacji bezpośrednich. W praktyce jedynie w dwóch państwach Unii Europejskiej, tj. w Szwecji i w Wielkiej Brytanii, istnieje prawne zobowiązanie do zawierania kontraktów na usługi publiczne wyłącznie na podstawie procedury przetargowej.

Niewątpliwie forma bezpośrednich negocjacji z przewoźnikiem jest najbardziej powszechna w Unii Europejskiej, i to zarówno wśród starej piętnastki, jak i w nowych państwach członkowskich. Wynika to bądź z obowiązujących w danym państwie przepisów prawa bądź, i tak jest w większości przypadków, z braku konkurencji na rynku. Jest to również powód dla którego, w państwach gdzie dopuszczana i stosowana jest procedura przetargowa, wygrywają przewoźnicy narodowi.

Warunki wypłaty rekompensat

W większości państw członkowskich rekompensaty są wypłacane w stałych ratach miesięcznych lub rocznych. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że w Portugalii oraz w przeważającej części nowych członków Unii Europejskiej, wypłaty uzależnione są od politycznego zaangażowania władz w sprawy kolei, stanu finansów publicznych i innych priorytetów politycznych.

Tabela 3

Warunki wypłat rekompensat w państwach Unii Europejskiej

Kraj	Raty	VAT
Austria	Miesięczne	Nie
Belgia	Miesięczne	Nie
Czechy	Miesięczne	Tak
Dania	Miesięczne	Nie
Estonia	Miesięczne	Nie
Finlandia	Miesięczne	Tak
Francja	Miesięczne	Tak
Grecja	Kwartalne	Tak
Hiszpania	Miesięczne	Nie
Holandia	Kwartalne	Tak
Irlandia	Miesięczne	Nie
Litwa	Miesięczne	Tak
Łotwa	Miesięczne	Nie
Luksemburg	Miesięczne	Tak
Niemcy	Miesięczne	Nie
Norwegia	Kwartalne	Nie
Polska	Miesięczne	Nie
Portugalia	Nie określone	Tak
Słowacja	Kwartalne	Nie
Słowenia	Miesięczne	Nie
Szwecja	Regularne raty różne w zależności od kontraktu	Nie
Szwajcaria	Regularne raty różne w zależności od kontraktu	Tak
Węgry	Miesięczne	Tak
Wielka Brytania	Miesięczne	Nie
Włochy	Roczne	Nie

Nie ma natomiast, w związku z fiskalnym traktowaniem płatności z tytułu rekompensat, wyraźnej tendencji co do zastosowania podatku VAT. W niektórych państwach członkowskich przedsiębiorstwa kolejowe są zwolnione z tego podatku w odniesieniu do świadczonych usługi publicznych, podczas gdy w innych muszą płacić VAT, mając jednak możliwość jego ewentualnego odzyskania. Zależy to od specyfiki uregulowań systemu prawnego w tym zakresie. Podobne różnice mają miejsce w odniesieniu do zastosowania faktury jako podstawy rozliczenia.

Obliczanie rekompensaty

Obliczanie poziomu rekompensaty zależy od decyzji władz publicznych co do wyboru między zawarciem kontraktu a nałożeniem obowiązku świadczenia usług publicznych. W przypadku braku kontraktu, kalkulacja poziomu rekompensaty musi być zgodna z szczegółowymi postanowieniami rozporządzenia 1191/69.

Wielkość rekompensaty kalkulowana jest na ogół na podstawie kosztów związanych z działalnością usługową przewoźników, tj. kosztów personelu, taboru, dostępu do infrastruktury kolejowej, energii, koszt ow administracyjnych.

Natomiast obliczenie ogólnych przychodów generowanych przez te usługi bazuje zwykle na przychodach uzyskanych w latach poprzednich, dostosowanych do racjonalnej prognozy popytowej. W niektórych przypadkach prognozy przyjmowane są przy zastosowaniu wielkości przewozów na całej sieci (przychód na pasażer/kilometr) do określonej grupy usług. Są również wyjątki. W Belgii rekompensata wypłacana jest w formie ogólnej kwoty określonej bez szczegółowych kalkulacji wykazujących, że wynagrodzi to skutecznie rzeczywiste koszty. To jest jeden z powodów, dla których przewoźnik jest często zadłużony. Podobny problem występuje w wielu z państwowych przedsiębiorstw prowadzących działalność w nowych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

W wielu przypadkach daje się zauważyć silny związek między poziomem opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i ogólnym poziomem rekompensat związanych ze świadczeniem usług publicznych. Na przykład w Holandii opłaty za dostęp są minimalne, stąd też poziom rekompensaty jest stosunkowo niski. Porównując poziom wypłacanych rekompensat z tytułu usług publicznych między regionami albo krajami jest on znaczący tylko wtedy, gdy poziom opłat za dostęp jest uwzględniany.

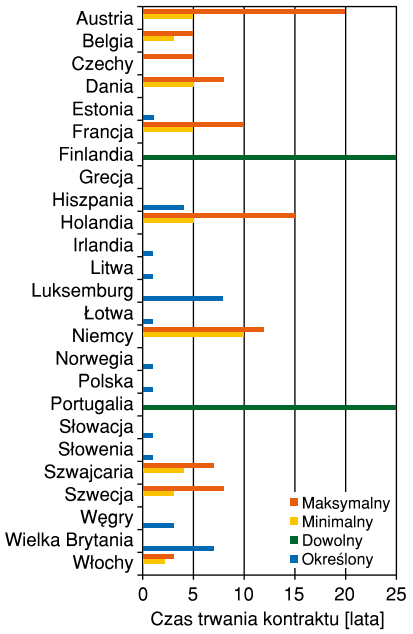
Czas trwania kontraktu

Obowiązujące rozporządzenie 1191/69 nie określa na jaki okres, minimalny lub maksymalny, powinien zostać zawarty kontrakt na usługi publiczne, pozostawiając tę kwestię do uzgodnienia między stronami kontraktu. Wymaga jedynie aby kontrakt zawierał informację na temat czasu jego trwania.

W praktyce, jak pokazano na rysunku 2, mamy do czynienia z bardzo różnymi uregulowaniami wewnętrznymi w państwach członkowskich co do czasu trwania kontraktu na usługi służby publicznej. Generalnie w państwach piętnastki kontrakty zawierane były na co najmniej 2–5 lat, z określeniem maksymalnego okresu objętego kontraktem na 10–15 lat, w zależności od wielkości inwestycji poczynionych przez przewoźnika w środki trwałe i tym samym zapewnienie warunków na ich amortyzację.

Szczególnym przypadkiem jest Austria, gdzie kontrakt może być zawierany nawet na 20 lat oraz Finlandia i Portugalia, w których okres trwania kontraktu nie jest limitowany.

Natomiast w nowych państwach członkowskich kontrakty generalnie zawierane są na okres jednego roku, co niewątpliwie jest niekorzystne dla przewoźników, gdyż z jednej strony nie zachęca do inwestowania, z drugiej zaś utrudnia długookresowe planowanie i poprawę jakości świadczonych usług.



Rys. 2. Czasy trwania kontraktów w państwach Unii Europejskiej

Rozwiązania stosowane w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej

Belgia

■ Przewoźnikiem pasażerskim na rynku belgijskim jest SNCB (Société Nationale des Chemins de Fer Belge). Spółka ta została całkowicie zrestrukturyzowana. Od 1.01.2005 r. SNCB zostało podzielone na trzy autonomiczne spółki państwowe, stanowiące holding, z których każda posiada odrębny kontrakt z władzami państwowymi. Holder odpowiedzialny jest za usługi, nieruchomości i historyczny majątek oraz zarządzanie personelem zatrudnionym w całej grupie, SNCB za krajowe i międzynarodowe przewozy pasażerskie i towarowe, Infrabel zarządza infrastrukturą. Dotychczas nie ma w Belgii innych, poza SNCB, przewoźników w transporcie pasażerskim. Tym niemniej niemieckie pociągi ICE dopuszczono do korzystania z belgijskiej infrastruktury kolejowej.

■ Wymagania w stosunku do kolejowych usług publicznych to: zestaw zobowiązań dla krajowego transportu pasażerskiego (typ pociągu dla określonego przewozu, minimum pociągokilometrów dziennie, poziom komfortu, zakres informacji dla pasażerów, poziom jakości, dostępność), zobowiązania taryfowe (poziom taryf i zakres ewentualnego podwyższania), wszystkie zniżki taryfowe, które są w całości lub częściowo rekompensowane przez państwo, zobowiązania wynikające z zarządzania infrastrukturą kolejową, narzucone inwestycje finansowane przez państwo, przepisy do zastosowania w przypadku realizacji inwestycji (procedury, przedstawianie projektów władzom publicznym przed podjęciem jakiejkolwiek decyzji).

Jedynie krajowe przewozy pasażerów są w Belgii objęte w całości umową na świadczenie usług publicznych, podczas gdy połączenia transgraniczne (wliczając w to Thalys i ICE) są prowadzone na warunkach handlowych. Stąd wszystkie pociągi przejeżdżające przez terytorium Belgii, które przewożą jedynie „międzynarodowych" pasażerów, nie są zaliczane do kategorii usług publicznych (np. Thalys).

■ Obecnie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych zawarte są w jednym kontrakcie (umowa na zarządzanie), który dotyczy następujących typów usług: usługi publiczne na całym terytorium, akwizycja, budowa, utrzymanie i zarządzanie infrastrukturą, usługi niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa, pasażerskie usługi transgraniczne do pierwszej stacji po przekroczeniu granicy. Kontrakt ten zawierany jest z jedynym działającym na rynku przewoźnikiem.

■ Przyznawanie kontraktu odbywa się na podstawie negocjacji. Teoretycznie strony kontraktu negocjują jego wartość, a Państwa Federalne (Walonia, Flandria) realizują płatności w stosunku do przewoźnika i zarządcy infrastruktury według uzgodnionych cen.

■ Poziom rekompensat określany jest z góry w formie ogólnej kwoty, która ma pokryć koszty poniesione przez przewoźnika na usługi publiczne. Kwota ta jednak jest przyznawana bez uwzględnienia rzeczywistego rachunku, czy też skutecznego rekompensowania kosztów.

■ Wypłaty rekompensat regulowane są w regularnych ratach na podstawie faktury przewoźnika przekazywanej do Ministerstwa Transportu. Przewoźnik i zarządca infrastruktury ponoszą całe ryzyko związane z realizacją kontraktu. Oznacza to, że muszą oni pokryć deficyt, jeśli wystąpi on w trakcie realizacji kontraktu.

■ Kontrakty na usługi publiczne zawierane są zazwyczaj na okres od trzech do pięciu lat. W praktyce nie występują kontrakty na krótsze okresy.

Czechy

■ Rynek przewozów pasażerskich w Czechach jest otwarty na konkurencję i aktualnie oprócz największego České Dráhy (CD) funkcjonuje na nim pięciu przewoźników prywatnych, w tym jeden operujący na linii wąskotorowej. Przewoźnicy ci realizują zarówno przewozy regionalne i transgraniczne między Czechami i Niemcami, jak i te, wchodzące w zakres kontraktu na usługi publiczne.

■ Usługi świadczone w ramach służby publicznej stanowią 95,5% całego rynku kolejowych przewozów pasażerskich.

■ Usługi publiczne dotyczące przewozów pociągami ekspresowymi, pospiesznymi, osobowymi zawierane są z Ministerstwem Transportu, natomiast pociągi lokalne z władzami regionalnymi (lokalnymi). Od 2005 r. władze lokalne mają możliwość decydowania na jaki środek transportu (pociąg czy autobus) wydatkować środki przeznaczone na transportowe usługi publiczne.

Obowiązek służby publicznej nie obejmuje pociągów Eurocity i Intercity, które funkcjonują na zasadach komercyjnych.

■ Rekompensata za świadczenie usług publicznych ma obecnie formę wypłaty środków finansowych lub przyznania prawa wy-

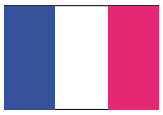
Connex Czechy – pociąg prywatnego przewoźnika „Zeleznice Desna" z Grupy Connex, obsługujący odcinek Sumperk – Kouty nad Desnou na Czeskich Morawach

łączności na danych liniach. W praktyce przewoźnicy określają rozmiary działalności wynikającej z realizacji usług publicznych, bazując na okresie jednego roku i przekazują szczegółowe zestawienie kosztów do Ministerstwa Transportu. W tym zestawieniu uwzględniany jest również „rozsądny zysk". Następnie strony kontraktu bezpośrednio negocjują poziom rekompensaty, odnosząc go do usług publicznych, które mają być zrealizowane.

■ Poziom rekompensaty musi być z góry dokładnie określony i wynikać z różnicy między zakładanymi kosztami i przychodami. Wartość rekompensaty może być renegocjowana. Kalkulacja całości kosztów usług publicznych bazuje generalnie na następujących kosztach: energia lub paliwo, personel (maszynista i personel pokładowy), koszty generowane przez tabor (amortyzacja i odsetki), usługi manewrowe, pomoc osobom z ograniczoną możliwością poruszania się, opłaty za dostęp do infrastruktury, koszty stałe, koszty zmienne.

■ Wypłaty rekompensat realizowane są w cyklu miesięcznym, automatycznie z budżetu państwa lub budżetów regionalnych. Do rekompensat stosuje się podatek VAT w wysokości 5%.

■ Kontrakty na usługi publiczne zawierane są z reguły na okres jednego roku. Nie przewiduje się planowania wieloletniego. Jednakże kontrakty z niektórymi władzami regionalnymi mogą być zawierane na pięć lat.



Francja

■ Prawo francuskie przekazuje wszystkie kompetencje co do określania i negocjowania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie regionalnych przewozów kolejowych, władzom regionalnym (rady regionalne). Władze te są również zobowiązane do finansowania pewnych usług publicznych z własnego budżetu, aczkolwiek państwo na pokrycie kosztów usług publicznych zapewnia dla każdego regionu środki z budżetu krajowego. Usługi publiczne można podzielić na dwie kategorie, tj. negocjowane z władzami regionalnymi i negocjowane na obszarze Paryża i okolic, tzw. regionie Ile de France.

■ Obecnie na kolejowym rynku Francji działa jeden główny przewoźnik SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français), a władze regionalne mają prawny obowiązek do negocjowania z nim kontraktów na usługi publiczne. Prywatna spółka

kolejowa Connex, która prowadzi regionalne przewozy kolejowe na terytorium Francji, jest poddostawcą usług SNCF. Dotyczy to kilku linii o znaczeniu historycznym oraz bezpośredniej współpracy z podmiotem władz lokalnych na 150-kilometrowej linii Nicea – Digne.

Określenie zobowiązań z tytułu usług publicznych zależy od specyficznych potrzeb i uzgodnień kontraktowych wskazanych przez władze regionalne. Generalnie można wyróżnić następujące: charakterystyka świadczonych usług, taryfy w powiązaniu z krajowym systemem taryfowym, jakość usług, informacje dla pasażera.

■ Kontrakty na usługi publiczne przyznawane są na przewozy regionalne na całym terytorium Francji. Wartość tych kontraktów stanowiła w 2003 r., łącznie z regionem paryskim, 46% obrotów generowanych przez SNCF w kolejowych przewozach pasażerskich.

■ Władze regionalne zawierają jeden kontrakt z przewoźnikiem. Każdy z tych kontraktów specyfikuje jakie usługi są podzlecane przez SNCF. Poziom rekompensaty na usługi publiczne zależy od regionu. W praktyce władze regionalne określają wielkość tych usług na wszystkich liniach na ich terytorium. SNCF proponuje usługi, które realizowane byłyby w ramach obowiązku służby publicznej. Zgodnie z wynegocjowanymi przez strony warunkami kontraktu władze wypłacają przewoźnikowi rekompensatę kosztów wynikających ze świadczenia usług publicznych, które nie zostały pokryte przychodami. SNCF określa ceny, które uznaje za niezbędne do wykonania zapotrzebowanych przez region usług, włączając do nich „racjonalny zysk".

Spalinowy, 3-wagonowy zespól trakcyjny X 72500, w obsłudze połączeń regionalnych w regionie Centre Francja

Automaty biletowe na dworcu Gare de Lyon dla systemu kolei aglomeracyjnej Translinien należącej do SNCF (region paryski)

■ Istnieją wspólne dla większości kontraktów kryteria jakości świadczonych usług publicznych. Należą do nich: punktualność, częstotliwość, czystość i komfort w wagonach, jakość usług na dworcach kolejowych, informacje dla pasażera.

■ Poziom rekompensaty jest określany z góry i jest wynikiem różnicy między przewidywanymi kosztami i przychodami. Wyróżnia się dwa typy kosztów: koszty eksploatacyjne SNCF (koszty związane z ruchem pociągów, utrzymanie i dzierżawa taboru, opłaty związane z utrzymaniem instalacji stałych SNCF, koszty łączności i informacji oraz koszty zarządzania) oraz opłaty odzyskiwane, fakturowane przez SNCF (opłaty za dostęp do infrastruktury, opłaty finansowe, amortyzacja, podatki, opłaty związane z korzystaniem z zasobów należących do regionów).

■ SNCF kieruje wycenę zapotrzebowanych na okres roczny usług publicznych do regionu. Wycena jest następnie formalnie zatwierdzona przez władze regionalne, które wpisują ją w formie kwoty wstępnej do budżetu regionalnego. Wypłaty rekompensat realizowane są w miesięcznych ratach na podstawie faktury SNCF. Miesięczna rata stanowi 1/12 zakładanej kwoty wstępnej i wielkości rekompensaty. Na koniec roku, ostatnia wypłata jest realizowana, uwzględniając rzeczywiste poniesione koszty. Wszystkie wpływy i rekompensaty podlegają 5,5% podatkowi VAT, który jest następnie odzyskiwany przez SNCF. Zgodnie z nowymi uregulowaniami od 2002 r. władze regionalne otrzymują finansową rekompensatę od państwa (pomijając władze regionalne Ile de France, które podlegają innym przepisom). Obliczenie poziomu tej finansowego transferu państwa do regionów uwzględnia następujące trzy elementy: rekompensatę za świadczenie usług przeniesionych na podwykonawcę, uzupełniającą rekompensatę na odnowienie taboru, rekompensatę wynikającą z zastosowania taryf o charakterze społecznym (taryfy te ustalane są wyłącznie na szczeblu krajowym). Jeśli to konieczne, na przykład wprowadzane są nowe usługi, władze regionalne uzupełniają kwotę otrzymaną z budżetu państwa, z funduszy publicznych z własnego budżetu.

■ Większość kontraktów zawierana jest na okres pięciu lat, który zgodnie z prawem francuskim jest okresem minimalnym. Średni czas trwania kontraktu waha się między pięć i dziesięć lat.

Hiszpania

■ Hiszpańska publiczna sieć kolejowa, jak również usługi przewozowe realizowane na tej sieci podlegają wyłącznej kompetencji Ministerstwa Transportu i Infrastruktury. W niektórych regionach (Baskonia, Katalonia, Autonomiczna Wspólnota Walencji, Majorka) pełną odpowiedzialność za istniejące tam regionalne linie kolejowe ponoszą władze tych regionów. Są to linie niezależne, o innej szerokość torów, nie mające połączenia z innymi liniami.

■ Nowe przepisy wprowadzone w 2003 r. zreorganizowały prawne zasady zarządzania przewozami kolejowymi, otworzyły państwową sieć kolejową oraz zliberalizowały usługi transportu pasa-

żerskiego. Nie mniej jednak RENFE Operatora pozostaje jedynym przewoźnikiem na rynku hiszpańskim.

- Usługi publiczne w przewozach kolejowych stanowią 96% całości przewozów pasażerskich realizowanych na państwowej sieci kolejowej.
- Świadczenie usług publicznych na całej państwowej sieci kolejowej objęte jest jednym kontraktem, tzw. Programem kontraktowym. Ten jedyny w swoim rodzaju kontrakt określa szczegółowo wszystkie warunki, prawa i obowiązki stron. Natomiast warunki realizacji usług publicznych realizowanych na regionalnych sieciach kolejowych, w praktyce odnosi się to do określonych linii, ustalane w odrębnych kontraktach z właściwymi władzami regionalnymi. Przewoźnik proponuje zakres usług uwzględniający usługi publiczne oraz cenę, która podlega negocjacjom miedzy stronami. Negocjacje te odbywają się po podpisaniu przez RENFE Operatora i państwo Programu kontraktowego.
- Obecnie kontrakty na usługi publiczne na sieci państwowej przyznawane są na podstawie przeprowadzonych negocjacji i warunków ustalonych w Programie kontraktowym. Nowe regulacje prawne przewidują wprowadzenie publicznego przetargu, gdy taki obowiązek wprowadzony zostanie do legislacji wspólnotowej. Bieżący Program kontraktowy zawiera „Performance Regime Provisions", gdzie zastrzega się, że RENFE musi poprawiać jakość świadczonych usług publicznych oraz zmniejszyć stawkę za pasażerokilometr.
- Rekompensata świadczenia usług publicznych odbywa się jedynie poprzez przyznawanie środków finansowych. Przewoźnik wskazuje cenę, którą uznaje za niezbędną do wykonania wymaganych usług publicznych. RENFE nie ma prawa włączyć do kalkulacji ceny tzw. rozsądnego zysku. Wycena jest negocjowana z państwem. Jakakolwiek korzyść uzyskana ze świadczenia usług publicznych jest obowiązkowo reinwestowana w realizację usług publicznych. W przypadku pojawienia się straty, państwo bądź renegocjuje warunki kontraktu, bądź pokrywa deficyt.
- Poziom rekompensaty stosowany do zobowiązań usług publicznych jest dokładnie określany z góry. Jest on rezultatem różnicy między przewidzianymi kosztami a przychodami. Obliczenie całkowitych kosztów dla tych usług opiera się, między innymi, na następujących kosztach: personel (maszynista i personel pokładowy), policja kolejowa (bezpieczeństwo), koszty generowane przez tabor (amortyzacja i odsetki), usługi manewrowe, pomoc pasażerom o ograniczonej mobilności, VAT, energia. Fakultatywnie, w zależności od przypadku możliwe jest włączanie innych kosztów dodatkowych. RENFE włącza ponadto koszty marketingu, reklamy konkretnych rozkładów jazdy itp., które ponosi w związku ze świadczeniem usług publicznych.
- Wpłata rekompensaty realizowana jest w regularnych ratach, bez konieczności wystawiania faktury przez przewoźnika. Środki na wypłaty rekompensat są rezerwowane w budżecie państwa i są automatycznie, co miesiąc, wypłacane przewoźnikowi. Środki te nie są obciążone podatkiem VAT. Podatek ten nie jest odzyskiwany w całości, około 46% VAT, które RENFE płaci swoim dostawcom nie jest odzyskiwane.
- Czas trwania kontraktów na świadczenie usług publicznych na sieci państwowej zbiega się z czasem Programu kontraktowego, tj. zazwyczaj 4 lata.

Litwa

- Państwo, wraz z Ministerstwem Transportu odpowiadają bezpośrednio za określenie zakresu świadczonych na Litwie kolejowych usług publicznych. Samorządy lokalne również odgrywają rolę w tym procesie poprzez zgłaszanie ich konkretnych potrzeb bezpośrednio do Ministerstwa Transportu. Rola ta jednak jest ograniczona. Ponadto status LG AG., krajowego operatora kolejowego, przewiduje wyraźnie, że przedsiębiorstwo to odpowiada za świadczenie usług publicznych w transporcie, chociaż przepisy prawne dotyczące transportu kolejowego nie zawierają jakiegokolwiek postanowienia ograniczającego konkurencję na rynku litewskim.
- Jedynym przewoźnikiem w kolejowym transporcie pasażerskim jest należąca w 100% do państwa LG AG. Uwzględniając, że przewozy pasażerskie w Litwie przynoszą straty, rynek tych usług nie jest atrakcyjny dla konkurencji, pomimo, że jest w pełni otwarty.
- Wymagania odnośnie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych zdefiniowane są przepisami prawa i dotyczą: zobowiązań taryfowych i ulg na podróże krajowe dla określonych grup społecznych, częstotliwości usług i standardów jakości. W praktyce, LG AG. omawiają z Ministerstwem Transportu roczny zakres zobowiązań z tytułu usług publicznych. Na tej podstawie, przewoźnik uzyskał upoważnienie do zamknięcia pewnych linii kolejowych z powodu generowanego przez nie poziomu strat.

W marcu 2004 r. LG AG. zawarły kontrakt z Ministerstwem Transportu na świadczenie usług publicznych w całym kraju (w szczególności odnośnie obniżonych stawek i odzyskania kosztu związanego z wymaganiami władz). Kontrakt, który wygasł z końcem 2004 r. i nie został odnowiony, określał przedmiot i zakres usług, prawa i obowiązki stron, kwestie odpowiedzialności, termin ważności, etc. Usługi publiczne są nadal świadczone przez LG AG., mając na uwadze potrzebę zapewnienia ich ciągłości.

- Uregulowania prawne dotyczące transportu kolejowego nie nakładają żadnych obowiązków co do procedury przyznawania kontraktów na usługi publiczne. Innymi słowy, kontrakty na świadczenie tych usług mogą być przyznane przewoźnikowi na podstawie przetargu lub bezpośrednich negocjacji. W praktyce jednak, z uwagi na fakt, że usługi publiczne nie są odpowiednio rekompensowane, przewoźnik faktycznie nie uczestniczy w przetargach. W efekcie, LG AG. są zobowiązane do realizacji usług publicznych jako przewoźnik narodowy.
- Poziom rekompensaty jest wyraźnie określony z góry w kontrakcie na świadczenie usług publicznych. Zazwyczaj rekompensata jest wynikiem różnicy miedzy przewidywanymi kosztami i przychodami. W praktyce ten aspekt jest przedmiotem negocjacji miedzy stronami i niekoniecznie odzwierciedla tę różnicę. Kalkulacja kosztów dla usług publicznych oparta jest na następujących kosztach: personel (maszynista i personel pokładowy), policja kolejowa (bezpieczeństwo), koszty generowane przez tabor (amortyzacja i odsetki), usługi manewrowe, pomoc dla pasażerów z ograniczona mobilnością, opłaty za dostęp do infrastruk-

tury, koszty administracyjne zarządzania kontraktem, podatek VAT (od przychodów ze sprzedaży biletów).

■ W kontrakcie na usługi publiczne w 2004 r. wypłaty rekompensat realizowane były raz w miesiącu na podstawie faktury LG AG. przedstawianej do Ministerstwa Transportu. Kwestia ta wymagać będzie regulacji w kolejnych kontraktach. Rekompensaty otrzymywane z tytułu świadczenia usług publicznych nie podlegają opodatkowaniu podatkiem VAT.

■ Kontrakt zawarty w 2004 r. dotyczył okresu rocznego. Przewoźnik kontynuuje dostarczenie usług publicznych poza jakimikolwiek ramami prawnymi. Czas trwania nowego kontraktu jest nadal przedmiotem dyskusji.

Niemcy

■ W Niemczech świadczenie usług publicznych jest zdecentralizowane. Władze na szczeblu regionalnym i lokalnym mają wyłączne kompetencje do określania zobowiązań z tytułu usług publicznych i zawierania kontraktów z przewoźnikami kolejowymi. Dlatego też niemieckie Ministerstwo Transportu nie bierze udziału w zawieraniu tych kontraktów, chociaż może uczestniczyć w konsultacjach, jeśli wystąpi taka konieczność. Ministerstwo jest natomiast odpowiedzialne za propozycje ram prawnych, które przyjmuje Parlament.

■ DB AG jest prywatną spółką akcyjną, której kapitał jest własnością państwa federalnego. Państwowy monopol kolei niemieckich zakończyła prywatyzacja Deutsche Bundesbahn i Deutsche Reichsbahn w 1994 r. W 1996 r., tzw. Regionalisierung dał regionalnym władzom kompetencję do określenia zakresu niezbędnych usług publicznych i przyznawania kontraktów. Ponadto, regionalnym władzom przyznano finansowe wsparcie z Regionalisierungsgesetz do realizacji tych usług.

Konkurencja weszła faktycznie na niemiecki rynek po reformie kolejowej w 1994 r., realizując przewozy na określonych liniach, chociaż pewną jej marginalną obecność można było zauważyć wcześniej. Wielkość przewozów regionalnych i lokalnych zleconych podmiotom konkurencyjnym w stosunku do niemieckich DB w 2005 r. wyniosły 84 mln tkm, w odniesieniu do całkowitej wielkości realizowanej na tym rynku, tj. 630 mln tkm.

Pociąg obsługujący kurorty nad Bałtykiem, na wyspie Uznam, podążą w kierunku granicy polsko-niemieckiej w Albeck/Świnoujscie. Operatorem jest spółka UBB należąca do Grupy DB AG

■ Wymagania w stosunku do usług publicznych dotyczą zazwyczaj: zobowiązań taryfowych, częstotliwości, jakości, w szczególności punktualności, charakterystyki taboru, marketingu, personelu pociągu. W określonych przypadkach kontrakty zawierane z władzami regionalnymi dotyczą całości usług publicznych realizowanych na określonym terenie. Jednakże większość kontraktów pokrywa grupę linii. Obecnie niektóre władze regionalne rozstrzygają na podstawie przetargu kontrakty na usługi publiczne świadczone na małych obszarach w ramach terytorium podlegającemu ich kompetencji, zwiększając tym samym konkurencję w tych kontraktach.

■ Całość regionalnych i lokalnych przewozów pasażerskich jest realizowana na podstawie kontraktów na usługi publiczne. Transport regionalny stanowił w 2004 r. ok. 40 mld pas.km. Wszystkie inne przewozy pasażerskie (dalekobieżne i międzynarodowe) nie korzystające z kontraktów na świadczenie usług publicznych stanowiły w 2004 r. ok. 33 mld pas.km.

■ Świadczenie usług publicznych organizowane jest na podstawie zawartych kontraktów w władzami publicznymi, które odpowiadają za organizację ich przyznawania i określenie wymagań w stosunku do zobowiązań usług publicznych. Nie obowiązują żadne ogólne standardy dla kontraktów na usługi publiczne.

■ Poziom kompensaty dla zobowiązań usług publicznych uzależniony jest od linii oraz usługi jakiej dotyczy, zgodnie z kalkulacją kosztów i przychodów dla każdej linii. Władza zawierająca kontrakt określa priorytety do zastosowania przez wszystkich przewoźników świadczących usługi na obszarze podlegającej jego kompetencji. W praktyce, przewoźnicy składając władzom ofertę na określone przez nią usługi publiczne, wskazuje również koszty jakie należy ponieść. Na ogół zawiera się tzw. kontrakt kosztu netto, w którym przychody wynikające ze świadczenia usług pozostają u przewoźnika. Władze wypłacają wówczas jedynie oczekiwaną różnicę pomiędzy kosztami a przychodami. W niektórych okolicznościach władze publiczne mogą uznać za zasadne zastosowanie tzw. procesu uczenia się. W takim przypadku najpierw zawierany jest kontrakt kosztu brutto na okres kilku lat, w trakcie których zarówno przewoźnik, jak i władza mogą ocenić rzeczywiste koszty realizowanych usług. Następnie, na podstawie tych doświadczeń, władze zmieniają umowę na kontrakt kosztu netto.

W innych przypadkach, władze mogą również podjąć decyzję zawarcia tzw. kontraktu kosztu brutto, tj. kontraktu, na mocy którego wszystkie przychody generowane przez usługi zwracane są przez przewoźnika władzom. W tej sytuacji wypłaty realizowane są na podstawie określonej kwoty uzgodnionej przy zawieraniu kontraktu, a przewoźnik nie ponosi żadnego ryzyka.

■ Zgodnie z ramami prawa niemieckiego, władze mogą stosować różne instrumenty przyznawania kontraktów na usługi publiczne. Niezależnie od wybranego sposobu władze zobowiązane są do zachowania przejrzystości i niedyskryminujących procedur. Mogą zatem negocjować kontrakty na usługi publiczne, przygotowywać zapytania o cenę lub zawrzeć kontrakt na podstawie przeprowadzonego przetargu. W 2004 r. władze przyznały więcej kontraktów na podstawie przetargów i zapytań o cenę niż w latach poprzednich, natomiast w 2005 r. liczba ich ponownie zwiększyła się do 19 przetargów, w ramach których przyznano świadczenie usług na ponad 40 mln poc.km.

Pociąg push-pull jako regionalny ekspres operatora DB Regio przejeżdża linią średnicową Berlin

Pociąg prywatnego operatora OME Connex przed odjazdem do Gustrow ze stacji Rostock

■ Poziom rekompensaty stosowany do zobowiązań usług publicznych jest dokładnie określany z góry. Jest on rezultatem różnicy między przewidzianymi kosztami a przychodami. Obliczenie całkowitych kosztów dla tych usług opiera się, między innymi, na: kosztach generowanych przez tabor, kosztach personelu, kosztach sprzedaży biletów, opłatach za korzystanie z infrastruktury (tory i dworce), kosztach energii, kosztach administracyjnych zarządzania kontraktem.

■ Wypłaty rekompensat realizowane są w regularnych ratach, zazwyczaj miesięcznych. Dzięki wprowadzeniu rocznego systemu monitoringu strony kontraktu dowiadują się, jakie wyniki osiągnęły w minionym roku. System ten obejmuje kontrolę celów jakościowych, zakładanych przez przewoźnika. Osiągnięcie celów odnośnie jakości może być również oceniane na podstawie obiektywnych kryteriów lub badań klienta.

■ Czas trwania kontraktów na usługi publiczne wynosi od 2 do 12 lat. Jeśli kontrakt trwa ok. 10–12 lat przewoźnik zobowiązany jest do poczynienia znacznych inwestycji, np. dostarczyć własny tabor.

Polska

■ Zgodnie z polskimi uregulowaniami prawnymi organizacja i finansowanie regionalnego transportu pasażerskiego koleją w ramach usług publicznych należy do zadań własnych samorządów wojewódzkich. Zadanie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze służby publicznej finansowane jest ze środków własnych samorządu województwa (podatek CIT i PIT) na podstawie umowy zawieranej między organem jednostki samorządu terytorialnego a przewoźnikiem. W praktyce, ze względu na podział terytorialny państwa, negocjowane i podpisywane są indywidualne kontrakty.

Organizowanie przewozów polega w szczególności na:
– ustalaniu zapotrzebowania na przewozy;
– wyborze przewoźników i zawarciu z nimi umów w sprawie organizowania i dotowania przewozów;
– opracowaniu i wprowadzaniu, przy współpracy z przewoźnikiem kolejowym, planu połączeń kolejowych odpowiednio na obszarze województwa lub województw sąsiadujących;
– ocenie i kontroli wykonania usług przewozowych.

Ustalanie zapotrzebowania na przewozy, bierze pod uwagę w szczególności zaludnienie, przestrzenne rozmieszczenie przedsiębiorców, szkół, urzędów administracji publicznej, wielkość i strukturę popytu na usługi przewozowe, konkurencyjność i komplementarność innych niż kolej środków transportu oraz strategię rozwoju infrastruktury transportowej w województwie, w tym transportu kolejowego.

■ W ramach zmian do Ustawy o transporcie kolejowym z grudnia 2005 r. do usług publicznych zaliczane są również kolejowe przewozy pasażerskie wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich, w których nie obowiązuje rezerwacja miejsc. Usługi te są dotowane z budżetu państwa, ale mogą być również dotowane przez jednostki samorządu terytorialnego.

■ Z budżetu państwa mogą być także dotowane jako usługi publiczne przewozy pasażerskie wykonywane w połączeniach międzynarodowych na obszarze Polski.

■ PKP Przewozy Regionalne jest głównym dostawcą usług publicznych na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce. Do 2004 r. spółka ta przewoziła ponad 200 mln pasażerów rocznie, tj. ok. 602 tys. dziennie. W 2004 r. przewozy z/do pracy lub szkoły stanowiły 61,78% wszystkich realizowanych przez spółkę przewozów.

■ W Polsce usługi publiczne w transporcie kolejowym, organizowane przez władze samorządów wojewódzkich, świadczone są przez:
- PKP Przewozy Regionalne – spółka państwowa realizująca przewozy regionalne, międzywojewódzkie i międzynarodowe, zapewniając codzienny transport do pracy i szkoły, zapewniając połączenia między sąsiednimi miastami (z centrum do centrum) oraz docierając do centrów handlu i administracji, jak również atrakcyjnych miejscowości turystycznych na terenie całego kraju;
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście – spółka świadcząca usługi przewozowe na terenie aglomeracji Gdańsk – Gdynia – Sopot;
- PKP Warszawska Kolej Dojazdowa – spółka wykonująca usługi publiczne w aglomeracji warszawskiej na wydzielonej linii między Grodziskiem Mazowieckim i Warszawą, z odgałęzieniem do Milanówka;
- Koleje Mazowieckie (KM) – spółka realizująca przewozy od 1 stycznia 2005 r. na terytorium województwa mazowieckiego; 51% udziałów w spółce ma samorząd województwa warszawskiego, 49% PKP Przewozy Regionalne.

■ W kontrakcie na świadczenie usług publicznych, zgodnie z obowiązującymi przepisami, należy określić w szczególności:
– szczegółowy opis zadania, w tym parametry i procedury oceny jakości usług;
– wysokość dotacji za przewozy wykonywane w ramach obowiązku służby publicznej i terminy jej płatności;
– tryb kontroli wykonania zadania;
– sposób rozliczenia dotacji, zasady zwrotu niewykorzystanej części dotacji oraz sposób rozliczenia deficytu przewozów;
– skutki niewykonania lub nienależytego wykonania umowy;
– zakres i warunki korzystania z pojazdów kolejowych, stanowiących własność samorządu województwa, przekazanych przewoźnikowi do wykonania umowy.

Kontrakty powinny być zawarte nie później niż na 1 miesiąc przez wejściem w życie rozkładu jazdy.

Tryb wyboru przewoźnika określają przepisy o zamówieniach publicznych, uwzględniające możliwość zawarcia kontraktu na podstawie procedury przetargowej lub negocjacji z jednym przewoźnikiem, z zastosowaniem tzw. „trybu z wolnej ręki". W praktyce większość kontraktów jest obecnie zawierane na popdstawie negocjacji.

W negocjacjach kontraktu na świadczenie usług publicznych bierze się pod uwagę w szczególności: zaspokojenie potrzeb przewozowych, wnioskowaną przez przewoźnika wysokość dotacji, oferowaną punktualność i częstotliwość kursowania pociągów, oferowaną wygodę podróżowania, wysokość kosztów świadczenia usług i przewidywanych opłat za przejazd.

■ Płatności realizowane są zaliczkowo na podstawie kontraktu zawartego między władzami samorządowymi i przewoźnikiem między 10 a 15 dniem danego miesiąca. PKP Przewozy Regionalne dysponuje systemem do bezpośredniej rejestracji kosztów („PocRap"). Kontrakt przewiduje system kar związany z naruszeniem przez przewoźnika jego warunków, np. opóźnienia pociągów.

■ Poziom rekompensaty określany jest przez władze samorządowe w formie uchwały budżetowej na dany rok, a następnie zatwierdzany przez sejmik samorządowy danego województwa.

■ Rekompensatę stanowią środki przeznaczone przez władze samorządowe na pokrycie deficytu wynikającego z obowiązku świadczenia usług publicznych. Deficyt stanowi różnicę między kosztami realizacji usług publicznych a dochodem ze sprzedaży biletów i dotacjami z budżetu państwa z tytułu ulg taryfowych. Jednakże należy zwrócić uwagę, że praktycznie w większości województw deficyt jest wyższy od rekompensat władz samorządowych. W 2005 r. spółka PKP Przewozy Regionalne otrzymała w ramach rekompensat środki, które pokryły jedynie ok. 60% deficytu wytworzonego w wyniku świadczenia usług publicznych.

■Podstawę kalkulacji całkowitych kosztów usług stanowią koszty wynikające z opłat negocjowanych z dostawcami usług na rzecz PKP Przewozy Regionalne, tj. koszty dostępu do infrastruktury, koszty wynajmu lokomotyw i drużyn trakcyjnych, koszty energii oraz inne koszty działalności handlowej, utrzymaniowej, naprawczej.

■ Dotychczas kontrakty na świadczenie usług publicznych zawierane były na rok (wyjątek stanowi województwo małopolskie, gdzie podpisano umowę 2-letnią). W grudniu 2005 r. wprowadzono zmianę do Ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którą organ samorządu terytorialnego i przewoźnik wybrany do świadczenia usług publicznych obowiązani są zawrzeć umowę ramową na okres nie krótszy niż 3 lata, w terminie 3 miesięcy od dokonania wyboru przewoźnika.

Słowacja

■ Słowacja przed wejściem do Unii Europejskiej dostosowała swój system legislacyjny w sektorze transportu do istniejącego prawa wspólnotowego, dokonując również pełnej harmonizacji w zakresie rozporządzenia 1191/69. Obecnie usługi publiczne w transporcie zarządzane są centralnie przez Ministerstwo Transportu, Poczty i Telekomunikacji (MTPiT). W ostatnich kilku latach kompetencje te stopniowo przekazywane są władzom regionalnym, tj. samorządom ośmiu regionów Słowacji. Ostatecznym celem zmian jest całkowite przekazanie zarządzania usługami publicznymi w transporcie władzom regionalnym, które powinny określić wielkość transportu realizowanego w danym regionie, uwzględniając pokrycie usługami transportowymi określonych tras i wielkość przewozów. Władze zostałyby również zobowiązane do zapewnienia stałego poziomu środków finansowych na usługi publiczne. Reforma jest obecnie w fazie projektu, a rok 2007 wyznaczono jako termin jej wdrożenia.

■ Obecnie MTPiT jest kompetentną władzą, która określa zobowiązania z tytułu usług publicznych. Jednakże każda władza regionalna przyczynia się do tego procesu, wskazując swoje potrzeby w odniesieniu do zobowiązań taryfowych, częstotliwości usług itp.

■ Zeleznizná Spolocnost' Slovensko (ZSSK) jest główną kolejową spółką pasażerską, będącą w 100% własnością państwa. Władze miejskie Bratysławy powołały również przewoźnika – spółkę BRKS Bratislava Regional Rail Company, która przewozi niewielką liczbę pasażerów jako wyłączny przewoźnik na linii Zohor – Záhorská Ves, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Rząd Słowacji zdecydował podzielić ZSSK na dwie oddzielne jednostki i począwszy od 1 stycznia 2005 r., ZSSK jest wyłącznie przewoźnikiem pasażerskim, a ZSSK CARGO przewoźnikiem towarowym. Wykluczona została zatem możliwość skrośnego finansowania. Kontrakt zobowiązuje również państwo lub władzę regionalną do wypłaty rekompensaty uzasadnionych strat poniesionych przez przewoźnika, wynikających z wypełniania zobowiązań kontraktowych.

Kontrakt na świadczenie usług publicznych w transporcie pasażerskim nakłada na przewoźnika zobowiązanie podjęcia wszelkich środków do zapewnienia realizacji usługi co do ich wielkości, płynności i częstotliwości. Ponadto przewoźnik zobowiązuje się do przewozu pasażerów i ich bagażu na określonych warunkach i za konkretną cenę. Zobowiązanie taryfowe wskazuje, że przewoźnik realizuje przewozy osób i rzeczy według cen regulowanych, zgodnie z określonymi przepisami prawnymi.

■ Przyjmując za podstawę liczbę pasażerów przewożonych przez ZSSK w 2004 r., kontrakt na usługi publiczne pokrywał 99% przewozów pasażerskich na Słowacji, natomiast uwzględniając wykonaną przez ZSSK pracę przewozową (w pas.km) w 2004 r. kontrakt ten dotyczył ok. 94% wszystkich przewozów.

■ Całość usług publicznych w transporcie kolejowym Słowacji świadczona jest na podstawie jednego kontraktu, zawieranego pomiedzy przewoźnikiem i Ministerstwem Transportu.

■ Rekompensata z tytułu zobowiązań usług publicznych jest obecnie wypłacana poprzez przydział środków finansowych. Nie występują żadne premie wynikające z wykonywania obowiązków w ramach kontraktu na usługi publiczne, natomiast stosuje się różnorodne sankcje, które są zdefiniowane w aneksie do kontraktu, np. za nieprzestrzeganie rozkładu jazdy, przekroczenie pewnej liczby wypadków, niezapewnienie odpowiedniej temperatury w wagonach, niewłaściwe rozliczanie kosztów związanych z zamówionymi usługami.

W kalkulacji kosztów ZSSK nie mogą brać pod uwagę „rozsądnego zysku", nawet jeśli nie są stosownie wynagradzane. Na przykład w 2003 i 2004 r. z powodu niskiej rekompensaty ze strony państwa, ZSSK zanotowało stratę w związku ze świadczeniem usług publicznych.

■ Rozkład jazdy jest opracowywany we współpracy ze stroną zamawiającą świadczenie usług publicznych, tj. MTPiT. ZSSK nie może według własnego uznania podejmować decyzji o zakończeniu ich wykonywania na określonych liniach bez wcześniejszego uzgodnienia z zamawiającym.

■ Zgodnie z obowiązującymi na Słowacji przepisami przewoźnik ma prawo do rekompensaty uzasadnionej straty. Jednakże w myśl przepisów kontrakty na świadczenie usług publicznych zawierane są po zatwierdzeniu budżetu państwa i przy uwzględnieniu wysokości środków finansowych przydzielonych na ten cel w budżecie na dany rok. Kontrakt zobowiązuje państwo lub władzę regionalną do wypłaty rekompensaty, która pokrywać będzie uzasadniona stratę, poniesioną przez przewoźnika w wyniku realizacji zobowiązań kontraktowych. Strata jest różnicą między ekonomicznie uzasadnionymi kosztami i uzyskanymi przychodami w ramach świadczenia usług publicznych. Zasada ta była stosowana do 2002 r. W 2003 r. i 2004 r. budżet państwa przydzielił 4,3 mld koron na pokrycie kolejowych usług publicznych, a ZSSK nie przyznano rekompensaty za stratę ponad wymieniony przydział środków z budżetu.

■ Obliczenie całkowitych kosztów dla usługi publicznej opiera się na następujących kosztach: paliwo/energia, materiały, wynagrodzenia personelu, amortyzacja, utrzymanie i naprawy taboru, podatki i opłaty finansowe, opłaty za dostęp do infrastruktury (niższe dla przewozów pasażerskich niż dla towarowych) oraz koszty administracyjne i inne koszty bezpośrednie.

■ Mając za podstawę jeden kontrakt na usługi publiczne, w 2004 r. zamawiający został zobowiązany do kwartalnych wypłat zaliczkowych rekompensaty. Kwota rekompensaty, tj. cytowane 4,3 mld koron, nie zawierała podatku VAT. Zarówno kalkulowane koszty i przychody, jak i wypłaty kwartalne ministerstwa nie zawierały tego podatku.

■ Dotychczas kontrakty na świadczenie usług publicznych zawierane były na rok. Zmiany są możliwe, ale nie przewiduje się ich w najbliższej przyszłości.

Komercyjny przewoźnik BRKS obsługuje okolice Bratysławy na Słowacji. Wagon motorowy na stacji Zahorska Ves

Słowacja – Tarzanska Kolej Elektryczna obsługująca turystyczne miejscowości w Wysokich Tatrach; na stacji Stary Smokowiec pociag zabiera licznych podróżnych do Popradu Tatry

Szwecja

■ Szwedzki system kolejowy poddany został generalnym zmianom od 1988 r. W szczególności dotyczyło to pasażerskich przewozów kolejowych. Do 1990 r. państwowa spółka SJ miała monopol na cały kolejowy ruch pasażerski. SJ AB jest państwowym kolejowym przewoźnikiem pasażerskim (dawne Swedish State Railways w 2001 r. zostały podzielone na trzy grupy spółek, z których jedna odpowiedzialna jest za przewozy pasażerskie). Od czasu deregulacji rynku kolejowego w 1991 r. pojawiło się na nim ok. 10 prywatnych spółek.

■ Usługi publiczne organizowane są w Szwecji zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym. Na szczeblu krajowym za świadczenie usług publicznych odpowiedzialna jest krajowa agencja transportu publicznego Rikstrafiken, zależna od Ministerstwa Transportu. Zajmuje się ona, w zasadzie, wszystkimi przewozami dalekobieżnymi o charakterze usług publicznych, a jej główne zadania to określanie przewozów dalekobieżnych podlegających służbie publicznej, regulowanie wszystkich niekomercyjnych, kolejowych, morskich i lotniczych przewozów dalekobieżnych, przy-

znawanie i zarządzanie wszystkimi takimi kontraktami z przewoźnikami kolejowymi.

Na poziomie regionalnym władze transportu publicznego (regionalne – CPTAs lub krajowe – Trafikhuvudman) są odpowiedzialne za przewozy lokalne/miejskie w transporcie publicznym. Ich zadania polegają na określaniu przewozów lokalnych/regionalnych w najlepszym interesie obywateli oraz przyznawanie i zarządzanie kontraktami na świadczenie usług publicznych.

- Rikstrafiken i Trafikhuvudman często współpracują, proponując kontrakty na usługi publiczne pokrywające więcej niż jeden region. Ponieważ Rikstrafiken zarządza w zasadzie wszystkimi przewozami dalekobieżnymi, różne grupy Trafikhuvudman wspólnie wykupują przewozy międzyregionalne od Rikstrafiken. Współpraca Trafikhuvudman polega na wspólnym zarządzaniu kontraktami i ich wdrażaniu. Zaletą tej formy kontraktów jest to, że pozwala na pokrywanie rozległych terytorialnie regionów zarówno lokalnymi, jak i międzyregionalnymi przewozami. Ponadto, różne Trafikhuvudman tworząc wspólnie spółkę, umożliwiają jej dzierżawę taboru kolejowego przewoźnikom świadczącym określone usługi publiczne.
- Wymagania państwa lub władz regionalnych w odniesieniu do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych ograniczają się głównie do zobowiązań taryfowych i rozkładu jazdy.
- Usługi publiczne w transporcie odgrywają w Szwecji bardzo ważna rolę na poziomie regionalnym (przewozy w obszarze dużych miast i przewozy podmiejskie).
- Usługi publiczne organizowane są w ramach kontraktów wynegocjowanych między stronami, tj. Rikstrafiken albo Trafikhuvudman i przewoźnikiem. W praktyce, władza publiczna ogłasza przetarg określoną trasę, a zainteresowani przewoźnicy składają ofertę. Kontrakt zawierany przez władze i przewoźników jest zasadniczo podzielony na dwie części: pierwsza, typowa, reguluje obowiązki w stosunku do pasażerów i infrastruktury, druga zaś zawiera inne, negocjowane przez strony kwestie.
- Koszty poniesione na świadczenie usług publicznych rekompensowane są poprzez system mieszany, uwzględniający przyznawanie wyłącznych praw i bezpośrednie wsparcie finansowe. W zasadzie, wszystkie kontrakty na usługi publiczne są rekompensowane przez przyznawanie prawa wyłączności. W przypadku jeśli prawo wyłączności nie jest wystarczające, dodatkowo przyznawana jest rekompensata finansowa na pokrycie kosztów poniesionych na świadczenie zakontraktowanych usług.
- Kontrakty na usługi publiczne są przyznawane na podstawie publicznej procedury przetargowej zgodnie z szwedzkimi uregulowaniami prawnymi. Władza zawierająca kontrakt ma obowiązek w sposób jasny i przejrzysty określić kryteria, zgodnie z którymi będzie go przyznawać. Cena zaproponowana przez konkurentów jest zazwyczaj najważniejszym kryterium. W praktyce, wszystkie linie, które nie przynoszą zysków są poddane procedurze przetargowej przez Rikstrafiken albo Trafikhuvudman, dając tym samym wszystkim przewoźnikom możliwość złożenia oferty.
- Poziom rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych różni się w zależności od linii i rodzaju usługi. Zwykle jest to system „premia/kara" oparty na reżimach wykonania usług określonych w kontrakcie. Przewoźnicy określają cenę, która uznają za niezbędną do pokrycia kosztów usługi. Konkurencja na rynku jest duża, szczególnie, że wszelkie ryzyko ponoszone jest przez przewoźników.
- Poziom rekompensaty uzgadniany jest z góry, przy zawieraniu kontraktu. Wypłaty realizowane są w regularnych ratach. Ani władze krajowe, ani regionalne nie rekompensują żadnego deficytu wynikającego z usług publicznych. Stanowi to część ryzyka przewoźników, które ponoszą podejmując się świadczenia usług publicznych.
- Generalnie kontrakty na świadczenie usług publicznych są obecnie zawierane na okres od 3 do 8 lat. Starsze kontrakty, które zawarto na okres 15 lat, stopniowo dobiegają końca i zostaną prawdopodobnie odnowione, ale na czas bardziej ograniczony.

Stacja Karlskrona – pociąg regionalnego przewoźnika

Węgry

- Usługi publiczne w transporcie zarządzane są centralnie przez rząd oraz Ministerstwo Gospodarki i Transportu (MGiT) i stanowią większość w przewozach pasażerskich, obejmując zarówno przewozy lokalne i regionalne, jak i dalekobieżne. Do usług publicznych nie zalicza się natomiast międzynarodowych przewozów pasażerskich w pociągach międzynarodowych, krajowych przewozów na liniach niepublicznych (przewozy na liniach wąskotorowych), pociągi specjalne, tj. przewozy poza rozkładem jazdy, realizowane na krajowych liniach publicznych. Rozkład jazdy dla przewozów pasażerskich realizowanych w ramach usług publicznych oraz rozkład alternatywny opracowywane są przez spółkę MAV, a następnie zatwierdzane przez MGiT. Przed opublikowaniem rozkładu jazdy dla przewozów wykonywanych jako usługi publiczne, musi być on uzgodniony z lokalnymi władzami publicznymi oraz drogowymi przewoźnikami pasażerskimi.
- Obecnie na rynku węgierskim działają dwie spółki kolejowe: MAV i GySEV. Spółka MAV, będąca w 100% własnością państwa, jest największym kolejowym przewoźnikiem pasażerskim.
- W 2004 r. usługi publiczne w transporcie realizowane były przez 3000 pociągów dziennie. Pociągi te przewoziły 432 tys. pasażerów dziennie.
- MGiT zawiera kontrakt z przewoźnikiem, ustalając szczegółowe warunki oraz metody finansowania przewozów pasażerskich realizowanych jako usługi publiczne. Dla ważności kontraktu niezbędne jest uzgodnienie Ministerstwa Finansów. Aktualny kontrakt miedzy państwem i spółką MAV został podpisany w 2001 r.

Kontrakt ten określa prawa i obowiązki stron, warunki techniczne i finansowe użytkowania infrastruktury, jak również definicje i częściowe finansowanie usług publicznych z budżetu centralnego.

Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych są określone w obowiązujących przepisach oraz w zawieranych kontraktach. Ramowy projekt kontraktu na usługi publiczne zawiera 46 praw i obowiązków stron, jak również warunki kontraktowe, które należy ustalić w specjalnym aneksach na okres jednego roku. Do głównych obowiązków należą: zobowiązania taryfowe i obligatoryjne zniżki dla określonych grup społecznych, częstotliwość, zakres działalności w ramach usługi publicznej i rozkład jazdy, wskaźnik punktualności, planowane przychody z biletów, etc.

■ Istnieją następujące formy dofinansowania usług publicznych:

- przyznanie, zgodnie z polityką społeczną, ustawowych dotacji do cen pasażera z budżetu centralnego (państwo płaci różnicę między obniżoną stawką a pełną ceną biletu) w ramach świadczenia usług publicznych;
- uzupełnienie przychodów uzyskanych z realizacji usług publicznych z budżetu centralnego (częściowe finansowanie podstawowych usług pasażerskich w formie uzupełnienia przychodów; wsparcie to obejmuje również miesięczną rekompensatę innych usług zaleconych przez państwo, np. studenci mogą podróżować pociągiem bezpłatnie po odwiedzeniu określonych muzeów).

Na podstawie ramowego projektu kontraktu państwo, jako klient usług publicznych, określa wymaganą wielkość i poziom jakości usług publicznych oraz liczbę pociągów.

■ Kontrakty na usługi publiczne są negocjowane bezpośrednio między MGiT i spółkami kolejowymi.

■ Zgodnie z projektem ramowym kontraktu na usługi publiczne, uzasadnione planowane koszty niepokryte przez przychody są kalkulowane przez spółkę MAV, a następnie zatwierdzane przez państwo. Wartość, zasadność, metody obliczania, jak również rejestracja rzeczywistych kosztów mogą być sprawdzone przez MGiT. Uzasadnione koszty bazują na kosztach pierwotnych (wydatki związane z taborem, wynagrodzeniem personelu, amortyzacją) oraz kosztach dodatkowych (koszty dostępu do infrastruktury, usługi manewrowe, zarządzanie). Do przychodów zaś zalicza się: opłaty za przejazd i inne dochody z przewozów pasażerskich, dotacje do cen płaconych przez pasażera oraz inne dochody.

■ Zgodnie z nowym, ramowym projektem kontraktu na usługi publiczne wypłata rekompensaty planowana jest w cyklu miesięcznym na podstawie faktury.

■ Bieżący kontrakt został zawarty w 2001 r. Nowy ramowy projekt kontraktu został opracowany na lata 2005–2008.

Wielka Brytania

■ W Wielkiej Brytanii usługi publiczne są zorganizowane przez Departament Transportu (DT) po przejęciu tej roli od Strategic Rail Authority (SRA), która zakończyła działalność w 2005 r. Są jednak dwa wyjątki. W Szkocji decyzje podejmuje władza wykonawcza, również w Londynie burmistrz tego miasta przyznaje kontrakty na pewne trasy, w Anglii i Walii regionalne lub lokalne władze muszą uczestniczyć w konsultacjach, jednakże podejmowanie decyzji jest scentralizowane.

Węgry – ruch regionalny na liniach o małej frekwencji prowadzą autobusy szynowe zakupione w Czechosłowacji w latach 70. Pociąg zestawiony z Bzx532+Bzmot180 na stacji Tapolca (2.09.2005 r.) *Fot. R. Rusak*

Pociągi na dworcu London Paddington *Fot. Michał Wolański*

Władze państwowe powierzyły nadzór nad realizacją usług kolejowych Departamentowi Transportu oraz Urzędowi Regulacji Kolei.

Departament Transportu ma za zadanie:

- opracowanie krajowej (jednolitej) polityki strategicznej dla kolei, uwzględniającej między innymi aspekty komercyjne w odniesieniu do bezpieczeństwo oraz polityki inwestycyjnej;
- tworzenie regulacji w celu jej implementacji;
- określanie wymagań wobec sieci kolejowej i działających na niej przewoźników;
- zapewnia finansowanie dla franszyz oraz przydziela wsparcie na odnowienie i utrzymanie infrastruktury;
- przyznaje i zarządza franszyzami;
- sponsoruje rozwój.

Urzędowi Regulacji Koli przypisano:

- określanie wymaganego finansowania; tj. opłaty za dostęp do infrastruktury zarządzanej przez Network Rail w celu wykonania usług wskazanych przez DT;

- nadzór nad zasadami dostępu do infrastruktury w celu zapewnienia, że Network Rail nie będzie wykorzystywać swojej monopolistycznej pozycji wobec przewoźników oraz w nierównym ich traktowaniu; np. w przyznawaniu prawa dostępu;
- nadzór w udzielaniu franszyzy dla zapewnienia, że DT nie nadużywa swej pozycji jako monopolistycznego klienta wobec przewoźników;
- nadzór i wdrażanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa;
- przyznawanie *Safety Cases* (certyfikaty bezpieczeństwa).

■ Na brytyjskim rynku kolejowym działa około dwudziestu pięciu przewoźników pasażerskich. W obecnie negocjowanych franszyzach planowane jest zredukowanie tej liczby do dwudziestu.

■ Wymagania wynikające ze świadczenia usług publicznych określane przez DT zawierają wymagania odnośnie częstotliwości, czasu trwania (pierwszy-ostatni pociąg), schematu przystanków (wliczając w to minimalne czasy między stacjami), maksymalne ograniczenia taryfowe (zazwyczaj w formie limitów wzrostu koszyka opłat za przejazd, powiązanego ze stopą inflacji).

■ Pomimo wcześniejszych przewidywań, otwarcie dostępu do usług pasażerskich jest bardzo ograniczone i prawie całość kolejowych przewozów pasażerskich jest zorganizowana poprzez franszyzy, na które nałożono obowiązki z tytułu usług publicznych. Powodem tego stanu rzeczy jest fakt, że na trasach, gdzie przewoźnicy na podstawie swobodnego dostępu do infrastruktury chcieliby realizować przewozy, ograniczenia pojemności spowodowały potrzebę szeregowania pod względem ważności jej wykorzystania. Ponieważ nie było wystarczającej pojemności do zaspokojenia praw dostępu dla istniejących franszyz i przewoźników towarowych, nie było możliwości otwartego dostępu dla występujących o trasy przewoźników pasażerskich.

■ Świadczenie usług publicznych odbywa się na podstawie przyznawanych franszyz. Departament Transportowy utrzymuje standard (aczkolwiek często zmieniany) wzoru umowy franszyzowej, który jest stosowany jako podstawa za każdym razem, gdy przewoźnikowi przyznawana jest konkretna franszyza. Warunki standardowej umowy franszyzowej i indywidualne uzgodnienia z każdym przewoźnikiem są zatwierdzane przez Urząd Regulacji Kolei.

W ramach ograniczeń, wynikających z wymienionego standardowego wzoru oraz wzoru umowy na dostęp do infrastruktury, umowy franszyzowe są negocjowane między DT a przewoźnikiem, który został wybrany w ramach procedury przetargowej. W praktyce, przewoźnik wyraża zgodę na warunki zawarte w SRA oraz na cenę, zgodnie z którą będzie realizował usługi. Warunki umowy bazują zasadniczo na tych, dotychczas włączonych do oferty przetargowej przedstawionej DT podczas procesu wyboru.

Podczas, gdy procedura przetargowa dostępna jest wszystkim zainteresowanym, zawartość i warunki uzgodnione z wybranym przewoźnikiem pozostają poufne.

■ Poziom rekompensaty dla usług publicznych różni się dla poszczególnych umów franszyzowych, tj. dla franszyz, gdzie wyłączność zapewnia rentowność usług (przewozy Inter-City) istnieje skłonność do przekazywania przez okres franszyzowy podwyższonej wypłaty z tytułu franszyzy do rządu podczas gdy odnośnie franszyz gdzie dominują usługi publiczne takie jak przewozy regionalne lub przewozy do pracy, występuje raczej skłonność w kierunku zmniejszania dotacji.

Rekompensata wynikająca ze świadczenia usług publicznych realizowana jest poprzez przyznanie wyłącznych praw do wykonywania przedmiotowych usług na okres obowiązywania franszyzy i wsparcia finansowego przez okres jej trwania.

Franszyzy, które są przyznane dla pakietu świadczeń, które są z definicji deficytowe, korzystają również przez cały czas jej trwania z prawa wyłączności. Z powodu straty wynikającej z charakteru usługi, prawa te są niezbędne aby nie dopuścić do tzw. *cherry picking* (wybierania najkorzystniejszych) z tego pakietu tych usług, które mogłyby przynosić zyski innym przewoźnikom. Generalnie we franszyzach na przewozy InterCity oraz dalekobieżne przewozy regionalne istnieje tendencja do przyznawania rekompensaty. W przypadku regionalnych usług publicznych wymagana jest rekompensata, natomiast w przewozach do pracy uwzględniana jest zarówno rekompensata, jak i prawo wyłączności. Wszystkie franszyzy, które korzystają z określonych przepisów dotyczących przyznawania rekompensat finansowych przez władze państwowe, są zwolnione z VAT-u. W przypadkach, gdzie w ramach realizacji umowy franszyzowej przewoźnik dokonuje zakupów, które obejmują VAT, ma prawo do zwrotu podatku.

■ Wszystkie franszyzy przyznane są z zastosowaniem procedury przetargowej. Zasadą jest konkurencja pomiędzy stającymi do przetargu, dlatego też wszyscy jego uczestnicy starają się składać najkorzystniejsze oferty, zarówno co do ich wartości, jak i efektywności realizacji usług wymaganych przetargiem. Mała jest jednak przejrzystość ewentualnych kryteriów, które będą brane pod uwagę przy przyznawaniu franszyzy. Każda oferta pozostaje poufną i Departament Transportu nie musi podawać do publicznej wiadomości uzasadnienia podjętej decyzji lub przebiegu negocjacji.

■ Przyjmuje się jako zasadę, że każdy uczestnik przetargu ponosi ryzyko „najniższej oferty" i składając ofertę wykorzystuje informacje dostarczone przez DT na temat istniejącej podstawy kosztów i przychodów. Pomimo, że przewoźnik bierze na siebie w zasadzie większość ryzyk, chroniony jest przed efektami wydarzeń, na które nie ma żadnego wpływu, jak na przykład wyniki gospodarcze państwa.

■ Warunki wypłat rekompensaty ustalane z góry są włączone do umowy franszyzowej. Zwykle wypłaty są realizowane raz na cztery tygodnie. Mimo, iż praktycznie nie ma problemów z realizacją wypłat, w przypadku jeśli wystąpi konflikt możliwe jest odwołanie do Urzędu Regulacji Kolei.

■ Umowa franszyzowa jest generalnie zawierana na okres 7 lat.

Włochy

■ Prawo włoskie odnoszące się do usług publicznych w transporcie rozróżnia krajowe oraz lokalne/regionalne usługi publiczne. Do niedawna wszystkie one finansowane były przez państwo. Od 2001 r., w ramach powszechnego przekazania uprawnień z władz centralnych do lokalnych, usługi publiczne na większość usług regionalnych są prowadzone przez Trenitalia lub lokalne i regionalne spółki kolejowe, a finansowane przez władze regionalne. W tym przypadku świadczenie usług publicznych jest przy-

znawane poprzez zawarcie tzw. „contratti di servizio", tj. kontraktów na usługi, podpisywanych między władzami regionalnymi i przewoźnikami. Na podstawie tych zmian prawnych regiony uczyniono odpowiedzialnymi za planowanie działalności transportowej na ich terenie.

- Trenitalia, będąca własnością Ferrovie dello Stato (FS), realizuje wszystkie krajowe pasażerskie usługi publiczne oraz większość usług regionalnych. Pozostała część usług publicznych na poziomie regionalnym świadczona jest przez innych przewoźników, należących głównie do władz regionalnych.
- Zobowiązania świadczone w ramach usług publicznych zazwyczaj polegają na wprowadzeniu taryfy i rozkładu jazdy. Obowiązki te określone są bardziej szczegółowo w kontraktach na usługi publiczne zawieranych z przewoźnikiem.
- Kontrakty na usługi publiczne dotyczą głównie przewozów regionalnych i lokalnych, w szczególności dojazdów do pracy. Uwzględnia się w nich również zobowiązania taryfowe, np. dla personelu wojskowego, oraz zobowiązania wynikające z przewozów na duże odległości, np. dla pociągów nocnych.
- Pokrycie dodatkowych kosztów w celu wypełnienia wymagań związanych ze świadczeniem usług publicznych zapewniane jest w kontraktach przyznanych na te usługi zawieranych między przewoźnikiem i władzą regionalną. Koszty poniesione w związku z realizacją usług publicznych na regionalnej sieci kolejowej są rekompensowane przez mieszany system bezpośrednich rekompensaty finansowe i przyznawanie prawa wyłączności. Wymogi jakościowe, tj. punktualność, czystość, klimatyzacja i inne standardy oraz kary za naruszenie tych wymagań są zwykle włączone w kontrakt.

Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych pokrywa koszty dodatkowe wynikające z ich realizacji, natomiast uwzględnienie „rozsądnego zysku" zależy od decyzji władz publicznych.

Krajowe kontrakty na usługi publiczne nie były dotychczas przyznawane na podstawie procedury przetargowej, natomiast w kilku regionach zainicjowano zastosowanie tej procedury do nowych kontraktów.

- Zarówno w krajowych, jak i w regionalnych usługach publicznych kalkulacja szacunkowych kosztów odbywa się na podstawie danych z jednego roku i jest przedmiotem monitoringu. Jeśli monitoring wykazuje, że rekompensata przewyższa poniesione koszty, nadwyżka jest potrącana od finansowania w następnym roku. Wypłaty rekompensat realizowane są raz w roku.
- Krajowe kontrakty na usługi publiczne zawierane przez państwo na określone usługi są zazwyczaj ograniczone do 2–3 lat, natomiast czas trwania kontraktów regionalnych, zawieranych na szczeblu lokalnym jest różny i zależy od uzgodnień między stronami.

We Włoszech na liniach o małym ruchu pasażerskim eksploatowane są spalinowe wagony motorowe z lat 60. XX w. Pociąg regionalny relacji Fabriano – Pergola. Pojazd 668-1462 na stacji Fabriano, marzec 2004 r. *Fot. F. Aranda*

Podsumowanie

Świadczenie publicznych usług transportowych oraz ich organizacja w państwach członkowskich Wspólnoty różni się znacznie ze względu na różnorodność potrzeb i tradycji.

W niektórych państwach, na skutek liberalizacji rynku oprócz tradycyjnego narodowego działają również inni przewoźnicy, a zawieranie kontraktów na usługi publiczne następuje nie tylko na podstawie bezpośredniego ich przyznawania, ale również z zastosowaniem procedury przetargowej.

O ile w państwach byłej „piętnastki" usługi publiczne realizowane są na podstawie ram prawnych zapewniających przewoźnikom ochronę, o tyle w nowych państwach członkowskich Unii Europejskiej kwestie te wymagają jeszcze stosownych rozwiązań, w szczególności w zakresie zapewnienia właściwego poziomu rekompensat i okresów obowiązywania kontraktów, umożliwiających długofalowe planowanie i podejmowanie decyzji inwestycyjnych.

Niewątpliwie zadanie stojące przez Parlamentem Europejskim i Radą Unii Europejskiej uzgodnienia nowego, dostosowanego do aktualnych realiów rozporządzenia tworzącego zharmonizowane przepisy dla wszystkich europejskich przewoźników pasażerskich jest bardzo trudne, musi bowiem uwzględniać kontekst polityczny i gospodarczy w każdym państwie członkowskim Wspólnoty. Z tego też względu w dyskusji nad tym rozporządzeniem nie powinno zabraknąć dyskusji na temat zarówno pozytywnych, jak i negatywnych doświadczeń poszczególnych państw.

❑

Literatura

[1] Public service rail transport in European Union: an overview. Community of European Railways, 2005.