

Michał Wolański

Regulacja dostępu do infrastruktury dworcowej, informacyjnej i sprzedażowej, jako warunek efektywnej demonopolizacji pasażerskiego transportu kolejowego

Aby rozpocząć pasażerskie przewozy kolejowe – objęte lub nieobjęte obowiązkiem służby publicznej – nie wystarczy sam dostęp do linii kolejowej. Artykuł, na podstawie studiów przypadków, pokazuje problemy związane z dostępem do infrastruktury dworcowej, informacyjnej oraz ich możliwe rozwiązania. Zignorowanie istniejących zagrożeń może nie tylko zakłócić procesy konkurencyjne, ale również odbić się negatywnie na integracji poszczególnych przewoźników kolejowych.

Obecnie pasażerskie przewozy kolejowe w Polsce – poza przewoźnikami należącymi do grupy PKP i wywodzącymi się z niej historycznie – wykonują również przedsiębiorstwa niezależne. Ich funkcjonowanie zostało umożliwione przez regulacje unijne, wymuszające niedyskryminacyjny, równy dostęp do linii kolejowych dla wszystkich zainteresowanych. W ramach implementacji prawa wspólnotowego w Polsce – tak, jak w wielu innych krajach – wydzielono zarządcę infrastruktury, spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. Rozwiązanie to nieco skomplikowało eksploatację kolei, lecz otworzyło drogę do korzyści z tytułu konkurencji między przewoźnikami.

Jednak sama możliwość skorzystania z linii kolejowej nie wystarczy, aby rozpocząć przewozy pasażerskie, efektywnie prowadzić działalność biznesową oraz budować konkurencyjność kolei, jako alternatywy dla motoryzacji. Dużą rolę gra dostęp do dworców kolejowych, rozumiany nie tylko jako możliwość zatrzymania tam pociągu, ale również wywieszenia rozkładu jazdy oraz skorzystania głosowego i wizualnego systemu informacji pasażerskiej. Przy dużej wymianie podróźnych niezbędne jest również zorganizowanie punktów sprzedaży oraz informacji. Dla przewoźnika działającego na małą skalę istotny jest również dostęp do istniejącej ogólnokrajowej, a nawet ogólnoeuropejskiej sieci informacji i sprzedaży biletów kolejowych, w której będzie poszukiwany przez potencjalnych pasażerów. Budowanie przez każdego z przewoźników własnej sieci dystrybucji mogłoby być nie tylko nieracjonalnie kosztowo, ale również bardzo niepraktyczne z punktu widzenia klienta, który oczekuje uzyskania wszystkich informacji w jednym miejscu.

Przedmiotem analiz będzie zarówno istniejące prawodawstwo, jak i doświadczenia praktyczne w zakresie udostępniania przewoźnikom niezależnym ogółu potrzebnej do ich funkcjonowania, szeroko rozumianej infrastruktury. Szczególny nacisk zostanie położony na kwestie związane z sytuacją w kraju, jednak niezbędny jest kontekst prawa unijnego oraz doświadczeń krajów bardziej zaawansowanych w demonopolizacji kolei. Na tej podstawie sformułowane zostaną kierunkowe postulaty dotyczące przyszłych działań o charakterze regulatorским.

W artykule – jako, że dotyczy on infrastruktury – pominięte zostaną zagadnienia związane z dostępem przewoźników niezależnych do taboru. Należy jednak zasygnalizować, że jest to również niezmiernie istotne zagadnienie – wpływa na to bardzo niewielki rynek wtórny (większość taboru w Polsce należy do obawiających się konkurencji dotychczasowych przewoźników i w większości tabor ten dobiega do kresu ekonomicznej eksploatacji, a w przypadku taboru pasażerskiego istotnie odbiega w zakresie komfortu od oczekiwań pasażerów), zróżnicowanie wymaganego wyposażenia między poszczególnymi krajami, uciążliwe procedury dopuszczenia do ruchu, wysoki koszt, a także stosunkowo długi czas produkcji i eksploatacji pojazdu szynowego. Pominięte zostaną również kwestie związane z dostarczaniem energii elektrycznej, które sprawiają stosunkowo najmniejsze problemy, a także z organizacją zaplecza technicznego, która rządzi się nieco innymi prawami.

Analiza stanu prawnego i dokumentów strategicznych

Na poziomie prawa unijnego, kluczową rolę spełnia dyrektywa 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa¹. Już w swojej rozbudowanej preambule wskazuje ona, że „systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny umożliwiać równy i niedyskryminujący dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw” oraz „powinny pozwolić na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych”. Z jednej strony wyraźna jest zatem chęć umożliwienia równego współzawodnictwa między przewoźnikami, z drugiej – już w preambule wyraźnie ogranicza

¹ Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa. Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich, 15.03.2001, L75/29.

się tę równość do kwestii związanych z „alokacją zdolności przezo- wowej”, a nie całościowym „dostępem do infrastruktury”.

W tym samym duchu utrzymana jest cała treść rozporządze- nia, a zwłaszcza artykuł 5 „Usługi” oraz załącznik II „Usługi, któ- re mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych”. Dział one usługi, związane z dostępem do infrastruktury na 4 grupy – zgodnie z tabelą 1 – oraz dla każdej z nich stanowią ogólne zasady dostępu.

W podziale tym wskazano zatem, że w zasadzie niedyskrymi- nujący dostęp – spośród wymienionych na wstępie elementów infrastrukturalnych – dotyczy wyłącznie „stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń”. Jest to pojęcie mało konkretne, trudno bowiem przesądzić, czy punkty obsługi podróżnych (kasy, informacje) są tymi „innymi urządzeniami”, a zatem podmioty nimi dysponujące – zarządcami infrastruktury w myśl dyrektywy. Jeśli przyjmiemy, że tak jest, to wciąż wątpliwe pozostaje czy do- stęp dotyczy wyłącznie stacji zatrzymania danego pociągu, czy też całej sieci (np. kasowej) w kraju (tab.1).

Służąca między innymi implementacji tego rozporządzenia w Polsce Ustawa o transporcie kolejowym² znacząco nie rozsze- rza, nie doprecyzowuje i nie wyjaśnia (choćby byłoby to możli- we) kwestii związanych z dostępem do infrastruktury innej, niż liniowa.

Do infrastruktury kolejowej zalicza się w niej wprawdzie „inne budowle, budynki i urządzenia [...] przeznaczone do [...] obsłu- gi podróżnych”, pod czym można rozumieć również elementy in- frastruktury będące przedmiotem niniejszego badania. Jednak już art. 13 tejże ustawy wskazuje, że do zadań prezesa UTK należy „zatwierdzenie i koordynowanie opłat za korzystanie z tras pociąg- gów”, „nadzór nad zapewnieniem równości dostępu przewoźni- ków kolejowych do infrastruktury kolejowej” oraz „nadzór nad po- prawnością ustalania [...] opłat za świadczenie usług dodatkowych”, co stawia dostęp do infrastruktury liniowej niejako na „wyższym poziomie” regulacji. Wspomnianą „poprawność” należy rozumieć przede wszystkim jako spełnienie przesłanek wskazanych w art. 33 ust. 2 „opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie ponie-

sie zarządca w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej”.

Oznacza to, że w istniejącym stanie prawnym wskazuje się co prawda na konieczność zapewnienia przewoźnikom kolejowym niedyskryminującego dostępu do „budynków i urządzeń przeznac- zonych do obsługi podróżnych”, zaś opłata za tę usługę powin- na uwzględniać realne koszty, brak jest jednak mechanizmów za- twierdzania cenników i publikacji opłat za tę infrastrukturę oraz zasad dostępu do niej. To poważny problem – zwłaszcza dla nowych graczy na rynku, usiłujących realnie kalkulować koszty. Brak również jednoznacznego określenia, czy np. system sprze- daży biletów i rezerwacji miejsc, albo infolinia kolejowa należą do „urządzeń przeznaczonych do obsługi podróżnych”.

Z punktu widzenia dokumentów strategicznych istotne są za- pisy Masterplanu dla transportu kolejowego. Wskazuje on doce- lowy model wyłaniania przewoźników pasażerskich w trybie prze- targowym oraz wspomina o „wspieraniu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) odpowiednimi uprawnieniami i zasobami w celu zwiększenia aktywności UTK w roli regulatora rynku, głów- nie w zakresie zapewnienia dostępu do sieci i innych urządzeń kluczowych wszystkim jego uczestnikom (w tym także potencjal- nym) na niedyskryminujących i równych zasadach, interweniowa- nia w przypadku naruszenia reguł rynkowych, na przykład swobo- dy konkurencji oraz ochrony praw klientów kolei”³. Może (cho- ciaz oczywiście nie musi) to oznaczać również zatwierdzenie cen- ników oraz zasad dostępu do infrastruktury informacyjnej, dworc- owej i sprzedażowej.

Głośnie konflikty oraz dobre praktyki – studia przypadków

W tej części artykułu omówiono 4 studia przypadków obrazują- cych mniej lub bardziej udane przykłady udostępniania infra- struktury informacyjnej, dworcowej i sprzedażowej przewoźnikom niezależnym. Co ciekawe, dwa z nich dotyczą jednego kraju – Niemiec – gdzie w pewnym zakresie, dzięki regulacji współpraca układa się dobrze, zaś w innym, uregulowanym znacznie gorzej – konieczne są wielokrotne procesy sądowe i odwoływanie się do

Tabela 1

Zasady dostępu do poszczególnych usług według dyrektywy 2001/14/WE

Rodzaje usług	Zasady dostępu
Minimalny pakiet dostępu	
Przydzielenie trasy, „uprawnienie do użytkowania infrastruktury, która jest przyznana”, „korzystanie z punktów i węzłów kolejowych”, sterowanie ruchem pociągów, „dostarczanie informacji o ruchu pociągów”, „wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa”	Niedyskryminujące
Dostęp do torów w celu obsługi urządzeń oraz dostarczenie usług	
Korzystanie z infrastruktury energetycznej (jeśli jest), możliwość tankowania, „stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia”, obiekty punktowe dla transportu towarowego, „urządzenia do formowania składów pociągu”, „tory postojowe”, „utrzymanie i inne urządzenia techniczne”	Niedyskryminujące, ale „zamówienia składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą być odrzucone tylko wówczas, gdy istnieją inne realne warianty zgodne z warunkami rynku. Jeżeli te usługi nie są oferowane przez jednego zarządcę infrastruktury, podmiot zapewniający >główną infrastrukturą< przeprowadzi wszystkie racjonalnie możliwe starania, aby ułatwić świadczenie tych usług”
Prąd trakcyjny, podgrzewanie składów, dostawa paliwa, prace manewrowe, usługi związane z ładunkami niebezpiecznymi i przewozami pasażerskimi	Jeśli są oferowane, to zarządca powinien je świadczyć na zlecenie przedsiębiorstw kolejowych
„Dostęp do sieci telekomunikacyjnej”, „dostarczanie uzupełniających informacji”, „kontrola techniczna taboru”	Zarządca infrastruktury nie jest zobowiązany do ich świadczenia

Źródło: opr. wł. na podstawie dyrektywy 2001/14/WE, op. cit.

² Ustawa z 29 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Dz.U. nr 86, poz. 789, z późn. zm.

³ Masterplan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2008, <http://www.mi.gov.pl/files/0/1790661/Ma-sterPlanpokonsultacjach281008.pdf>, dostęp 25.03.2009 r., s. 87–89.

ogólnych zasad ochrony konkurencji, co odbija się na ogólnej konkurencyjności usług.

Konflikty pomiędzy Arriva PCC i PKP Przewozy Regionalne⁴

Prywatne konsorcjum firm PCC Rail oraz Arriva wygrało przetarg na trzyletnie świadczenie usług przewozowych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Zaoferowało ono wielkość dotacji do pociągokilometra o ok. 30% niższą, niż jedyny konkurent – PKP Przewozy Regionalne.

Chcąc świadczyć te usługi prywatna spółka w pewnym sensie „skazana” była na korzystanie z usług swojego wcześniejszego konkurenta, między innymi w zakresie przewoźniczej sprzedaży biletów w ogólnokrajowej sieci sprzedaży PKP Przewozy Regionalne, czy niektórych elementów obsługi pociągów na stacjach. Brak oficjalnie obowiązującego cennika tego typu usług z pewnością utrudniał każdemu potencjalnemu wykonawcy przygotowanie biznesplanu i oferty, faworyzując byłego monopolistę⁵. Natomiast późniejsze negocjacje zasad rozliczeń stawały obie strony w mało komfortowej sytuacji, gdyż prawdopodobne jest, że obu partnerom jeszcze nieraz przyjdzie konkurować.

W konsekwencji dochodziło do licznych sporów dotyczących dostępności biletów, a także wyceny niektórych świadczeń, takich jak zapowiedzi pociągów na stacjach (rozbieżności w wycenie tej samej usługi sięgały od 1,3 do 5 tys. zł miesięcznie). Na tym pierwszym tle spory odbywały się wręcz kilkakrotnie, przez co media donosiły o realnym zagrożeniu brakiem dostępności biletów konsorcjum w kasach kolejowych na terenie kraju, a także konieczności kupowania dwóch oddzielnych biletów (także okresowych) na przejazdy łączone. Piotr Rybotycki z Arriva PCC wypowiedział się dla „Gazety Wyborczej”, iż: „Czynimy kroki, żeby zakończyć jakąkolwiek współpracę z Przewozami Regionalnymi, bo to jest dla nas mało wiarygodny partner”.

Należy podkreślić, że takie działania – chociaż w pełni zrozumiałe z punktu widzenia przewoźnika – w obecnej sytuacji rynkowej byłyby sprzeczne z interesem publicznym.

Konflikty pomiędzy InterConnex i Deutsche Bahn w Niemczech⁶

Spółki-córki grupy Connex (dziś – Veolia) postanowiły w 2002 r. uruchomić w Niemczech sieć komercyjnych (działających bez dotacji i zleceń ze strony samorządów) dalekobieżnych połączeń pod marką InterConnex. Od czerwca 2003 r. – w szczytowym momencie rozwoju – zwiększyła się ona do trzech linii: InterConnex 1 (Gera – Berlin – Rostock), InterConnex 2 (Zittau – Berlin – Stralsund – Binz) oraz InterConnex 3 (Rostock – Berlin – Kassel – Köln).

Dużym problemem na etapie uruchamiania i rozwoju tych połączeń stanowiło uwzględnianie ich w krajowym systemie infor-

macji kolejowej, należącym do konkurenta – grupy Deutsche Bahn. W szczególności dotyczyło to elektronicznych (internetowych i na nośnikach) oraz papierowych (plakatowych, książkowych i w formie ulotek) rozkładów jazdy, a także informacji osobistej i telefonicznej.

Pierwsza odsłona konfliktu zakończyła się wyrokiem berlińskiego sądu, który w styczniu 2003 r. orzekł, że DB nie jest zmuszona do prowadzenia działań promocyjnych na rzecz konkurentów, ale powinna uwzględnić ich pociągi w wyszukiwarce internetowej i informacji telefonicznej. W wyniku kolejnego pozwu, w kwietniu 2004 r. na mocy ogólnych przepisów o ochronie konkurencji, a nie przepisów branżowych orzeczono jednak, że DB jest jedynym oferentem krajowej informacji kolejowej w Niemczech, w związku z czym musi ją udostępniać konkurentom w całości.

Problem stanowił również fakt, że tanie połączenia InterConnex nie były proponowane przez wyszukiwarkę DB, gdyż – tak jak i w Polsce – nie wskazuje ona połączeń, które odjeżdżając przed innym dostępnym przyjeżdżają do stacji docelowej po nim. W ten sposób w relacji Köln – Berlin wyszukanie połączenia InterConnex było poważnie utrudnione, co dodatkowo podsycało spór.

Jako ciekawostkę, należy podkreślić, że bilety na pociągi InterConnex można było cały czas nabyć tylko przez call center, w biurach podróży przez system Start-Amadeus (integrujący sprzedaż biletów kolejowych, lotniczych, wycieczek oraz miejsc hotelowych) oraz bez dopłat u konduktora w pociągu. Nie było natomiast możliwości nabycia tych biletów w sieci sprzedaży DB i nie było to nawet przedmiotem sporu.

Cennik dostępu do stacji kolejowych DB Station&Service w Niemczech⁷

W Niemczech udostępnianiem infrastruktury dworcowej zajmuje się oddzielna spółka grupy Deutsche Bahn – DB Station&Service. Publikuje ona cennik dostępu do stacji kolejowych, który podlega procedurze zatwierdzania przez Federalny Urząd Kolei oraz Federalny Urząd Antymonopolowy, analogicznie do cennika zarządcy infrastruktury liniowej. Powinien on również spełniać te same warunki, co do odzwierciedlania kosztów.

Oczywiście opłaty od przewoźników są tylko jednym z przychodów spółki, która oprócz tego zarządza dworcami jako obiektami handlowymi oraz przeprowadza projekty modernizacyjne, dofinansowywane przez samorządy.

Obecnie na rzecz przewoźników DB Station&Service świadczy usługi, które w zakresie podstawowym obejmują:

- wyposażenie przystanku lub stacji w tablice z nazwą dworca, rozkładem jazdy (oraz umieszczenie na nim wszystkich pociągów, niezależnie od przewoźnika) oraz informacjami ułatwiającymi orientację podróżnych w terenie;

⁴ Studium przypadku na podstawie: Konflikt między PKP PR a Arrivą PCC spowoduje podwyżki cen biletów http://www.tur-info.pl/pak_id,18278, dostęp 24.03.2009 r.; Informacja prasowa Konsorcjum Arriva PCC oraz PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., <http://www.arrivapcc.pl/pl/aktualnosci/jart35,informacja-prasowa-konsorcjum-arriva-pcc-oraz-pkp-przewozy-regionalne-sp-z-o-o-.html>, dostęp 25.03.2009; K.A. Badowicz, Konflikt na torach między PKP a Arrivą, <http://miasta.gazeta.pl/bydgoszcz/1,87204,5113504.html>, dostęp 25.03.2009 r.

⁵ Kolejnym utrudnieniem było również samodzielne pokrywanie przez przewoźnika kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, które w Polsce ulegają szybkim zmianom. Tymczasem podstawową zasadą efektywnego partnerstwa publiczno-prywatnego jest nieprzerzucanie na stronę prywatną ryzyka makroekonomicznego oraz związanego z decyzjami podmiotów publicznych.

⁶ Studium przypadku na podstawie: Dritte Inter-Connex-Linie in Betrieb, Eisenbahn-Revue 7/2003, s. 303–305; Deutsche Bahn muß Connex-Züge auflisten, <http://www.mehrbahnen.de/news.php3?id=1136&limit=200>, dostęp w dniu 25.03.2009; Streit um Connex-Züge in DB-Fahrplänen, http://www.eisenbahn-kurier.de/aktuell/news_connex_nicht_mehr_im_fahrplan.html, dostęp 25.03.2009 r.

⁷ Studium przypadku na podstawie: Allgemeine Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur und Personenbahnhöfen der DB Station&Service AG, Berlin 2007; W.D. Siebert, The station as a customer centre, European Railway Review 1/2004, s. 19–22.

- udostępnienie powierzchni na materiały informacyjne przewoźnika, automaty do sprzedaży biletów oraz kasowniki;
- nadzór nad czystością, bezpieczeństwem i informacją (tzw. 3S-Zentrale), sprzątanie, wywóz śmieci.

Ponadto – w zależności od kategorii i wyposażenia dworca – w cenę wliczone są między innymi następujące usługi:

- utrzymanie innych elementów wyposażenia przystanku lub stacji (wiaty, ławki, ale także windy, schody ruchome, wózki bagażowe, toalety, przechowalnie na bagaż – część z nich może być odpłatna dla pasażerów itd.);
- systemy dynamicznej informacji pasażerskiej (wizualnej i akustycznej);
- obsługa pasażera, przede wszystkim w zakresie informacji dotyczących rozkładu jazdy (wyszukiwanie połączeń w tzw. Service Point, informacja o peronach, zmianach w rozkładzie jazdy itp.), orientacji na dworcu i w mieście, przechowywania rzeczy znalezionych, pomocy osobom niepełnosprawnym (także z wykorzystaniem podnośników peronowych).

Cena za zatrzymanie pociągu jest kalkulowana ze względu na przynależność dworca do:

- jednego z 16 krajów federalnych;
- jednej z 6 kategorii wyposażenia i ruchu;
- jednej z 2 kategorii długości pociągu.

Dodatkowe opłaty mogą dotyczyć usług opcjonalnych, takich jak udzielanie dodatkowych informacji w sprawach dotyczących przewoźnika, czy poświadczanie opóźnień.

Sprzedają biletów na dworcach oraz informacją telefoniczną zajmuje się oddzielna spółka DB Vertrieb, tak jak DB Station&Service, zależna od centrali DB.

Sprzedż biletów i informacja pasażerska ATOC w Wielkiej Brytanii⁸

W Wielkiej Brytanii przewozy na poszczególnych liniach przejmowane są przez przedsiębiorstwa kolejowe, które wygrają przetarg, oferując najkorzystniejszy stosunek ceny do jakości oferowanych usług. Do zadań tych podmiotów należy również obsługa większości stacji kolejowych na linii, wraz z organizacją na nich informacji pasażerskich oraz kas biletowych, przy czym szczegółowy zakres usług – wraz z np. minimalnymi godzinami otwarcia kas w poszczególnych lokalizacjach – z reguły jest wskazany w specyfikacji przetargowej. Jedynie 17 stacji węzłowych, z których korzysta wielu przewoźników, jest bezpośrednio w zarządzie Network Rail, a zatem podmiotu odpowiedzialnego również za infrastrukturę liniową.

W przetargach na świadczenie przewozów pasażerskich wymogiem wobec każdego oferenta jest przystąpienie do umów bilateralnych ATOC, czyli Zrzeszenia Przewoźników Kolejowych (Association of Train Operating Companies), które określają między innymi:

- obowiązek informowania w sposób bezstronny o ofercie przewozowej wszystkich partnerów;
- obowiązek sprzedaży i honorowania szerokiej gamy biletów zintegrowanych⁹ – przychody z tytułu sprzedaży tych biletów dzielone są przez należącą do ATOC spółkę Rail Settlement Plan; zapewnia ona również wsparcie informatyczne, umożli-

wiające sprzedaż biletów zintegrowanych oraz odpowiednią informację;

- udział w centralnym systemie informacyjnym, obejmującym między innymi stronę internetową wraz wyszukiwarką połączeń, podawanymi w czasie rzeczywistym informacjami o pociągach odwołanych i opóźnionych oraz innymi informacjami potrzebnymi podróżnym itp., a także infolinię, prowadzoną przez spółkę-córkę ATOC pod nazwą National Rail Enquiries.

W ten sposób podróżni mogą w jednym miejscu – niezależnie od tego, czy jest to stacja kolejowa, infolinia, czy strona internetowa – uzyskać pełną informację o wszystkich przewoźnikach, a także nabyć bilet na każdą relację.

Wnioski – postulowane zmiany

Dotychczasowe doświadczenia w demonopolizacji kolejowego transportu pasażerskiego wskazują, że problemy przewoźników prywatnych, związane z dostępem do szeroko rozumianej infrastruktury są bardzo istotne i wymagają rozwiązań systemowych. Po pierwsze bowiem rzutują one na poziom kosztów, a zatem wymaganego dofinansowania, po drugie – mają istotny wpływ na jakość obsługi klienta, konkurencyjność kolei oraz skuteczność promowania zrównoważonego transportu. Po trzecie zaś, w miarę pojawiania się kolejnych przewoźników prywatnych – realizujących przewozy w ramach obowiązku służby publicznej oraz komercyjne, co może stwarzać jeszcze większe problemy – problem będzie narastał.

Z punktu widzenia prawnego zasadne wydaje się jasne i przejrzyste określenie zakresu usług świadczonych przez przedsiębiorstwa monopolistyczne, do których przewoźnik pasażerski powinien mieć niedyskryminujący i chroniony przez regulatora dostęp. Z pewnością zakres tych usług powinien wykraczać poza samo przydzielenie trasy do przejazdu pociągów, obejmując także kwestie związane z informacją pasażerską oraz sprzedażą biletów, jednoznacznie obejmując je podobnymi standardami. To ważne, ponieważ tylko jawność stawek umożliwi operatorom prywatnym, starającym się o zlecenia na świadczenie usług objętych obowiązkiem służby publicznej, na rzetelne przygotowywanie biznes planów.

Z punktu widzenia prawnego zasadne wydaje się jasne i przejrzyste określenie zakresu usług świadczonych przez przedsiębiorstwa monopolistyczne, do których przewoźnik pasażerski powinien mieć niedyskryminujący i chroniony przez regulatora dostęp. Z pewnością zakres tych usług powinien wykraczać poza samo przydzielenie trasy do przejazdu pociągów, obejmując także kwestie związane z informacją pasażerską oraz sprzedażą biletów, jednoznacznie obejmując je podobnymi standardami. To ważne, ponieważ tylko jawność stawek umożliwi operatorom prywatnym, starającym się o zlecenia na świadczenie usług objętych obowiązkiem służby publicznej, na rzetelne przygotowywanie biznes planów.

Natomiast z organizacyjnego punktu widzenia istnieje wiele możliwości zapewnienia takiego dostępu, co powinno być przedmiotem dyskusji i konsultacji, zwłaszcza w kontekście przygotowywania dokumentu implementacyjnego, porządkującego wdra-

⁸ Studium przypadku na podstawie: G. Muir, *The Railway in Britain: on the right lines*, CER, Brussels 2006; P. Benheim, *Train Operating Companies Fight Back*, *European Railway Review* 1/2002, s. 87–90.

⁹ Szerzej na ten temat: M. Wolański, *Intramodlana integracja taryfowa na zdemopolizowanym rynku*. *Technika Transportu Szynowego* 4/2006, s. 38–41.

żanie Masterplanu dla transportu kolejowego w perspektywie 2015 r.

Jednym z możliwych wariantów jest świadczenie usług dworcowych, informacyjnych i sprzedażowych – tak jak teraz – przez wiele różnych podmiotów, które miałyby obowiązek udostępniania swoich usług innym przewoźnikom, zgodnie z ujawnianymi i regulowanymi cennikami. Rozwiązanie to nie powoduje istotnych zmian własnościowych, może być jednak kłopotliwe i kosztowne dla przedsiębiorców, dla których udostępnianie infrastruktury jest działalnością poboczną. Nie likwiduje się w ten sposób również problemu kontaktu z wieloma zarządcami infrastruktury w jednym punkcie zatrzymania pociągu.

Alternatywnie możliwa jest koncentracja części usług w jednym podmiocie organizacyjnym, stworzonym na wzór DB Station&Service. W scenariuszu maksymalnym może on integrować udostępnianie całości infrastruktury dworcowej, informacyjnej i sprzedażowej, a nawet liniowej. W ten sposób nabywając trasę przewoźnik mógłby od razu wycenić i zamówić możliwość zatrzymywania się na stacjach, zapowiedzi pociągów, uwzględnienie ich w rozkładach jazdy, a także udostępnienie w sieci sprzedaży.

Pewnym przejawem tego trendu była chęć powołania w Polsce spółki PKP Kasy Biletowe. Jednak dotyczyła ona najbardziej wrażliwego i wymagającego poprawy elementu obsługi pasażera. Akurat w tym przypadku – od lat kłopotliwym – cenna może okazać się pewna rywalizacja pomiędzy firmami, a nie zachowanie własności państwowej (i to powiązanej z dominującym przewoźnikiem).

Stąd też – zdaniem Autora – korzystniejszym rozwiązaniem byłoby zintegrowane i niedyskryminacyjne udostępnianie takich usług jak obsługa dworcowa, informacja telefoniczna i internetowa oraz system informatyczny do sprzedaży biletów, rezerwacji miejsc oraz wsparcia informacyjnego kas, w zakresie zbliżonym do oferowanego przez ATOC oraz DB Station&Service łącznie. Należałoby tutaj zastosować sprawdzone regulacje z dziedziny infrastruktury punktowej. Świadczenia tego typu mogłaby – zgodnie z funkcjonującą niegdyś koncepcją – wykonywać spółka lub grupa spółek zależnych od Polskich Linii Kolejowych, wydzielonych z grupy PKP (tzw. Grupa PLK), gdyż na etapie wciąż tworzącego się rynku trudno myśleć o samorządności przewoźników. Dodatkową korzyścią jest fakt połączenia procesów zarządzania liniami kolejowymi i dworcami, umożliwiające osiągnięcie korzyści synergicznych. Korzystanie ze zintegrowanych usług powinno być wymuszane przede wszystkim przez podmioty zlecające usługi, objęte obowiązkiem służby publicznej.

Jednocześnie jednak – wzorem ATOC – każdy przewoźnik powinien mieć możliwość tworzenia własnych kas i podłączania się do ogólnopolskiego systemu sprzedaży, a także obowiązek bezstronnego informowania o całej ofercie przewozowej kolei. Przewoźnicy wywodzący się z grupy PKP powinni zachować własność kas, przy założeniu obowiązkowej sprzedaży biletów innych przewoźników w zamian za regulowaną prowizję lub opłatę za operację.

W takiej sytuacji warto również umożliwić samorządom sprawne wydzielanie kas z majątku skomunalizowanej spółki PKP Przewozy Regionalne – w celu przekazania przewoźnikowi pry-

watnemu – w momencie, jeśli świadczenie przewozów na danej linii będzie przedmiotem przetargu¹⁰. Można oczywiście pójść o krok dalej i na małych stacjach, obsługiwanych tylko przez jednego przewoźnika, przekazywać mu na czas wykonywania usług całość lub większą część zarządu nad obiektem.

Oczywiście tego typu propozycje powinny być szeroko konsultowane z interesariuszami, a zwłaszcza z samorządami, na rzecz których będą działali w przyszłości przewoźnicy prywatni oraz z istniejącymi, a także potencjalnymi przewoźnikami. Ze względu na dużą wagę problemu w skali całej Unii Europejskiej, pożądane byłoby również szczegółowe międzynarodowe projekty porównawcze.



Literatura

- [1] *Allgemeine Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur und Personenbahnhöfen der DB Station&Service AG*. Berlin 2007.
- [2] Aładowicz K.: *Konflikt na torach między PKP a Arrivą*. <http://miasta.gazeta.pl/bydgoszcz/1,87204,5113504.html>, dostęp 25.03.2009.
- [3] Benheim P.: *Train Operating Companies Fight Back*. *European Railway Review* 1/2002.
- [4] *Deutsche Bahn muß Connex-Züge auflisten*. <http://www.mehrbahnen.de/news.php?id=1136&limit=200>, dostęp 25.03.2009.
- [5] *Dritte Inter-Connex-Linie in Betrieb*. *Eisenbahn-Revue* 7/2003.
- [6] *Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r., w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa*. *Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich*, 15.03.2001, L75/29.
- [7] *Informacja prasowa Konsorcjum Arriva PCC oraz PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.* <http://www.arrivapcc.pl/pl/aktualnosci/art35,informacja-prasowa-konsorcjum-arriva-pcc-oraz-pkp-przewozy-regionalne-sp-z-o-o-.html>, dostęp 25.03.2009.
- [8] *Konflikt między PKP PR a Arrivą PCC spowoduje podwyżki cen biletów*. http://www.tur-info.pl/p/ak_id,18278, dostęp 24.03.2009.
- [9] *Masterplan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2008, <http://www.mi.gov.pl/files/0/1790661/MasterPlanpokonsultacjach281008.pdf>, dostęp 25.03.2009.
- [10] Muir G.: *The Railway in Britain: on the right lines*. CER, Brussels 2006.
- [11] Siebert W.D.: *The station as a customer centre*. *European Railway Review* 1/2004.
- [12] *Streit um Connex-Züge in DB-Fahrplänen*. http://www.eisenbahnkurier.de/aktuell/news_connex_nicht_mehr_im_fahrplan.html, dostęp 25.03.2009.
- [13] *Ustawa z 29 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*. *Dz.U.* nr 86, poz. 789, z późn. zm.
- [14] Wolański M.: *Intramodalna integracja taryfowa na zdemopolizowanym rynku*. *Technika Transportu Szynowego* 4/2006.

Artykuł powstał na podstawie badań statutowych Katedry Transportu SGH.

¹⁰ To samo powinno zresztą dotyczyć pozostałego majątku tej spółki, takiego jak zaplecze techniczne, czy tabor.