

KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	T.03-4
Typ instrumentarium (a do f) ¹	a
Kategoria rozwiązania (A do C) ²	a
Data aktualizacji wpisu:	07.05.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	T03. Zwiększenie dostępności międzymiastowej przede wszystkim w oparciu o efektywny transport szynowy z uwzględnieniem hierarchii systemu osadniczego
Autorzy:	Paweł Engel, Karol Trammer
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa rozwiązania [200 zn.³]:

Szersze otwarcie rynku kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję.

2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:

Kolejowe przewozy pasażerskie realizowane są co do zasady w oparciu o umowy o świadczenie usług publicznych (PSC). Jedynie niewielka część połączeń realizowana jest w oparciu o zasady komercyjne – dotyczy to przede wszystkim pociągów kategorii premium (EIC, EIP) uruchamianych przez PKP Intercity S.A.

Obecnie zawarte umowy o świadczenie usług publicznych mają różny horyzont czasowy, w przypadku umów zawieranych przez marszałków województw jest on co do zasady krótszy niż przy umowie zawartej przez Ministerstwo Infrastruktury z PKP Intercity S.A.

Otwarcie rynku może doprowadzić do poprawy oferty przewozowej, niemniej jednak należy zaznaczyć, że przewozy komercyjne będą mogły w praktyce zafunkcjonować jedynie na głównych ciągach komunikacyjnych. Dodatkowo istotnym czynnikiem formalnym jest fakt, że zgodnie z IV Pakietem Kolejowym otwarcie rynku musi nastąpić do 2030 roku, a od 2021 roku nie możliwości zawierania umów przewozowych w formie bezpośredniego powierzenia.

3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

Otwarcie rynku należy rozpatrywać w dwóch segmentach:

1. Segment przewozów komercyjnych – dopuszczenie większej liczby podmiotów obsługujących połączenia na głównych trasach, realizowanych na zasadach ryzyka biznesowego przewoźnika może wprowadzić do zwiększenia częstotliwości połączeń i wzrost atrakcyjności oferty pasażerskiej.

¹ a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

² A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

³ Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

2. Szersze kontraktowanie przewozów realizowanych w oparciu o umowy PSC w oparciu o postępowania przetargowe, również podejmowane we współpracy pomiędzy poszczególnymi organizatorami transportu (np. Wspólne przetargi na linie międzywojewódzkie)

4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

- Minister właściwy ds. Transportu
- Urząd Transportu Kolejowego
- Marszałkowie województw

5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

1. Przegląd istniejących uwarunkowań prawnych i organizacyjnych stanowiących utrudnienie w otwarciu rynku przewozów komercyjnych – do końca 2021 roku.
2. Wypracowanie standardów przetargowych na obsługę linii regionalnych – do końca II kwartału 2022 roku.

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):

Realizacja rozwiązania może stworzyć bazę do redukcji wykluczenia komunikacyjnego oraz do zwiększenia efektywności środków publicznych wydawanych na organizację połączeń kolejowych.

7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

- Beim M., Heilmann M. (2012). Kształtowanie regionalnych strategii rozwoju transportu kolejowego na przykładzie Nadrenii-Palatynatu. Przegląd Komunikacyjny nr 3, s. 16-27.
- Dyr T. (2011). Liberalizacja dostępu do rynku przewozów kolejowych w Unii Europejskiej. TTS Technika Transportu Szynowego, 18, 13-21.

8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):

- Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)

Jako punkt odniesienia w stosowaniu przetargów w obsłudze linii regionalnych należy wskazać rozwiązania stosowane w Niemczech i Czechach.