



Prof. Juliusz Engelhardt



**WPLYW POLITYKI LIBERALIZACJI W
EUROPEJSKIM TRANSPORCIE
KOLEJOWYM NA KONKURENCYJNOSC
KOLEI**

Oczekiwania i rezultaty



Pierwsze dyrektywy (PAKIET 0)

- 91 / 440 w sprawie rozwoju kolei wspólnoty
- 95 / 18 w sprawie koncesjonowania przedsiębiorstw kolejowych
- 95 / 19 w sprawie alokacji potencjału infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za infrastrukturę

Przesłanki i oczekiwania

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

Cel nadrzędny

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



Pierwszy pakiet kolejowy

Dyrektywa 2001/12 z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywe Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty,

Dyrektywa 2001/13 z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywe Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym,



Dyrektywa 2001/14 z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa,

Dyrektywa 2001/16 z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych,



Decyzja Komisji z dnia 23 października 2002 r. zmieniająca dyrektywę 2001/14/WE w odniesieniu do daty zmiany obowiązującego rozkładu jazdy transportu kolejowego.



Drugi pakiet kolejowy

Dyrektywa 2004/49 w sprawie bezpieczeństwa kolei Wspólnoty oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa,

Dyrektywa 2004/50 zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej,

Dyrektywa 2004/51 zmieniająca dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty,



Rozporządzenie nr 881/2004 w sprawie ustanowienia Europejskiej Agencji Kolejowej.

Dotychczasowe efekty polityki liberalizacji i deregulacji transportu kolejowego

Rynek (prawie) otwarty

Od 1 stycznia 2007 pełne otwarcie rynku w przewozach towarowych, również dla przewozów kobotazowych

Od 1 stycznia 2010 pełne otwarcie rynku w międzynarodowych przewozach pasazerskich, z mozliwoscia wykonywania przewozów kobotazowych

Dotychczasowe efekty polityki liberalizacji i deregulacji transportu kolejowego

Znaczny wzrost liczby wydanych licencji przewozowych

- **kraje z największą liczbą licencji** – Niemcy (371), Polska (70), Wielka Brytania (59), Włochy (41), Estonia (30), Dania (25)
- **kraje z umiarkowaną liczbą licencji** – Czechy (18), Holandia (16), Austria (14), Szwecja (18)
- **kraje, które zapoczątkowały licencjonowanie** – Lotwa (9), Francja (9), Węgry (8), Belgia (5), Hiszpania (4), Finlandia (1), Litwa (1), Słowenia (1)

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



Dotychczasowe efekty polityki liberalizacji i deregulacji transportu kolejowego

Podział „starych” przedsiębiorstw kolejowych na „infrastrukturę” i „eksploatację”

Mozna wyróżnić kilka modeli tego podziału, np.. szwedzki, francuski, holdingowy

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

Dotychczasowe efekty polityki liberalizacji i deregulacji transportu kolejowego

Rozwój instytucji regulacyjnych transportu kolejowego w krajach Unii Europejskiej

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

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

- poprzez ministerstwo wlasciwe do spraw transportu
- poprzez urzedy transportu kolejowego, laczące nadzór nad zagadnieniami technicznymi z nadzorem nad rynkiem
- poprzez specjalny urzad regulacyjny nadzorujacy tylko udostepnianie infrastruktury kolejowej a także udostepnianie innych sieci infrastrukturalnych

Który model jest wlasciwy ?

Dotychczasowe efekty polityki liberalizacji i deregulacji transportu kolejowego

Liberalizacja a deregulacja

Liberalizacja rynku jest na ogół łączona z jego demonopolizacją oraz **deregulacja**, rozumiana jako odejście od nadmiaru sztywnych regulacji i ścisłego, szczegółowego oraz permanentnego nadzoru nad rynkiem.

W europejskim transporcie kolejowym, wraz z jego liberalizacją rośnie zakres dość szczegółowych regulacji w postaci rozbudowanych dyrektyw, ustaw krajowych oraz rozporządzeń wykonawczych.

Wobec tego można postawić pytania:

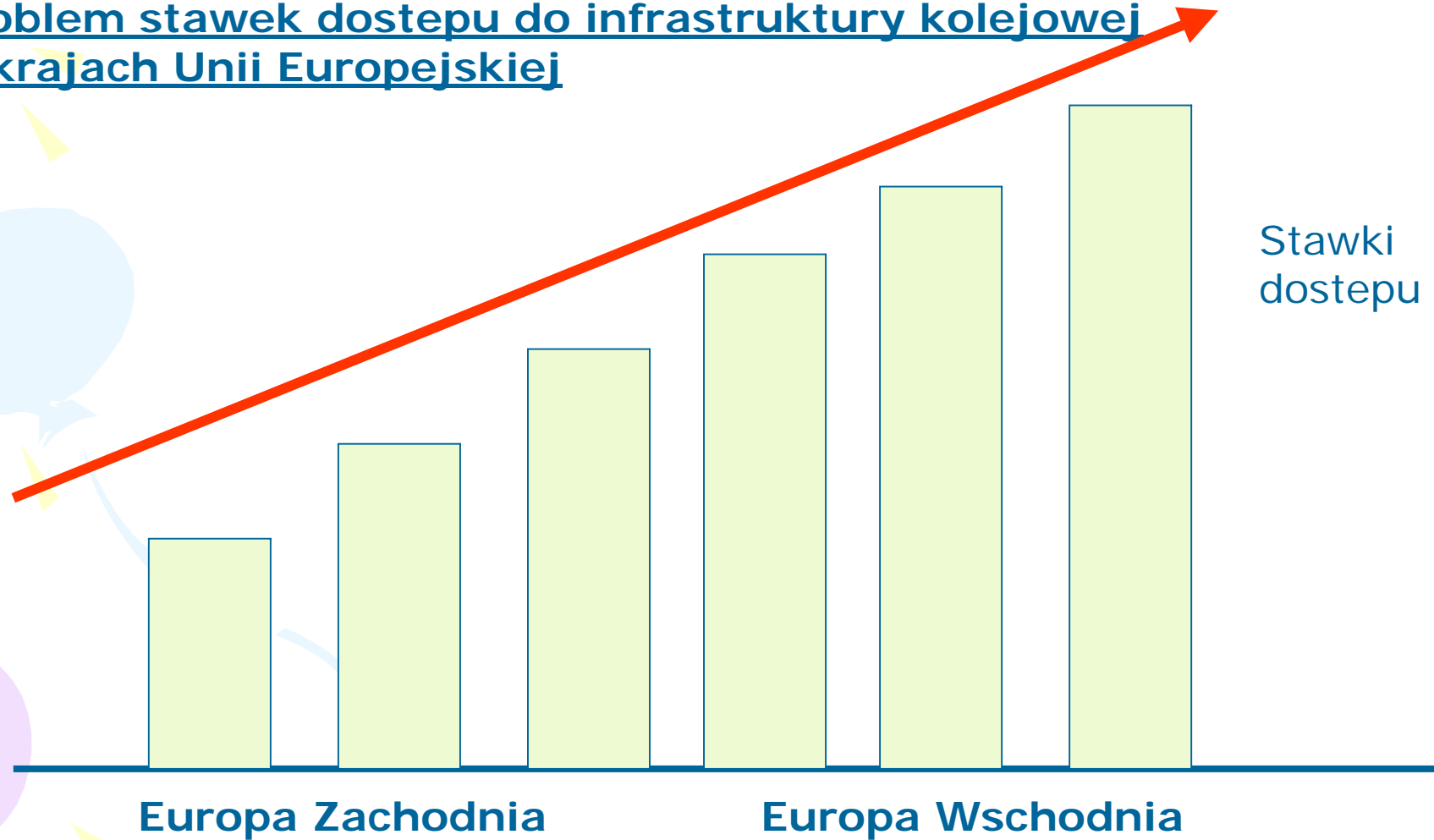
Czy liberalizacja transportu kolejowego musi prowadzić do wzrostu regulacji ?

Czy, uwzględniając również tzw. trzeci pakiet kolejowy, nie mamy już do czynienia z „przeregulowaniem” branży kolejowej w Unii Europejskiej ?

Dotychczasowe efekty polityki liberalizacji i deregulacji transportu kolejowego

Liberalizacja a regulacja

Problem stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w krajach Unii Europejskiej

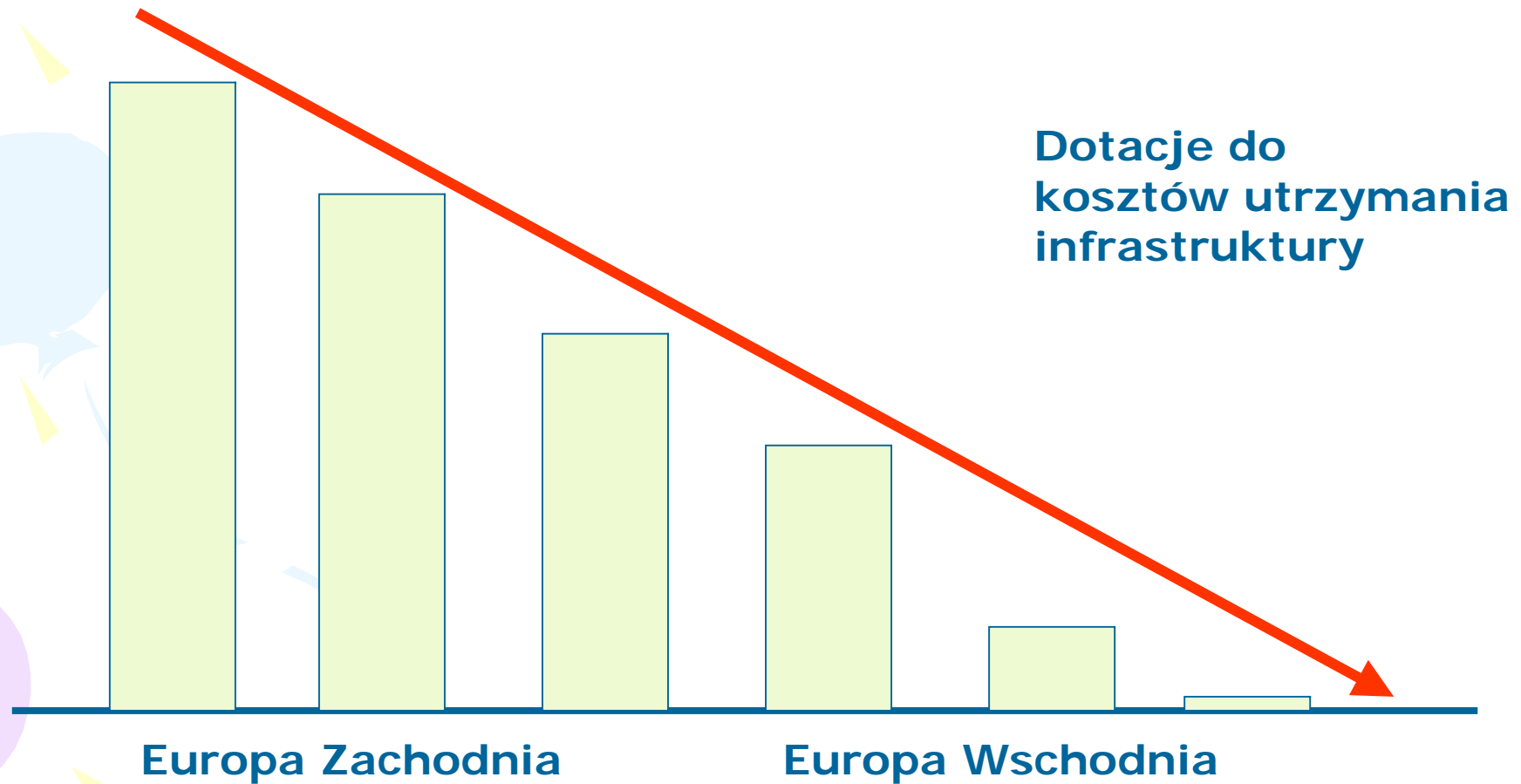


Paradoks ekonomiczny, prawidłowość czy brak regulacji ? ¹⁰

Dotychczasowe efekty polityki liberalizacji i deregulacji transportu kolejowego

Liberalizacja a regulacja

Problem stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w krajach Unii Europejskiej

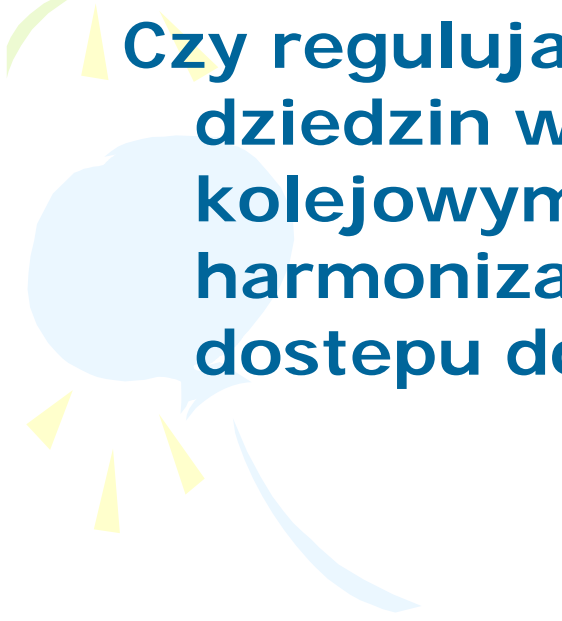


Prawidłowość, całkowita swoboda czy brak regulacji ?



Liberalizacja a regulacja

Pytanie:



Czy regulując tak wiele szczegółowych dziedzin w europejskim transporcie kolejowym, nie „zapomniano” o konieczności harmonizacji zasad kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej ?

Dotychczasowe efekty polityki liberalizacji i deregulacji transportu kolejowego

Konkurencja kolei z pozostałymi gałęziami transportu

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

Pytania:

Czy jest to rezultat polityki liberalizacji transportu kolejowego ?

Czy istnieją szanse na wzrost udziału kolei w rynku w dalszych latach ?

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

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

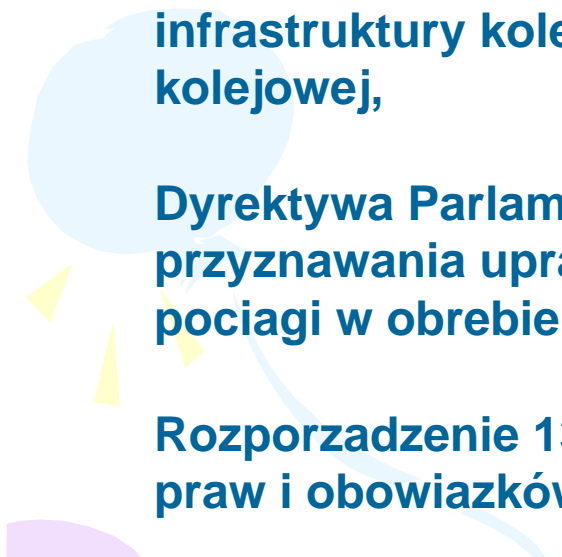
Zródło: White Paper on European Transport Policy for 2010, Doc COM (2001) 370, Brussels 2001,

* pozycja razem uwzględnia również przewozy wykonane metrem i tramwajami



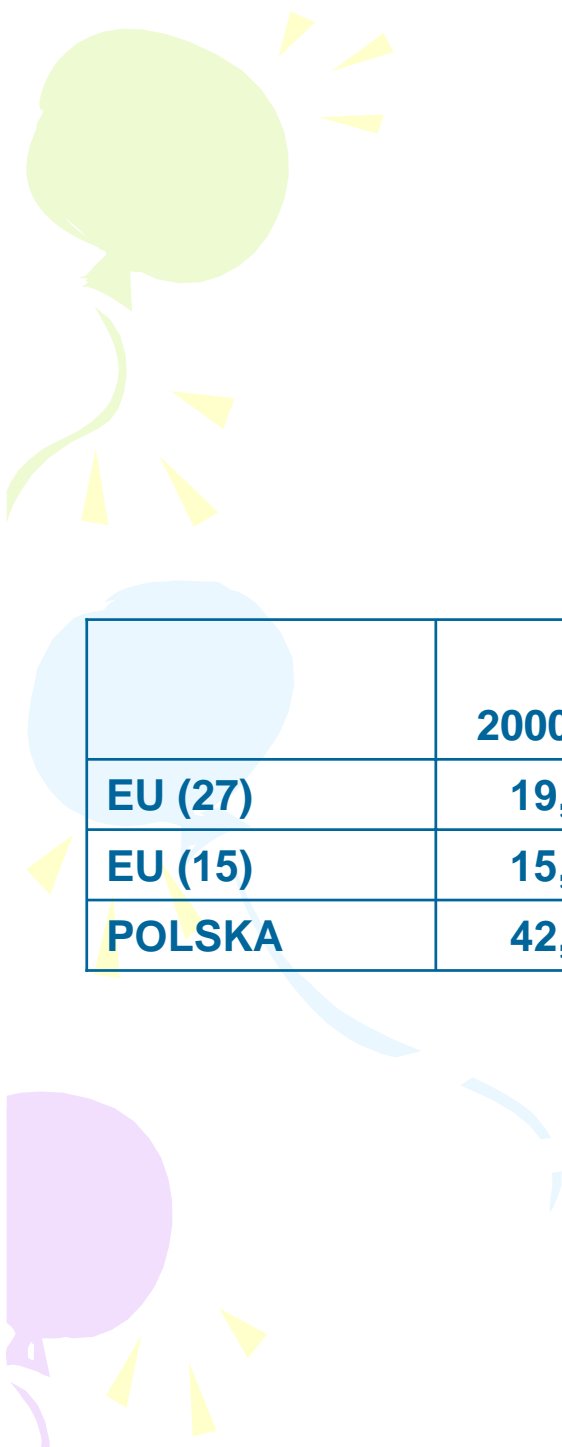
Trzeci pakiet kolejowy

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

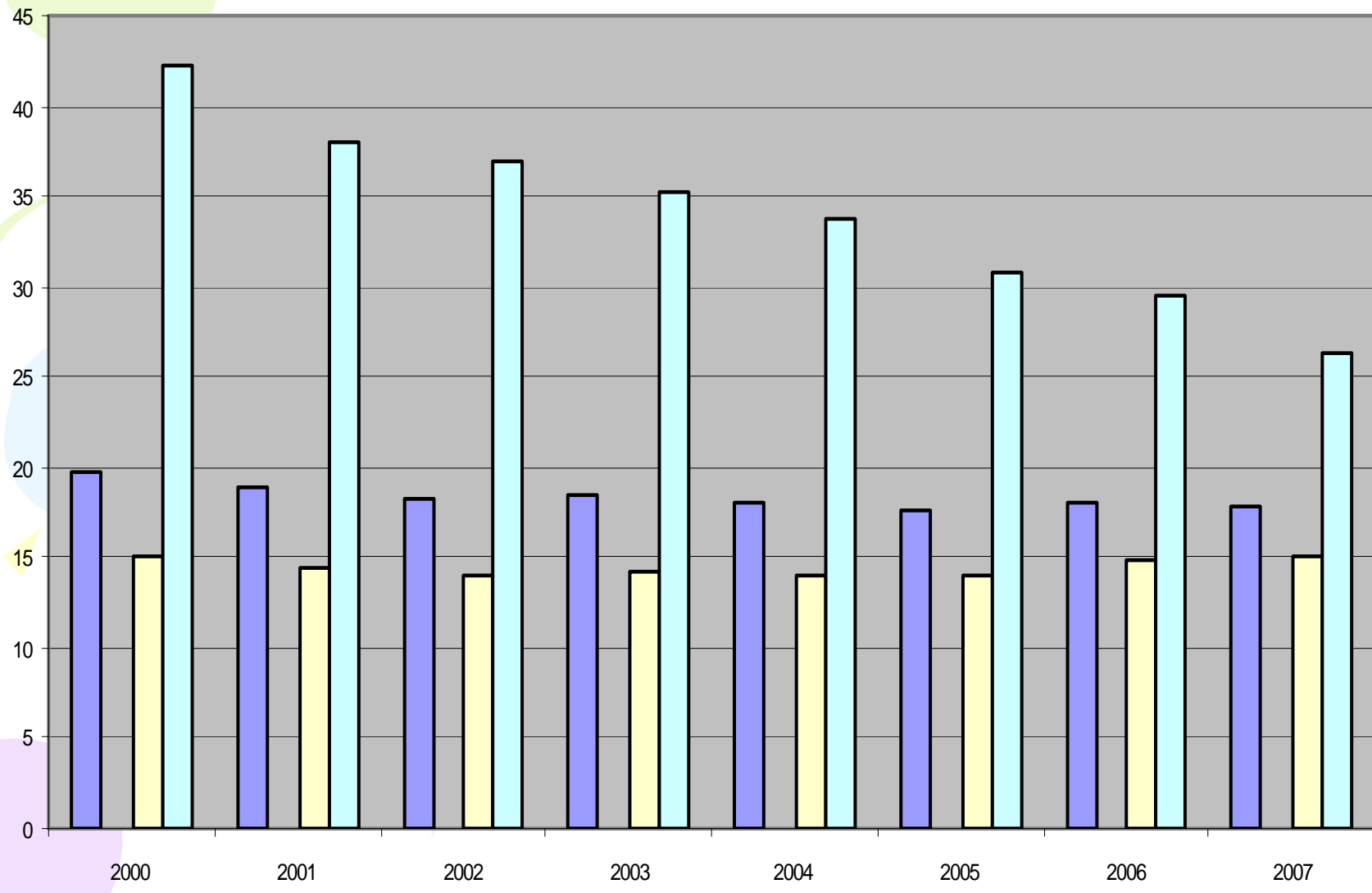
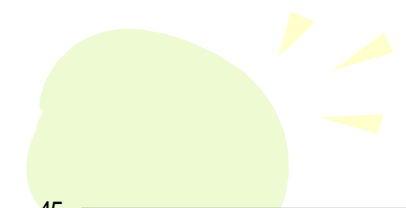


Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/59 w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obszarze systemu kolejowego Wspólnoty,

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



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
EU (27)	19,7	18,8	18,3	18,5	18,1	17,7	18,1	17,9
EU (15)	15,1	14,5	14,1	14,3	14,1	14,1	14,9	15
POLSKA	42,2	37,9	37	35,3	33,7	30,8	29,4	26,4



- EU (27)
- EU (25)
- EU (15)
- POLSKA

