

Sprawozdanie z V Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej „Konsument na rynku kolejowych przewozów pasażerskich”, Łódź, 9 maja 2018 r.

9 maja 2018 r. na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego (WPiA UŁ) odbyła się V Ogólnopolska Konferencja Naukowa pn. „Konsument na rynku kolejowych przewozów pasażerskich”. Wydarzenie zorganizowało Naukowe Koło Prawa Energetycznego i Innych Sektorów Infrastrukturalnych Uniwersytet Łódzkiego (NKPEiISI), Katedra Europejskiego Prawa Gospodarczego działające na WPiA UŁ oraz Polska Fundacja Prawa Konkurencji i Regulacji Sektorowej *Ius Publicum* w Warszawie (Fundacja *Ius Publicum*). Konferencja była objęta patronatem honorowym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Marszałka Województwa Łódzkiego, Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych Uniwersytetu Warszawskiego (CARS). Partnerem Strategicznym konferencji była spółka PKP Intercity S.A., Złotym Partnerem Polskie Koleje Państwowe S.A., Srebrnymi Partnerami Instytut Prawa Gospodarczego Sp. z o.o., Synergia Invest Group S.A. oraz Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o., natomiast Brązowym Partnerem Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. Partnerem Prawnym była Kancelaria Pawełczyk Radcowie Prawni i Adwokaci, Partnerem Merytorycznym Association of Corporate Counsel Europe oraz Fundacja Pro Kolej, a Partnerem Wydawniczym Wydawnictwo *Ius Publicum*. Patronatu medialnego udzielił m.in. Kurier Kolejowy oraz Rynek Kolejowy.

Tegoroczna edycja konferencji stanowiła kontynuację edycji konferencji pn. „Konsument na rynku kolejowych przewozów pasażerskich” zorganizowanych w ubiegłych latach.

Konferencję otworzyli organizatorzy przedsięwzięcia prof. dr hab. Maria Królikowska-Olczak (Kierownik Katedry Europejskiego Prawa Gospodarczego WPiA UŁ), dr. hab. Mirosław Pawełczyk, prof. nadzw. UŚ (Uniwersytet Śląski, Prezes Zarządu Fundacji *Ius Publicum*) oraz mgr Marcin Kraśniewski (Prezes Zarządu NKPEiISI, Wiceprezes Zarządu Fundacji *Ius Publicum*). Podziękowali oni wszystkim moderatorom i referentom za zaangażowanie w przygotowanie programu tegorocznej Konferencji oraz dokonali podsumowania ostatnich pięciu lat wspólnej pracy merytorycznej w obszarze prawnej regulacji sektorów infrastrukturalnych. Następnie głos zabarała Prodziekan WPiA UŁ dr hab. Teresa Wyka, prof. nadzw. UŁ, która powitała przybyłych gości w gmachu WPiA oraz zwróciła uwagę na wyjątkową aktywność naukową Katedry Europejskiego Prawa Gospodarczego WPiA UŁ oraz NKPEiISI, a także na istotne znaczenie podejmowanych przez te jednostki inicjatyw dla łódzkiej szkoły prawa.

Po przywitaniu uczestników prof. zw. dr hab. Maria Królikowska-Olczak otworzyła pierwszy panel wykładowy dotyczący perspektywy prawnej rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich. Pierwszy referat został wygłoszony przez dr Stefana Jareckiego (Wyższa Szkoła Informatyki Stosowanej i Zarządzania). Tematem jego wstąpienia były środki w zakresie zapewnienia skutecznego i niedyskryminującego dostępu do taboru. Na wstępie zaznaczył on, że dysponowanie taborom kolejowym niezbędnym do świadczenia usług przewozowych przez przedsiębiorstwa zamierzające podjąć działalność na rynku transportu kolejowego niewątpliwie stanowi jedną

z istotniejszych przeszkód w rozwoju konkurencji w sektorze transportu kolejowego. Następnie, referent omówił poszczególne rozwiązania zaproponowane na poziomie regulacji europejskiej. Wskazał w tym miejscu rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1370/2007 w ramach tzw. czwartego pakietu kolejowego. Oceniając wskazaną regulację referent wyraził umiarkowany entuzjazm, podkreślając jednak, że rozwiązania w niej przyjęte, w znacznej mierze są oparte na funkcjonujących już regulacjach państw członkowskich. W dalszej części wystąpienia, prelegent poruszył kwestie konstrukcji przepisów wspomnianego rozporządzenia oraz tego jak zabezpieczają one interes poszczególnych uczestników rynku i jak wpływają na organizację rynku. We wnioskach wskazał m.in. na konieczność usprawnienia dostępu do taboru przez zastosowanie formuły partnerstwa publiczno-prawnego.

Kolejnym mówcą był mec. Przemysław Cizak (Polskie Koleje Państwowe S.A.). Poruszył on temat opłat za korzystanie z infrastruktury dworcowej w świetle nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. We wstępie podjął on próbę omówienia zasad funkcjonowania opłaty dworcowej, tj. opłaty za korzystanie przez przewoźników kolejowych z dworców kolejowych. Zaprezentował on założenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw w tym zakresie. Zwrócił także uwagę na zakres działalności zarządczej spółek Polskie Koleje Państwowe S.A. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a także na próbę wprowadzenia opłaty dworcowej w 2010 roku poprzez powołanie spółki Dworzec Polski S.A. oraz koncepcję opłaty dworcowej. Na koniec omówiona została definicja stacji pasażerskiej oraz zasady i tryb jej udostępniania przewoźnikom kolejowym, zawarcie umowy dostępowej między przewoźnikiem kolejowym a operatorem infrastruktury usługowej oraz opłata za dostęp do stacji pasażerskiej.

Ostatnim z mówców w pierwszym panelu wykładowym był mgr Marcin Kraśniewski. Tematem jego wystąpienia były procedury *compliance* w sektorze kolejowym – kodeksy etyki w przedsiębiorstwie kolejowym. Prelegent rozpoczął swoje wystąpienie od wskazania, że wzorem ustawodawstw państw zachodnich, w Polsce pojawił się projekt ustawy określającej zasady i procedury zwalczania i przeciwdziałania korupcji – ustawy o jawności życia publicznego. Celem ustawy jest wzmocnienie transparentności państwa oraz kontroli społecznej nad osobami pełniącymi funkcje publiczne. Przechodząc na grunt tematyki sektora kolejowego, mówca zaznaczył, że z punktu widzenia działalności przewoźników kolejowych istotne znaczenie będzie miało wprowadzenie przez ustawę obowiązku przeciwdziałania praktykom korupcyjnym. Zgodnie z ustawą obowiązek ten będzie ciążył na przedsiębiorcach, którzy w każdym z dwóch ostatnich lat obrotowych zatrudniali co najmniej 50 pracowników lub roczne obroty netto przekroczyły 10 mln EUR oraz suma aktywów bilansu sporządzonego na koniec roku przekroczyła 10 mln EUR. Oznacza to zatem, że powyższy obowiązek obejmie wszystkich przewoźników kolejowych w Polsce. Następnie prelegent omówił konstrukcję kodeksów etyki, z wyszczególnieniem zapisów dot. relacji z konsumentami, a także kwestii technicznych, jak język czy struktura oraz ich wpływu na końcowy obraz, a co za tym idzie praktyczną użyteczność kodeksów w relacjach biznesowych. W podsumowaniu, mówca wyraził umiarkowany entuzjazm dla projektowanej ustawy, podkreślając, że wiele będzie zależało od struktury, jaką finalnie przyjmą jej przepisy.

Po zakończeniu pierwszego panelu wykładowego odbył się panel dyskusyjny, któremu to przewodniczył prof. nadzw. dr hab. Mirosław Pawelczyk. Do zabrania głosu zaproszeni zostali Piotr Stomma (Ministerstwo Rozwoju, b. Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa), Przemysław Ciszak (Dyrektor Zarządzający PKP S.A) Tomasz Buczyński (Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury), Alicja Kozłowska (Dyrektor Departamentu Regulacji w Urzędzie Transportu Kolejowego), dr Radosław Kwaśnicki (Partner w Kancelarii RKKW Kwaśniki, Wróbel & Partnerzy, Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej PKN Orlen S.A.) Piotr Rachwalski (Prezes Zarządu Kolei Dolnośląskich Sp. z o. o.) oraz Włodzimierz Wilkanowicz (Prezes Zarządu Kolei Wielkopolskich Sp. z o. o.).

Panel rozpoczął się od problematyki funkcjonowania Wspólnego Biletu. Dyrektor T. Buczyński zaprezentował przebieg prac nad wdrożonym we wrześniu 2017 r. Pakietem Podróżnika, który umożliwi pasażerom korzystanie z przewozów świadczonych przez trzech przewoźników kolejowych za pomocą jednego blankietu biletowego. Dyrektor Buczyński powiedział, że na przełomie roku 2018/2019 nastąpi powrót stawki degresywnej w szerszym wymiarze. Zapowiedział również plan stworzenia tzw. planera podróży, który byłby oparty na otwartych interfejsach, umożliwiając rozbudowę systemu o nowe funkcjonalności (np. o transport publiczny). W kwestii kosztów prelegent zauważył, że aktualnie funkcjonujące systemy informatyczne są wystarczające do wdrożenia programu Wspólnego Biletu. Podał on również pod wątpliwość sens głębokiej integracji w ramach idei Wspólnego Biletu, co uzasadniał kosztami tworzenia oraz utrzymywania systemów informatycznych, a także koniecznością dokonania zmian ustawowych, które oprócz wydatków finansowych wiązałyby się z poświęceniem dużej ilości czasu na taką integrację.

Pozostając w tematyce Wspólnego Biletu, Piotr Rachwalski odniósł się do sposobu, w jaki PKP S.A. próbuje urzeczywistnić projekt jednego blankietu biletowego łączącego bilety uprawniające do podróży składami różnych przewoźników. Jego zdaniem przewoźnicy nie przystąpią do koncepcji, która według nich zmierzałaby do rozszerzenia wpływów PKP S.A. i generowania kosztów przerzucanych na samorządowych przewoźników. Prezes Rachwalski zwrócił uwagę na mnogość funkcjonujących rozwiązań w innych krajach, obejmujących większą ilość podmiotów świadczących usługi z zakresu transportu zbiorowego, podkreślając prostotę stosowanych w nich systemów rozdzielania dochodu z biletu wspólnego między przewoźników. Prezes Rachwalski podkreślił, że przewoźnicy są w stanie zgodzić się na program pilotażowy pod warunkiem rozsądnego systemu podziału kosztów.

Następnie głos zabrał Prezes Włodzimierz Wilkanowicz, który podkreślił, że kiedy mowa jest o Wspólnym Bilecie, to chodzi przede wszystkim o integrację w dwóch obszarach – krajowym kolejowym i metropolii (połączenia kolejowe z połączeniami autobusowymi i tramwajowymi). Podkreślił, że pasażer już może zakupić bilety różnych przewoźników w jednym – wspólnym punkcie sprzedażowym. Zauważył on również, że niezbędne są zmiany legislacyjne, które przyczynią się do większej integracji środków transportu. Do wypowiedzi Prezesa Wilkanowicza odniósł się T. Buczyński, którego zdaniem zmiany legislacyjne na ten moment nie są konieczne. Nadmienił także, że zwiększenie integracji między przewoźnikami doprowadzi do większego przyływu pasażerów.

Minister Piotr Stomma powiedział, że z perspektywy czasu widzi podobne stanowiska przewoźników kolejowych w różnych podejściach do Wspólnego Biletu. Nie zgodził się on z twierdzeniem,

że konsumenci na wspólnym bilecie nie skorzystają. Dodał również, że w innych krajach europejskich system ten funkcjonuje bardzo dobrze. Jego zdaniem nie należy lekceważyć konsumentów i warto brać pod uwagę ich zdanie, gdyż może się okazać, że dzięki postępującej integracji nastąpi zwiększenie liczby pasażerów, a co za tym idzie – więcej pieniędzy będzie do podziału między przewoźników. Dyrektorka Alicja Kozłowska, powiedziała, że Urząd Transportu Kolejowego zawsze popiera inicjatywę Wspólnego Biletu, co więcej popiera każde działanie, które przyciągnie konsumentów do kolei. Prelegentka zauważyła, że Wspólny Bilet jest konieczny również dlatego, że przepisy unijne tego wymagają. Prof. Pawełczyk, konkludując pierwszą część dyskusji, podkreślił, że wszelkie działania w obszarze integracji powinny służyć przede wszystkim interesowi pasażera. Prezes Wilkanowicz na zakończenie podkreślił, że nie jest przeciwnikiem Wspólnego Biletu. Dodał, że w jego opinii najważniejsza jest integracja kolei z innymi środkami transportu.

Drugą część dyskusji poświęcono m.in. prawom do gruntów kolejowych oraz uchwałom Naczelnego Sądu Administracyjnego, które potwierdził tytuły prawne gmin do komunalizacji gruntów należących do PKP S.A. Jako pierwszy głos zabrał Przemysław Ciszak, który na wstępie powiedział, że na rynek kolejowy trzeba patrzeć szerzej – jako na wspólny interes społeczeństwa. W przedmiocie komunalizacji podkreślił on, że PKP S.A. nie utraciła gruntów skomunalizowanych przez gminy i dalej posiada tytuły prawne do tych gruntów. Prelegent zauważył, że z jednej strony ustawa o PKP S.A. nakłada obowiązek uregulowania stanu prawnego gruntów dawnego przedsiębiorstwa PKP, z drugiej zaś – kolejne ustawy tworzyły przepisy sprzeczne z tym założeniem.

Na zakończenie panelu głos zabrał dr Radosław Kwaśnicki, który odniósł się do dyrektywy kolejowej i wymogów, jakie postawiła ona przewoźnikom. Jego zdaniem kluczowym wyzwaniem nadal jest *unbundling* oraz *Third Party Access*. Doktor Kwaśnicki zauważył, że PKP S.A. tworzy bardzo dużą grupę kapitałową, co może być utrudnieniem dla realizacji kolejnego pakietu kolejowego. Nadmienił także, że istnieją instrumenty prawne, które umożliwiają, pomimo braku prawa holdingowego w Polsce, współpracę w ramach tzw. holdingu. Taka konstrukcja przynosi również korzyści polityczne, ponieważ w ramach holdingu spółkom kolejowym łatwiej będzie reprezentować swoje interesy np. przed instytucjami Unii Europejskiej. Na zakończenie zwrócił on uwagę na raport NIK-u z 2012 r., który negatywnie ocenił proces wprowadzenia mechanizmów holdingowych w Grupie PKP, ale odnotował pewne kroki podjęte w celu poprawy sytuacji organizacyjnej Grupy.

Drugą dyskusję plenarną poświęconą uwarunkowaniom i perspektywie rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich otworzył moderator tego panelu dr Rafał Zgorzelski (Dyrektor Zarządzający w Agencji Rozwoju Przemysłu). Natomiast panelistami byli: dr Michał Beim (Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu), Peter Jančovič (Dyrektor Zarządzający LEO Express Sp. z o.o.), Elżbieta Nowak (Dyrektor w Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o.), Jarosław Oniszczuk (Członek Zarządu PKP Intercity S.A), Teresa Woźniak (Dyrektor Departamentu Infrastruktury w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego).

Dyskusję rozpoczęła wypowiedź dr Michała Beima, który dokonał porównania polskich rozwiązań prawnych i doświadczeń z zakresu organizacji i rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich z praktyką stosowaną w tym zakresie w Niemczech. Doktor Beim, odnosząc się do rynku niemieckiego, zauważył, że zasadnicza różnica występuje w sile politycznej organizatora – w Polsce siła polityczna organizatora (urzędów marszałkowskich) jest wyraźnie inna niżeli w Niemczech. Przykładowo wskazał on na praktykę stosowaną w Niemczech, gdzie gwarantuje

się w perspektywie kilkunastu lat minimalny budżet na rozwój kolei samorządowej. Podkreślił również, że rola organizatora w niemieckim systemie jest silna i pozwala wymuszać określone działania na przewoźnikach, np. malowanie pojazdów w regionalne barwy. Prelegent podkreślił jednak, że konkurencja w Niemczech wciąż nie jest właściwie rozwinięta.

Następnie głos zabrał Peter Jančovič, który zaprezentował etapy planowanego wejścia na polski rynek kolejowy czeskiego przewoźnika LEO Express. W szczególności zapowiedział uruchomienie pierwszej trasy między Krakowem a Pragą. Prezes Jančovič zwrócił także uwagę na problemy związane z wejściem prywatnego przewoźnika na polski rynek kolejowych przewozów pasażerskich. Powiedział on również, że w Czechach, po wejściu na rynek prywatnych przewoźników na trasie Ostrawa–Praga, istotnie wzrosła liczba przewiezionych pasażerów, na czym skorzystał także przewoźnik państwowy (dawny monopolista).

W dalszej kolejności głos zabrał Jarosław Oniszczyk, który zaprezentował założenia strategii PKP Intercity na najbliższe lata oraz odniósł się do stanu przygotowań wdrożenia czwartego pakietu kolejowego i podejmowanych działań w tym zakresie. Prezes Oniszczyk powiedział, że PKP Intercity planuje zakupić nowe lokomotywy oraz wagony, które będą w stanie rozwinąć większą prędkość niż te obecnie stosowane, a także zmodernizuje ok. 700 wagonów pasażerskich. Jego zdaniem, bez przeprowadzenia odpowiedniej modernizacji PKP Intercity nie będzie w stanie efektywnie konkurować z innymi przewoźnikami po wprowadzeniu czwartego pakietu kolejowego. Zaznaczył on także, że priorytetem jest zaopatrzenie wagonów pasażerskich w łączność internetową oraz klimatyzację. Poinformował również, że PKP Intercity nawiązało współpracę z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju w ramach partnerstwa innowacyjnego, który wpisuje się w program Luxtorpeda 2.0.

Elżbieta Nowak przybliżyła natomiast specyfikę działalności kolei wojewódzkiej. Na wstępie przytoczyła ona dane z 2017 r. wskazujące, że tego roku koleją przejechało ponad 303 mln pasażerów, z czego 261 mln to pasażerowie kolei wojewódzkich, natomiast 42 mln to pasażerowie kolei dalekobieżnych. Dyrektor Nowak zauważyła, że mimo tak wysokiej popularności kolei wojewódzkich, nie są one traktowane priorytetowo przez ustawodawcę, ponieważ w świetle rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, infrastruktura ta udostępniana jest kolei wojewódzkiej w ostatniej kolejności. Zaznaczyła także, że z tych względów przewoźnicy wojewódzcy postulują, aby ustawodawca nadał priorytet przewozom wojewódzkim. E. Nowak wyraziła również nadzieje na obsługę połączeń Łodzi i regionu łódzkiego z Centralnym Portem Komunikacyjnym przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną.

Natomiast Teresa Woźniak przedstawiła historię powstania Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz trudności w zakresie integracji biletów w tej aglomeracji. Aktualnie w całej aglomeracji łódzkiej obowiązuje Wspólny Bilet, co znacznie ułatwia komunikację pasażerom. Teresa Woźniak podkreśliła również, że występuje ścisła współpraca Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z przewoźnikami z województwa kujawsko-pomorskiego, gdzie praktykowana jest ścisła wymiana informacji pomiędzy tymi podmiotami. Dyrektor Woźniak poruszyła również kwestie dostępności infrastruktury kolejowej i zapowiedziała, że województwo łódzkie planuje przygotować na konwent marszałków stanowisko, w którym zostanie określone dążenie do zmian prawnych w tej kwestii – przewozy wojewódzkie mają bowiem ogromny udział w ogólnej liczbie przewozów i zasługują na priorytetowe traktowanie.

W ostatniej części tego panelu paneliści dokonali podsumowania dyskusji. Doktor Beim podkreślił, że należy znaleźć równowagę między segmentami przewozów regionalnych i dalekobieżnych. Dyrektor Jančovič uznał natomiast, że jeżeli nie nastąpi otwarcie rynku na nowych przewoźników PKP Intercity będzie konkurowała sama ze sobą. Wskazał on również, że dobrym rozwiązaniem jest integracja przewozów kolejowych z przewozami autobusowymi. Do przedstawionych wypowiedzi odniósł się również Tomasz Buczyński, który wskazał, że dąży się do zapewnienia szerokiego wachlarza połączeń w ciągu dnia, nie tylko skupiając się na godzinach, które generują przychód. W zakresie priorytetów do infrastruktury zauważył on jednak, że obecny zapis rozporządzenia nie jest szczególnie niekorzystny dla przewoźników samorządowych, dlatego że jest w nim wskazane, że priorytet mają pociągi zarówno samorządowe, jak i ministra ds. transportu (organizatora transportu). Dyrektor Buczyński przypomniał również, że był plan wprowadzenia wspólnego honorowania biletów między PKP Intercity a Łódzką Koleją Aglomeracyjną i Kolejami Mazowieckimi, ale żaden z tych przewoźników regionalnych/aglomeracyjnych nie wyraził zgody na przystąpienie do niego.

Po zakończeniu drugiego panelu dyskusyjnego odbył się panel dotyczący funkcjonowania przedsiębiorstw kolejowych, którego moderatorem był dr Łukasz Grzejdziak (WPiA UŁ). Pierwszy referat wygłosił dr Daniel Dąbrowski (Uniwersytet Szczeciński), który zaprezentował podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź śmierć podróżnego. Mówca w swoim wystąpieniu wskazał, że podstawowe znaczenie w omawianym zakresie ma obecnie unormowanie rozporządzenia 1371/2007. Znajduje ono zastosowanie do większości przypadków przewozów osób w przewozach krajowych, także w odniesieniu do tych przewozów, które częściowo zostały wyłączone spod reżimu rozporządzenia, np. przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne. Prelegent zaznaczył, że rozporządzenie 1371/2007 dotyczy jednak tylko przewozów wykonywanych przez przewoźnika posiadającego licencję przewidzianą przepisami prawa unijnego. W prawie polskim licencja taka nie jest wymagana, m.in. przy przewozach kolejami wąskotorowymi oraz metrem. W tych przypadkach zatem do odpowiedzialności przewoźnika za życie i zdrowie podróżnego stosować trzeba przepisy kodeksu cywilnego. W podsumowaniu wskazał on, że wątpliwości budzi zakres stosowania rozporządzenia 1371/2007 do umów przewozu, których trasy wykraczają poza obszar państwa członkowskiego. Kwestia ta nie została określona w sposób jednoznaczny. Prelegent podniósł także, iż nie jest jasne czy przepisy rozporządzenia dotyczące odpowiedzialności za życie i zdrowie podróżnego znajdują zastosowania w sytuacji, gdy umowa przewozu została poddana reżimowi prawa państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej.

Następnie prof. nadzw. dr hab. Eryk Kosiński (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu) zaprezentował referat na temat kolei wielkich prędkości w Chińskiej Republice Ludowej. W pierwszej części referatu autor przybliżył samo pojęcie „kolei wielkich prędkości”, zwracając szczególną uwagę na warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby dana linia kolejowa została uznana za linię dla kolei dużych prędkości. Następnie zaprezentował on historię kolei wielkich prędkości, wskazując, że ta swoje początki ma w Japonii w skali światowej oraz we Francji w skali europejskiej. Zaznaczył jednak, że na ten moment niekwestionowanym liderem w tej dziedzinie są Chiny. Następnie prof. E. Kosiński przedstawił rozwój transportu kolejowego w Chinach. Podkreślił on przy tym, że w skala i rozmach rozwoju chińskiego transportu kolejowego są nieporównywalne

z rozwojem kolei w innych państwach na świecie. Szczególnie istotne było omówienie i ocenienie regulacji w Chinach, które przyczyniły się do dynamicznego rozwoju kolei.

Tematem wystąpienia Marcina Radwańskiego (Urząd Transportu Kolejowego) była odpowiedzialność cywilna przewoźników kolejowych w świetle doświadczeń Rzecznika Praw Pasażera Kolei. Na wstępie przedstawił on podstawowe informacje nt. stosunkowo nowej instytucji, jaką jest Rzecznik Praw Pasażera Kolei, powołany 1 lutego 2017 r. Następnie omówił szczegółowo przykładowe zgłoszenia pasażerów dotyczące sporów pomiędzy przewoźnikami kolejowymi a podróżnymi. Podsumowując, mówca zaznaczył, że niektóre zdarzenia są trudne do jednoznacznego rozstrzygnięcia. Zachodzą bowiem okoliczności zwalniające przewoźników z odpowiedzialności, mimo że nie wywiązali się oni np. z obowiązków informacyjnych wobec pasażerów. Marcin Radwański podkreślił, że dzieje się tak, gdy pomimo wiedzy o możliwym opóźnieniu, przewoźnik nie powiadomi o tym fakcie podróżnych. Jego zdaniem powinni to uczynić pracownicy kas biletowych oraz informacji, a także obsługa pociągu.

Ostatnim z prelegentów w tym panelu był dr Kazimierz Pawlik (Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie). W wystąpieniu na temat wykorzystywania instytucji dostępu do informacji publicznej przez konsumenta w kontekście odpowiedzialności kontraktowej przewoźnika kolejowego zwrócił uwagę, że w praktyce zastosowania instytucji dostępu do informacji publicznej przez konsumenta napotyka na istotne problemy, których źródłem jest mylna kwalifikacja wnioskowanej informacji jako informacji o niepublicznym charakterze albo nieprawidłowe objęcie danej informacji kategorią tajemnicy przedsiębiorcy. W obu przypadkach konsument, jeśli w dalszym ciągu będzie chciał pozyskać istotną dla niego informację, będzie musiał wystąpić przeciwko przewoźnikowi do właściwego sądu administracyjnego ze skargą na bezczynność lub skargą na decyzję o odmowie udostępnienia informacji publicznej. Zaznaczył on, że taki stan rzeczy powoduje znaczne odsunięcie w czasie momentu pozyskania określonych informacji i dalszego ich wykorzystania tak w indywidualnym sporze z przewoźnikiem, jak i w innych działaniach konsumenta zmierzających do spowodowania naprawy zauważonych nieprawidłowości.

Kolejna sesja dotyczyła ofert i umów w kolejowych przewozach pasażerskich. Moderatorem tego panelu był prof. nadzw. dr hab. Mirosław Pawełczyk, który jako pierwszą do wygłoszenia referatu zaprosił mgr Sławomirę Lerman (Uniwersytet Łódzki). Tematem wystąpienia był wybór prawa dla umowy przewozu osób w transporcie kolejowym. Wystąpienie obejmowało umowy regulowane przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I), którego artykuł 5 wprowadza jednolitą regulację kolizyjną dla wszystkich umów przewozu pasażerów, bez względu na sam środek transportu, jakim ma być on wykonywany. Referująca wskazała, że w odniesieniu do wskazanej kategorii umów powyższy akt prawny wprowadza nieznaną konwencji rzymskiej z 1980 r. obostrzenie autonomii kolizyjno-prawnej stron w postaci ograniczonego wyboru prawa. Ponadto mówiąca zaznaczyła, że rzeczywisty zakres ochrony pasażerów uznawanych za słabszą stronę umowy pozostaje wątpliwy w praktyce, gdyż taksatywna lista praw mogących być przedmiotem wyboru kolizyjnego w sposób niewystarczający zabezpiecza interesy podróżnych. Podsumowując, prelegentka uznała, że biorąc pod uwagę specyfikę umów przewozu osób oraz ich najczęściej adhezyjny charakter, sformułowanie art. 5 rozporządzenia powoduje, że kolizyjna ochrona pasażera na jego gruncie najczęściej pozostanie iluzoryczna. Jej zdaniem realne

zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony podróżnych byłoby możliwe poprzez wprowadzenie swoistego dla tego typu umów ograniczenia skutku wyboru prawa.

Wystąpienie dr Doroty Ambrożuk (Uniwersytet Szczeciński) dotyczyło tematyki przedawnienia roszczeń z umowy przewozu osób koleją. Główną osią wystąpienia były liczne wątpliwości co do tego, które przepisy powinny być stosowane do poszczególnych roszczeń, a w szczególności przedawnienia. Nie jest ono zasadniczo przedmiotem regulacji prawa unijnego. Jednakże prawo unijne implementuje w znacznej części konwencję CIV, która reguluje terminy przedawnienia roszczeń. Dalej wskazała ona, że część roszczeń przysługujących pasażerom wynika bezpośrednio z konwencji CIV. Ponadto stwierdziła, że do ich przedawnienia należy stosować przepisy tej konwencji. D. Ambrożuk wskazała również na problem, który pojawia się przy roszczeniach z tytułów, które są uregulowane w konwencji CIV, ale przepisy wynikające z rozporządzeń unijnych roszczenia te modyfikują bądź uzupełniają. Podobne problemy i wątpliwości występują także w innych gałęziach transportu, np. w prawie lotniczym. D. Ambrożuk, wskazując na szereg orzeczeń, postawiła tezę, że w odniesieniu do roszczeń mających za swoją podstawę zarówno przepisy konwencji międzynarodowej, jak i rozporządzenia unijnego do przedawnienia tych roszczeń stosować należy przepisy wynikające z konwencji. Natomiast w odniesieniu do roszczeń, które unormowane są wyłącznie w rozporządzeniach zastosowanie znajdują terminy przedawnienia wynikające z prawa krajowego.

Następnie mgr Patryk Piątkowski (Uniwersytet im. Mikołaja Kopernika w Toruniu) przedstawił problematykę roli umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w funkcjonowaniu przewoźnika kolejowego. We wstępie wskazał on, że asumptem do zgłębienia wybranej tematyki są szczegółowe regulacje przedstawione w ustawie o transporcie kolejowym dotyczące zakresu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego, a także wysoka ekspozycja na ryzyko powstania lub spowodowania szkody w związku z prowadzoną przez przewoźników kolejowych działalnością. Następnie przybliżył on koncepcję ryzyka w transporcie kolejowym definiowaną przez europejskiego prawodawcę jako częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody. Na zakończenie Patryk Piątkowski podkreślił, że przepisy prawa unijnego regulują wyłącznie obowiązek samego faktu zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez przewoźników kolejowych państw członkowskich Unii Europejskiej, pozostawiając jednocześnie poszczególnym ustawodawcom krajowym szeroką swobodę w kształtowaniu zakresu ubezpieczenia.

Kolejnym z prelegentów był dr Bartosz Mazur (Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia). Jego temat dotyczył problematyki skomunikowania pociągów jako elementu oferty przewozowej. W wystąpieniu zwrócił on uwagę na niedogodności związane z podejmowaniem podróży przez pasażerów obejmujących obszary operowania różnych przewoźników i obowiązywania w związku z tym różnych taryf. Wskazał, że pasażerowie mogą być zmuszeni do zakupu wielu biletów na jedną podróż z powodu niedostępności pojedynczego biletu honorowanego przez wszystkich przewoźników obsługujących poszczególne fragmenty trasy lub z honorowaniem biletów „internetowych”. Jako dodatkowy czynnik utrudniający pasażerom podjęcie najlepszej decyzji odnośnie do zakupu biletów wskazał on dostępność niezbędnych informacji taryfowych, zwłaszcza w postaci „zintegrowanej” z informacjami rozkładowymi. Sytuacja ta wynika w znacznej mierze ze stosowanego przez przewoźników modelu informacji taryfowej opartego na internetowych serwisach sprzedaży

biletów. B. Mazur wskazał, że podstawową wadą tego systemu jest ograniczenie dostarczanej informacji rozkładowej i taryfowej jedynie do własnych pociągów danego przewoźnika, nawet jeżeli przewoźnik ten ma w swojej ofercie bilety honorowane także przez innych przewoźników. Na zakończenie podniósł, że powyższe ograniczenie może być częściowo usprawiedliwione w przypadku występowania braku honorowania biletów „internetowych” wystawionych przez jednego przewoźnika w pociągach innego przewoźnika – wówczas dostarczenie informacji nie przekładałoby się na możliwość zakupu biletu, a jedynie stanowiłoby odesłanie do innych kanałów sprzedaży.

Ostatnim z prelegentów w tej części był dr Przemysław Kowalik (Politechnika Lubelska) z tematem dotyczącym taryf pasażerskich w regionalnym transporcie kolejowym w Polsce. Na wstępie wskazał on na problemy związane z taryfami pasażerskimi, do których zaliczył m.in. niewystarczający poziom honorowania biletów oraz utrudniony dostęp do informacji rozkładowych i taryfowych. Jego zdaniem usunięcie lub chociaż zmniejszenie wskazanych utrudnień może zostać osiągnięte m.in. przez ujednoczenie zasad honorowania biletów wystawionych w różnych kanałach sprzedaży oraz wprowadzenie obowiązku sprzedaży we wszystkich kanałach biletów honorowanych u innych przewoźników. Jako kolejne z proponowanych rozwiązań wskazał reorganizację taryf polegającą na wprowadzeniu „wirtualnych” kategorii pociągów przypisanych pociągom kategorii Regio/osobowy. Te wirtualne kategorie miałyby być przypisane do pociągów kursujących w ramach obszarów obowiązywania poszczególnych taryf, a finalna opłata za przejazd byłaby obliczana jako odcinkowe dopłaty od pewnej taryfy bazowej. Proponowany system naliczania opłat taryfowych umożliwiłby korzystanie na podstawie jednego biletu z ograniczonych terytorialnie taryf niższych od taryfy podstawowej przy podróżach wykraczających poza obszar obowiązywania tychże taryf. Na zakończenie zaproponował on by koncepcja wirtualnych kategorii pociągów została potraktowana jako przyczynek do prac nad wprowadzeniem Wspólnego Biletu honorowanego przez wszystkich kolejowych przewoźników pasażerskich.

Ostatni panel, któremu przewodniczył mgr Marcin Kraśniewski, dotyczył problematyki dostępu do infrastruktury kolejowej oraz infrastruktury usługowej. Jako pierwsza głos zabrała mgr Anna Kutylowska (Uniwersytet Warszawski). Przedmiotem jej wystąpienia była analiza rozporządzenia Wykonawczego Komisji 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją pod kątem potencjalnego zwiększenia konkurencyjności sektora transportu kolejowego. Wskazała ona, że celem omawianego aktu prawnego jest umożliwienie wszystkim wnioskodawcom dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług świadczonych w tych obiektach w niedyskryminacyjny sposób. Ponadto zwróciła uwagę na szereg nowych regulacji wprowadzonych przez akt, m.in. nałożenie na operatorów obiektów infrastruktury usługowej obowiązku przygotowania opisu takiego obiektu oraz ustanowienie procedury koordynacyjnej mającej zastosowanie w przypadku wystąpienia kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami o dostęp do danego obiektu infrastruktury usługowej. W podsumowaniu A. Kutylowska wskazała, że regulacja nie rozstrzyga istotnych wątpliwości z punktu widzenia przedsiębiorstw kolejowych, np. kwestii sposobu odpłatności za poruszanie się po torach dojazdowych do obiektu infrastruktury położonego na sąsiedniej bocznicy.

Tomasz Mizioch (Uniwersytet Śląski) przedstawił temat przydzielania trasy pociągu jako formy udostępniania infrastruktury kolejowej. Prelegent w początkowej fazie zaprezentował analizę instytucji przydzielania tras pociągów oraz zasad przydzielania tras pociągów. W dalszej części

wystąpienia przedstawił procedurę opracowania rozkładu jazdy pociągów, która dokonywana jest w oparciu o regulaminy przydzielania tras pociągów. Zdaniem prelegenta powyższa procedura może istotnie oddziaływać na zapewnienie konkurencyjności w sektorze transportu kolejowego oraz dostęp do infrastruktury kolejowej. Odniósł się on również do nadzorczej roli Prezesa UTK w zakresie przydzielania tras pociągów i wyszczególnił prawne możliwości jego ingerencji w prawidłowe przydzielanie tras pociągów.

Jako ostatni uczestnik konferencji wystąpił Marek Stolorz (Uniwersytet Jagielloński) z tematem dotyczącym dostępu do infrastruktury kolejowej w Stanach Zjednoczonych na przykładzie przewozów pasażerskich. W wystąpieniu prelegent przedstawił historię oraz obecną sytuację *National Railroad Passenger Corporation* zwaną „Amtrak”. Następnie przedstawił on specyfikę umowy *Trackage rights*, która gwarantuje dostęp do infrastruktury w celu wykonania przewozu. Choć zasadniczym sposobem nabycia praw do infrastruktury jest wspomniana umowa, to organ nadzorczy nad przewoźnikami kolejowymi (*Surface Transportation Board*) ma prawo do nadania otwartego dostępu do torów przewoźnikowi Amtrak jeżeli uzna to za konieczne. W podsumowaniu zwrócił on uwagę, że głównymi problemami występującymi w praktyce obrotu są stan infrastruktury przewoźników towarowych, który nie pozwala na osiągnięcie wysokich prędkości przez pociągi pasażerskie oraz fakt, że najnowocześniejszy tabor wobec wydłużonego czasu podróży nie jest w stanie podnieść popularność kolejowych przewozów pasażerskich wskutek czego na większości tras przegrywa on z transportem lotniczym.

mgr Marcin Kraśniewski

Wydział Prawa i Administracji Uniwersytet Łódzkiego

Polska Fundacja Prawa Konkurencji i Regulacji Sektorowej Ius Publicum

e-mail: mkrasniewski@wpia.uni.lodz.pl, krasniewski@iuspublicum.pl

mgr Wojciech Modzelewski

Akademia Leona Koźmińskiego w Warszawie

e-mail: wojciechmodzelewski94@gmail.com

Michał Pytkowski

Wydział Prawa i Administracji Uniwersytet Łódzkiego

e-mail: michalpytkowski89@gmail.com