

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/europejski-rok-kolei/forum/17505,18-lat-Urzedu-Transportu-Kolejowego-jak-zmienila-sie-polska-kolej.html>
25.04.2024, 20:35

18 lat Urzędu Transportu Kolejowego – jak zmieniła się polska kolej?

Jak bardzo zmienił się rynek kolejowy przez 18 lat od uchwalenia ustawy o transporcie kolejowym? Co wprowadzone wtedy zmiany przyniosły samej kolei, pasażerom i spedytorom? Jak zmienił się Urząd Transportu Kolejowego? Na te pytania odpowiadali prelegenci i uczestnicy debaty na konferencji „Bezpieczeństwo i regulacja kolei - 18 lat obowiązywania ustawy o transporcie kolejowym i funkcjonowania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego”.

Konferencję otworzył dr inż. Ignacy Góra, Prezes UTK. Omówił zmiany kompetencji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na przestrzeni 18 lat. Podkreślił, że stopniowo zwiększa się zakres zadań nadzorczych organu - w 2003 roku UTK sprawował nadzór nad zarządcami, przewoźnikami, komisjami powypadkowymi, producentami i użytkownikami bocznic. Po 18 latach dodatkowo nadzorem Prezesa UTK objęci są maszyniści, ośrodki szkolenia, pasażerowie, organizatorzy transportu zbiorowego, jednostki oceniające, certyfikowani ECM, operatorzy OIU oraz jednostki samorządu terytorialnego. Prezes UTK pokazał też jak zmienił się struktura rynku - w 2003 roku w Polsce działało 4 przewoźników pasażerskich oraz 20 towarowych. Po 18 latach mamy 16 aktywnych przewoźników pasażerskich i 84 towarowych. Dane operacyjne dotyczące kolei są zbierane i publikowane przez UTK w cyklu miesięcznym na specjalnie w tym celu wykonanym portalu dane.utk.gov.pl.

Minister Andrzej Bittel, Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury opowiedział o zmianach, jakie zachodziły przez 18 lat w podstawowym dla przedsiębiorców kolejowych akcie prawnym. Przypomniał również, że transport rzeczy stanowi krwiobieg gospodarki. Obecne inwestycje w tabor i program Kolej+, szczególnie w kontekście zaangażowania samorządów, zmieniają oblicze polskiej kolei. Kolej staje się produktem pożądanym i przez pasażerów, i przez klientów.

Pierwsza Prezes Sądu Najwyższego, dr hab. Małgorzata Manowska przekazała zebranim informacje o sprawach sądowych związanych z branżą kolejową, zarówno na szczeblu krajowym jak i unijnym. Podkreśliła dużą rolę Urzędu Transportu Kolejowego w kształtowaniu orzecznictwa w tej materii. Pani Prezes stwierdziła, że 18-lecie utworzenia Urzędu Transportu Kolejowego jest bardzo dobrą okazją dla zaprezentowania całemu społeczeństwu roli prawa w procesie przemian rynkowych, w tym przypadku dotyczących rynku transportu kolejowego.

Przewodnicząca Grupy Niezależnych Regulatorów Rynku Kolejowego IRG-Rail Maria-Theresia Röhlsler złożyła gratulacje Ignacemu Górze z okazji 18 rocznicy powstania UTK. Przypomniała, że również IRG-Rail niedawno obchodziła swoje urodziny. Przewodnicząca IRG Rail przekazała kilka faktów dotyczących znaczących decyzji regulacyjnych, które zmieniły rynek przewozów w kilku krajach unijnych. Wskazała na współpracę regulatorów przy publikacji raportów rynkowych.

Dyrektor Wykonawczy Agencji Kolejowej Unii Europejskiej dr Josef Doppelbauer przypomniał zebranych, że „kolej łączy ludzi” lecz nadal jest jedynym środkiem transportu, w którym nie obowiązują standardy i regulacje międzynarodowe. Kierowca ciężarówki może bez problemu przejechać przez całą Europę, z Ukrainy do Portugalii bazując na jednolitych dokumentach i przepisach, a koleje podlegają w każdym kraju tranzytowym innym regulacjom. Jednym z celów Agencji Kolejowej UE jest doprowadzenie do pełnej harmonizacji na poziomie unijnym, czemu ma służyć m.in. wdrożenie IV pakietu kolejowego. Kolejnym zadaniem Agencji jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w transporcie towarów na duże odległości tak, by 90% towarów transportowanych na odległości powyżej 700 km mogło być przewożone koleją. Pozwoli to na ograniczenie emisji CO₂ o ok. 40 milionów ton, co stanowiłoby zmniejszenie emisji przez transport o ok. 20%.

Wiceprezes UTK ds. bezpieczeństwa Kamil Wilde przedstawił zmiany w kolejnych wersjach ustawy o transporcie kolejowym oraz rozwój kolei przez minione 18 lat. Przez ten okres ustawa była nowelizowana ponad 80 razy, a jej objętość wzrosła z 18 do 121 drukowanych stron w Dzienniku Ustaw. Kamil Wilde wskazał jakie były najważniejsze zmiany z punktu widzenia bezpieczeństwa i jak poszczególne nowelizacje zmieniały podejście np. do nadzoru. Diametralnie zmieniło się podejście regulacyjne. Od zatwierdzania wszystkich dokumentów wewnętrznych istotnych dla bezpieczeństwa w poszczególnych przedsiębiorstwach kolejowych po obecnie obowiązujące podejście systemowe do bezpieczeństwa, gdzie to podmiot zajmujący się ruchem kolejowym sam bierze odpowiedzialność za sposób i jakość zarządzania bezpieczeństwem.

Mecenas Marcin Trela, Wiceprezes UTK ds. regulacji przekazał informacje dotyczące najważniejszych decyzji regulacyjnych Urzędu. Pokazał rolę organu regulacyjnego w kształtowaniu konkurencyjnego rynku, wskazując m.in. na decyzje w sprawie otwartego dostępu, dzięki którym nastąpiło otwarcie rynku na świadczenie usług w relacjach krajowych i międzynarodowych, decyzje zastępujące umowy kształtujące relacje pomiędzy przewoźnikami a zarządcami, czy na decyzje dotyczące udostępniania infrastruktury usługowej, których rolą jest zapewnienie optymalnych warunków dostępu do usług związanych z koleją. Podkreślił rolę współpracy, zarówno z podmiotami rynku kolejowego, jak i z organizacjami społecznymi. Dzięki temu, że organizacje są aktywne w prowadzonych postępowaniach administracyjnych włączają się w zmiany na rynku kolejowym.

O ochronie praw pasażera oraz o postępowaniach pozasądowych opowiedzieli Karol Kłosowski, Dyrektor Departamentu Przewozów Pasażerskich oraz Joanna Marcinkowska, Rzecznik Praw Pasażera Kolei.

Dyrektor Kłosowski opowiedział o znaczeniu obowiązującego rozporządzenia 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Podkreślił, że kilka tygodni temu uchwalono nowe rozporządzenie 2021/782, które w pełni wejdzie w życie w czerwcu 2023 roku. Kluczowe zmiany jakie wprowadzi to: skrócenie okresu zgłaszania potrzeby asysty osobom z niepełnosprawnościami z 48 na 24 godziny, obowiązkowe szkolenia pracowników z obsługi takich pasażerów czy wzmocnienie uprawnień związanych z przewozem rowerów.

Następnie Joanna Marcinkowska opowiedziała o działalności Rzecznika Praw Pasażera Kolei, którego rolą jest pomoc dla pasażerów będących w sporze z przewoźnikami. Kluczowym celem postępowania przed Rzecznikiem jest wypracowanie kompromisu, z których zadowolone są obie strony. Wskazała, że dużym atutem w działalności Rzecznika jest czas postępowania, który zgodnie z przepisami nie powinien przekroczyć 90 dni, a w praktyce jest znacznie krótszy. Dzięki działaniom RPPK udaje się zakończyć skutecznie ponad 65% spraw.

Debata

W trakcie debaty prowadzonej przez Prezesa Fundacji ProKolej dr. Jakuba Majewskiego zebrani zastanawiali się nad tym, jakie powinny być kierunki rozwoju transportu kolejowego i jak powinna się dalej rozwijać kolej?

Prezes PKP S.A. Krzysztof Mamiński przypomniał, że w większości krajów europejskich koleje takie jak PKP działają w formie holdingów. Z dużych krajów tylko Polska utrzymuje strukturę niezależnych spółek. Prezes PKP jako istotny składnik takiego holdingu widzi również udział POLREGIO i jest zwolennikiem pool'u taborowego, ale tylko pod warunkiem, że będzie on dostępny i jedną z głównych form pozyskiwania taboru.

Janusz Malinowski, Prezes Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej przekazał swoje doświadczenia z funkcjonowania kolei regionalnej. Zaznaczył, że sposobem na zmianę środka transportu z samochodów na pociągi kluczowe jest stworzenie oferty dla pasażerów - połączenie biletu kolejowego z biletem komunikacji miejskiej. Należy również pamiętać, że pasażer patrzy na kolej poprzez pryzmat pierwszego kontaktu z dworcem. To tu można zaobserwować największą zmianę na polskiej kolei.

Marek Staszek, Prezes DB Cargo, stwierdził, że bardzo ważne było pojawienie się konkurencji w przewozach towarowych. W ten sposób powstał prawdziwy rynek. W centrum zainteresowania przewoźników znalazł się klient, a to stworzyło warunki do tego, by kolej mogła budować atrakcyjną ofertę. Jego zdaniem regulator w Polsce poza dbaniem o kulturę bezpieczeństwa i

całym pakietem zadań ustawowych ma jeszcze jedną cechę wyróżniającą – kulturę partnerstwa. Dba o interes kolei.

Prof. Andrzej Chudzikiewicz z Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego im. Kazimierza Pułaskiego w Radomiu stwierdził, że kolej lubi i musi lubić innowacje, gdyż jest to jedna z metod dążenia do bycia konkurencyjnym. Za pozytywne uznał następujące zmiany pokoleniowe na kolei i pojawianie się w branży osób, które rozumieją konieczność innowacji. W jego opinii ośrodkiem, który wymusza na polskiej kolei innowacje jest UTK, m.in. gwarantując wprowadzanie IV Pakietu Kolejowego.

Radosław Pacewicz, Prezes Polskiego Taboru Szynowego podkreślił, że kolej musi nadążać za oczekiwaniami pasażerów i spedytorów. Dziś jest czas na wprowadzanie innowacji na kolei. Konieczne jest szukanie oszczędności, również poprzez standaryzację obsługi czy ograniczanie ręcznej pracy, szczególnie na stacjach rozrządowych. Do tego jednak potrzebne jest nowe, innowacyjne podejście do wielu rozwiązań, na przykład zastosowanie cyfrowych sprzęgów wagonowych.

Mówiąc o zadaniach regulatora przez minione 18 lat prof. Marek Wierzbowski z Kancelarii Prof. Marek Wierzbowski i Partnerzy wskazał na potrzebę istnienia regulatora w kontekście ochrony przewoźników korzystających z infrastruktury kolejowej i usługowej. Dodał też, że nie tylko wymogi przepisów unijnych były przyczyną powołania regulatora w Polsce, ale przyczyniło się do tego pojawienie się wielu uczestników rynku kolejowego po restrukturyzacji dawnego jednolitego przedsiębiorstwa PKP. Wskazał, że pomimo ograniczonych kompetencji nadzorczych na tle organów regulacyjnych w innych branżach, Prezes UTK znacząco wpływa na rozwój rynku poprzez działania o charakterze społeczno-informacyjnym.

Na zakończenie debaty dr inż. Ignacy Góra, Prezes UTK wskazał kilka kluczowych kwestii: współpraca transportu samochodowego i kolejowego, konieczność wypełniania luki pokoleniowej i co za tym idzie rozwój edukacji zawodowej oraz poprawa organizacji pracy w celu podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na kolei.

Podsumowując konferencję dr inż. Ignacy Góra stwierdził, że przez te kilkanaście lat istnienia UTK polski rynek kolejowy stał się konkurencyjny, a podróżowanie pociągiem staje się modne, bo oferta jest coraz lepsza pod względem jakościowym, zapewnienia odpowiedniej liczby pociągów oraz pod względem ekologii i bezpieczeństwa.



W trakcie debaty zebrani zastanawiali się nad tym, jakie powinny być kierunki rozwoju transportu kolejowego i jak powinna się dalej rozwijać kolej?



Prezes UTK dr inż. Ignacy Góra stwierdził, że przez 18 lat istnienia UTK polski rynek kolejowy stał się konkurencyjny, a podróżowanie pociągami staje się modne

PLIKI DO POBRANIA

[\[pdf\] OFK3_Zmiany na rynku kolejowym w Polsce_Funkcjonowanie i projekty regulatora \(2.04 MB\)](#)

[\[pdf\] OFK3_18 lat UoTK_Bezpieczeństwo \(1.53 MB\)](#)

[\[pdf\] OFK3_Decyzje i inne działania Prezesa UTK w zakresie regulacji \(1.47 MB\)](#)

[\[pdf\] OFK3_Ewolucja ochrony praw pasażerów kolei \(1.15 MB\)](#)

[\[pdf\] OFK3_Rzecznik Praw Pasażera Kolei - prezentacja \(1.08 MB\)](#)