

# Kolej po czwartym pakiecie – co nas czeka?

Ponad cztery lata temu Komisja Europejska zaprezentowała sześć projektów aktów normatywnych, których celem jest harmonizacja i liberalizacja rynku kolejowego w Unii Europejskiej. Projekty te tworzą tzw. czwarty pakiet kolejowy, który ze względu na zakres i tematykę został umownie podzielony na część techniczną i rynkową.

**W** kwietniu 2016 r. ostatecznie uzgodniono część techniczną pakietu, a w grudniu część rynkową. Mamy zatem przed sobą zmiany w funkcjonowaniu rynku kolejowego. Co nas czeka? Część techniczna IV pakietu kolejowego obejmuje zmiany w następujących aktach prawnych:

- dyrektywa PE i Rady ws. bezpieczeństwa kolei,
- rozporządzenie PE i Rady ws. Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) 881/2004,
- dyrektywa PE i Rady ws. interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej.

W założeniu projektodawców zmiany mają przyczynić się do realizacji wizji jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. KE dąży do stworzenia rynku bez barier prawnych, instytucjonalnych i technicznych wynikających z uregulowań krajowych. Istotą jest wspólne podejście do zasad bezpieczeństwa, interoperacyjności, a także zmniejszenie kosztów i przyspieszenie procedur administracyjnych oraz zapobieganie ukrytej dyskryminacji.

## Ważne zmiany

Najistotniejszym obszarem zmian jest relacja pomiędzy krajową władzą bezpieczeństwa, którą w naszym przypadku jest UTK, a Agencją Kolejową Unii Europejskiej w zakresie kompetencji certy-



FOT. PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE

fikacyjnych. Dużą niewiadomą i, co zrozumiale, przyczyną niepokoju przedsiębiorców jest przejście szeregu kompetencji przez ERA i delegowanie ich na podstawie porozumień z organami krajowymi. Obawy budzi przede wszystkim kwestia zachowania płynności procesów, jasnego podziału kompetencji oraz oczywiście kosztów.

Zupełną niewiadomą pozostaje preautoryzacja ERTMS.

Część rynkowa czwartego pakietu kolejowego obejmuje zmiany w następujących aktach prawnych:

- dyrektywa PE i Rady zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r. ws. utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową,
- rozporządzenie PE i Rady zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007

w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego,

- rozporządzenie PE i Rady uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych.

Projektodawcy zmian jako cel wskazali likwidację barier konkurencyjności kolei europejskich oraz poprawę jakości kolejowych przewozów pasażerskich oraz ich efektywności operacyjnej. Przewiduje się stworzenie mechanizmów szerszego dostępu do rynku prywatnych kolejowych usług pasażerskich oraz zmiany w zarządzaniu infrastrukturą kolejową. Co bardzo istotne, zmiany ingerują również w struktury spółek kolejowych. Jednocześnie pojawiają się głosy, że z pierwotnych propozycji niewiele udało się ostatecznie zachować. Zarówno w

zakresie otwarcia rynku, jak i kwestii struktur zintegrowanych w spółkach kolejowych poszczególne państwa członkowskie twardo negocjowały, dążąc do uzyskania zapisów pozwalających w wielu przypadkach na utrzymanie status quo albo odłożenie konieczności przeprowadzenia głębokich zmian systemowych na wiele lat w przód.

## Przybliżyć czwarty pakiet

Czy czwarty pakiet kolejowy wychodzi zatem naprzeciw oczekiwaniom? Jak nowe regulacje zostaną przełożone na praktykę prowadzenia działalności? W opinii IGTL konieczne jest jasne przedstawienie firmom działającym na rynku kolejowym aktualnego stanu prawnego w tym zakresie. Dlatego też organizowana jest konferencja poświęcona czwartemu pakietowi kolejowemu. Udział w niej, oprócz podmiotów działających na rynku kolejowym, wezmą przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Urzędu Transportu Kolejowego, Instytutu Kolejnictwa, ERA, DG MOVE, a także PKP PLK SA i PKP SA. Partnerem merytorycznym wydarzenia jest kancelaria prawna Domański Zakrzewski Palinka. Patronat medialny objął Kurier Kolejowy oraz Polskie Radio RDC. Partnerem wydarzenia jest również Petrosoft.pl Technologie Informatyczne Sp. z o. o. (red)