

Przewodnik otwarcia rynku – „Jak rozwinąć konkurencję na torach?”

dr hab. Stefan Akira Jarecki, prof. PW

O raporcie

Autorzy:

Dr. Jakub Majewski

Prezes Fundacji ProKolej

Dr. hab. Stefan Akira Jarecki, Prof. PW
Wydział Administracji i Nauk Społecznych
PW, Rada Naukowa Fundacji ProKolej

Publikacja: 2023

Recenzenci:

dr. hab. Paweł Wajda, prof. PW,

dr hab. Marcin Wołek, prof. UG

Jak rozwinąć konkurencję na torach?

Przewodnik otwarcia rynku kolejowych przewozów pasażerskich

Co chce osiągnąć Unia Europejska?



Cel: zwiększenie udziału kolei w przewozach

Niezbędna jest poprawa jakości usług oraz efektywności kolei

Narzędziem realizacji założeń jest **KONKURENCJA**

Bitwa na zupy

Cena zupy w PLN

PKP IC/Wars

21


RegioJet

7

LeoExpress

5





Jak przekonywać do
wprowadzenia
konkurencji?

Zagrożenia/Konsekwencje
niezastosowania się do
prawa UE

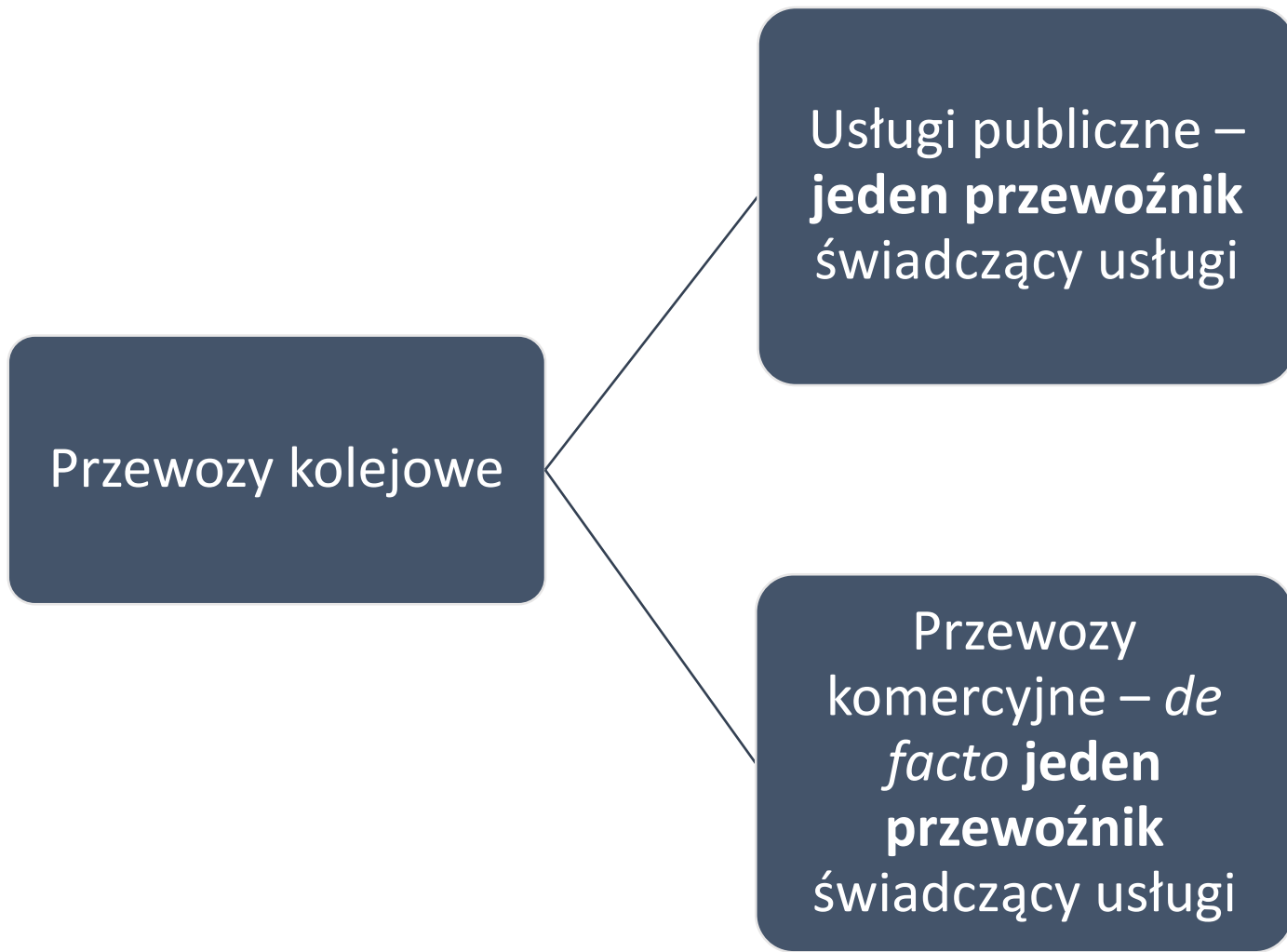
Korzyści, wskazywanie
sposobu dojścia do stanu
zgodnego z prawem UE

Struktura raportu

- Demonopolizacja kolei w Europie
- Dobre praktyki zagraniczne
- Jak otworzyć rynek przewozów pasażerskich w Polsce?
 - Formuła dla przewozów z dofinansowaniem publicznym
 - Formuła dla przewozów komercyjnych
- Potencjał rozwojowy i finansowy rynku
- 10 zasad otwarcia rynku na konkurencję



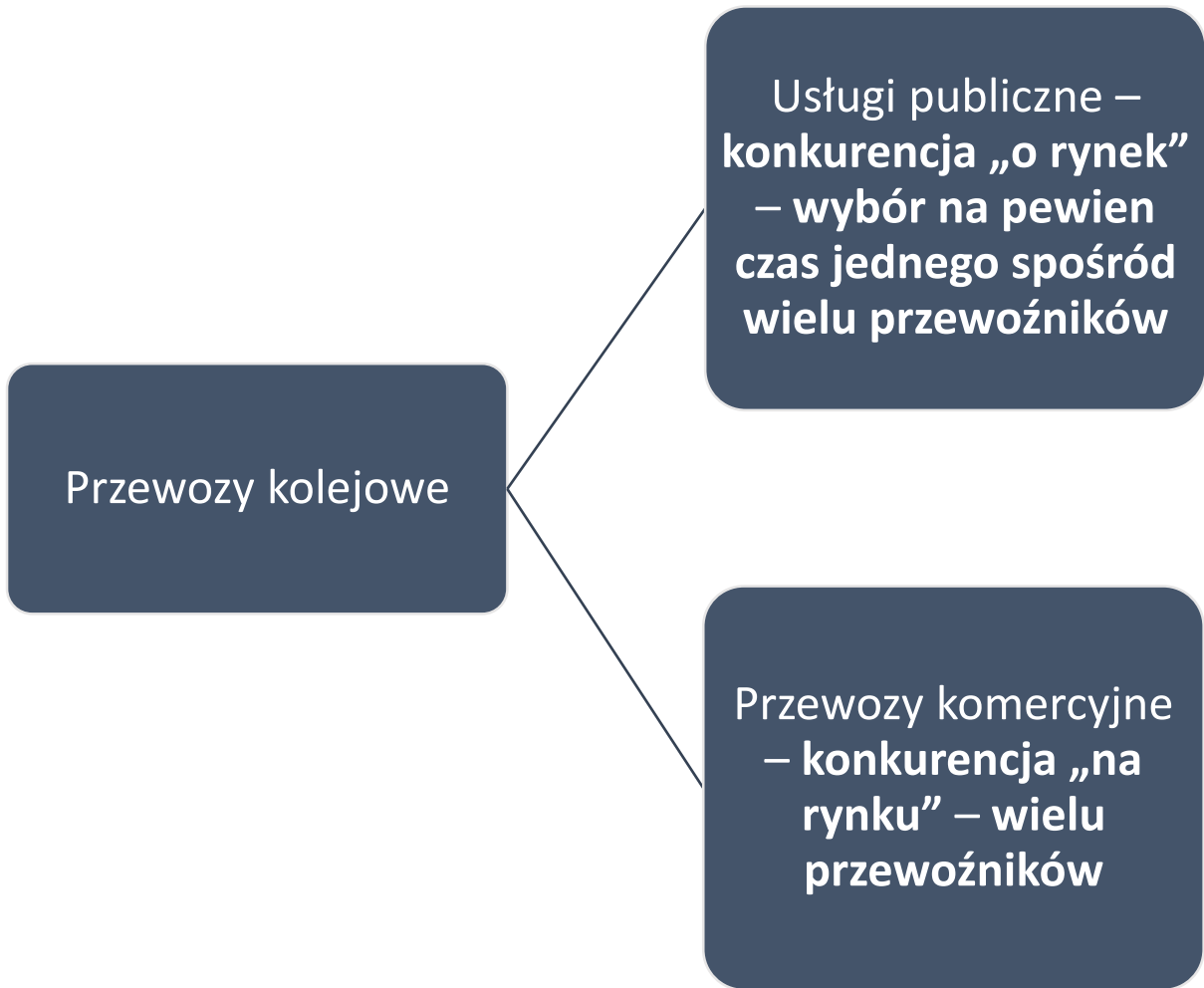
Obecny stan rynku



Nawet do 95% pociągów w Polsce jest dofinansowanych



Stan rynku według IV Pakietu Kolejowego



Ograniczenie ilości dofinansowanych pociągów



Kluczowe rozwiązania IV Pakietu Kolejowego

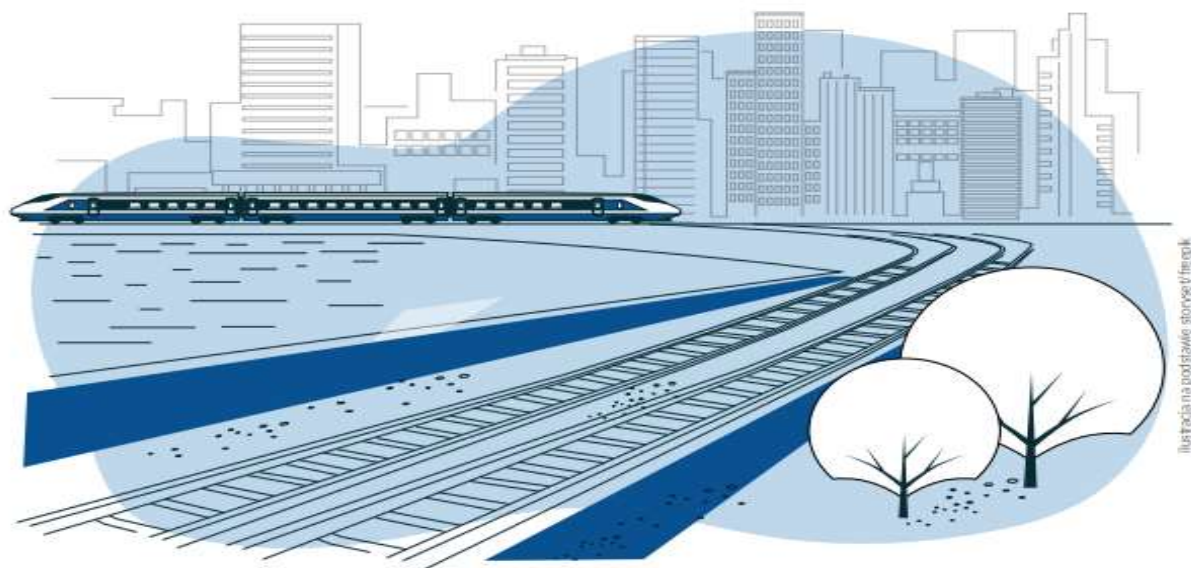
- Wybór operatora w **procedurze konkurencyjnej** – otwartej dla wszystkich podmiotów, sprawiedliwej i zgodnej z zasadami przejrzystości oraz niedyskryminacji.
- Wprowadzenie rozwiązań zapewniających **skuteczność konkurencyjnej procedury wyboru** operatora (dostęp do informacji, potencjalnie dostęp do taboru).
- Klasyfikowanie jako przewozów o charakterze usługi publicznej wyłącznie przewozów, na które istnieje zapotrzebowanie społeczne, a które **nie mogłyby być świadczone** (ze względu na cenę, jakość, czy częstotliwość oczekiwaną przez społeczeństwo) **na zasadzie swobodnej gry sił rynkowych** (bez interwencji publicznej – dofinansowania), przy czym interwencja publiczna powinna być ograniczona do niezbędnego minimum.



ilustracja: pch.vector/freepik

Szczególne rozwiązania KE zastosowane w Polsce

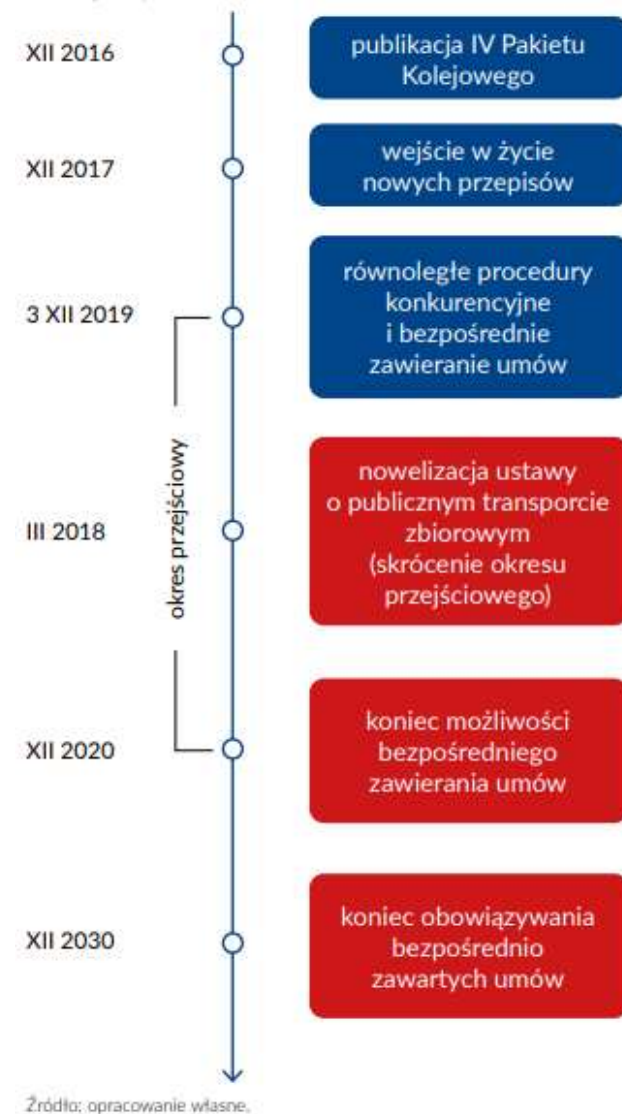
- **Dalej idące i wcześniejsze otwarcie rynku**, niż tego wymagają rozwiązania prawa UE;
- **Położenie nacisku na kwestie taborowe** – klauzule dotyczące ostatecznego rozliczenia dofinansowania zakupu taboru z funduszy UE w rekompensacie.



IV Pakiet Kolejowy już obowiązuje!

Polskie propozycje w stosunku do rozwiązań UE:

- skróciły możliwość bezpośredniego powierzania umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym do grudnia 2020 r. (umowy powierzone na starych zasadach mogą obowiązywać do grudnia 2030 r.);
- po grudniu 2020 r. istotnie ograniczyły możliwość bezpośredniego powierzania umów na zasadach przewidzianych przez rozporządzenie 1370/2007.



Konieczność stosowania rozwiązań dezintegracyjnych



Rozwiązania zapewniające dostęp do tych czynników produkcji wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwom kolejowym lub ich swobodne przekazywanie pomiędzy operatorami kolejno wybieranymi do świadczenia usług przewozowych.

Konieczność przeprowadzenia oceny potrzeby zastosowania środków związanych z zapewnieniem dostępu do taboru

Parametry zamówienia



Sytuacja rynkowa



Czy brak środków taborowych wyeliminuje konkurencję na etapie powierzenia PSC?



Klauzule taborowe - ostateczne rozliczenie dofinansowania z funduszy UE

- **Zawarcie PSC z dotychczasowym operatorem** – tabor dalej wykorzystywany przez tego samego operatora;
- **Sprzedaż taboru nowemu operatorowi lub przeniesienie taboru do organizatora** po cenie rynkowej pomniejszonej o otrzymaną przez operatora pomoc publiczną;
- **Zwrot przez operatora nierozliczonej korzyści** wynikającej z uzyskanej pomocy publicznej.

KPO - tabor zostaje przekazany właściwemu organowi lub następnemu operatorowi (po cenie rynkowej po odliczeniu pomocy) po zakończeniu umowy o świadczenie usług publicznych.





Konkurencji w pasażerskich przewozach kolejowych nie należy się bać! Należy się tylko do niej przygotować! Bez otwarcia rynku nie uda się poprawić efektywności i zrealizować celów klimatycznych i poprawić pozycji kolei względem innych środków transportu.



Konkurencję należy wprowadzać zarówno w zakresie przewozów o charakterze usługi publicznej, jak i w obszarze przewozów komercyjnych. Jako usługi publiczne powinny być dotowane wyłącznie przewozy, które nie mogą być wykonywane na zasadach rynkowych.



Konkurencję należy wprowadzać małymi krokami, np. dzieląc zamówienia na pakiety albo otwierając kolejne segmenty rynku stopniowo. Celem liberalizacji powinna być dywersyfikacja dostawców, a nie przejęcie całości przewozów przez nowych przewoźników.



Poza wąsko zdefiniowanymi wyjątkami nie można kontraktować usług bezprzetargowo. Ani w przypadku przewozów wojewódzkich, ani międzywojewódzkich, nie jest dostępny tryb powierzenia kontraktu własnemu operatorowi.



Błędnie zorganizowany przetarg, pozorowanie otwartości, czy preferowanie dotychczasowych monopolistów jest nie tylko nieefektywne, ale też niezgodne z prawem. Celowe blokowanie konkurencji może prowadzić do unieważnienia umowy, zablokowania dostępu do funduszy UE i kar wynikających z przepisów antymonopolowych.



Wybór przewoźnika to więcej niż zwykły przetarg. Samo ogłoszenie konkurencyjnej procedury nie oznacza, że dostęp do rynku jest otwarty. Równolegle trzeba ograniczyć bariery wejścia.



Procedury kontraktowania muszą gwarantować odpowiedni czas na przygotowanie zasobów i mobilizację. Przed uruchomieniem procedur przetargowych należy sprawdzić, czy kwestia dostępu do taboru nie będzie zaburzać konkurencji.



Nie warto wywierać otwartych drzwi. Niezbędne informacje posiadają gracze rynkowi. Warto korzystać z przewidzianych przez prawo możliwości kontaktu organizatora z potencjalnymi wykonawcami i konsultacji rynkowych.



Do minimum należy ograniczyć procedury administracyjne krępujące przewozy komercyjne. Tam, gdzie liczy się elastyczność i konkurencyjność nie można czekać miesiącami na decyzję. Rozwiązaniem problemu jest tryb tzw. milczącej zgody — tj. określenie terminu, po upływie którego brak stanowiska jest równoznaczny z przyznaniem otwartego dostępu.



Podstawą do otwarcia rynku musi być wzmocnienie roli i kompetencji organizatorów przewozów. Niezbędny jest podział odpowiedzialności pomiędzy władze publiczne (zarządzające kontraktami) oraz przewoźników realizujących zlecone usługi. Instytucje te muszą być niezależne — czyli dysponować odpowiednim budżetem, kadrami i instrumentami kontroli przewoźników.

fundacja

ProKolej

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ!

dr hab. Stefan Akira Jarecki, prof. PW
stefan.jarecki@pw.edu.pl