

przegląd[®] komunikacyjny

6
2022
rocznik LXXVII
cena 25,00 zł
w tym 8% VAT



UKAZUJE SIĘ OD 1945 ROKU



KZN BIEŻANÓW potwierdza potencjał polskiego przemysłu na targach w Münster

Switcher z KZN Biezanów podbija Münster! Podnoszenie konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce poprzez rewitalizację stacji i bocznic kolejowych. Odpowiedzialność operatora za użytkowanie bezzałogowego statku powietrznego - wybrane zagadnienia. Ulgi ustawowe jako bariera w integracji transportu autobusowego i kolejowego. Ewolucja prawnych uwarunkowań planowania i rozwoju infrastruktury transportu

eISSN
2544-6037

ISSN
0033-22-32

Podstawowe informacje dla Autorów artykułów

„Przegląd Komunikacyjny” publikuje artykuły związane z szeroko rozumianym transportem oraz infrastrukturą transportu. Obejmuje to zagadnienia techniczne, ekonomiczne i prawne. Akceptowane są także materiały związane z geografią, historią i socjologią transportu.

Artykuły publikowane w „Przeglądzie Komunikacyjnym” dzieli się na: „wnoszące wkład naukowy w dyscypliny: inżynieria lądowa i transport; ekonomia i finanse; nauki prawne; nauki socjologiczne. Prosimy Autorów o deklarację (w zgłoszeniu), do której dyscypliny zaliczyć ich prace.

Materiały do publikacji: zgłoszenie, artykuł oraz oświadczenie Autora, należy przysyłać w formie elektronicznej na adres redakcji:

artykuly@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl

W zgłoszeniu należy podać: imię i nazwisko autora, adres mailowy oraz adres do tradycyjnej korespondencji, miejsce zatrudnienia, zdjęcie, tytuł artykułu oraz streszczenie (po polsku i po angielsku) i słowa kluczowe (po polsku i po angielsku). Szczegóły przygotowania materiałów oraz wzory załączników dostępne są na stronie:

www.transportation.overview.pwr.edu.pl

W celu usprawnienia i przyspieszenia procesu publikacji prosimy o zastosowanie się do poniższych wymagań dotyczących nadsyłanego materiału:

1. Tekst artykułu powinien być napisany w jednym z ogólnodostępnych programów (np. Microsoft Word). Wzory i opisy wzorów powinny być wkomponowane w tekst. Tabele należy zestawić po zakończeniu tekstu. Ilustracje (rysunki, fotografie, wykresy) najlepiej dołączyć jako oddzielne pliki. Można je także wstawić do pliku z tekstem po zakończeniu tekstu. Możliwe jest oznaczenie miejsc w tekście, w których autor sugeruje wstawienie stosownej ilustracji lub tabeli. Obowiązuje odrębna numeracja ilustracji (bez rozróżniania na rysunki, fotografie itp.) oraz tabel.
2. Całość materiału nie powinna przekraczać 12 stron w formacie Word (zalecane jest 8 stron). Do limitu stron wlicza się ilustracje załączane w odrębnych plikach (przy założeniu że 1 ilustracja = ½ strony).
3. Format tekstu powinien być jak najprostszy (nie stosować zróżnicowanych stylów, wcięć, podwójnych i wielokrotnych spacji itp.). Dopuszczalne jest pogrubienie, podkreślenie i oznaczenie kursywą istotnych części tekstu, a także indeksy górne i dolne. **Nie stosować przypisów.**
4. Nawiązania do pozycji zewnętrznych - cytaty (dotyczy również podpisów ilustracji i tabel) oznacza się numeracją w nawiasach kwadratowych [...]. Numerację należy zestawić na końcu artykułu (jako „Materiały źródłowe”). Zestawienie powinno być ułożone alfabetycznie.
5. Jeżeli Autor wykorzystuje materiały objęte nie swoim prawem autorskim, powinien uzyskać pisemną zgodę właściciela tych praw do publikacji (niezależnie od podania źródła). Kopie takiej zgody należy przesyłać Redakcji.

Artykuły wnoszące wkład naukowy w dyscypliny: inżynieria lądowa i transport, inżynieria lądowa i transport; ekonomia i finanse; nauki prawne; nauki socjologiczne podlegają procedurom recenzji merytorycznych zgodnie z wytycznymi MNIŚW, co pozwala zaliczyć je, po opublikowaniu, do dorobku naukowego oraz uwzględnić w ewaluacji jakości działalności naukowej (Dz.U. 2019 poz. 392).

Liczba uwzględnianych punktów wg listy czasopism punktowanych przez MNIŚW wynosi 20.

Do oceny każdej publikacji powołuje się co najmniej dwóch niezależnych recenzentów spoza jednostki. Zasady kwalifikowania lub odrzucenia publikacji i ewentualny formularz recenzencki są podane do publicznej wiadomości na stronie internetowej czasopisma lub w każdym numerze czasopisma. Nazwiska recenzentów poszczególnych publikacji/numerów nie są ujawniane.

Przygotowany materiał powinien obrazować własny wkład badawczy autora. Redakcja wdrożyła procedurę zapobiegania zjawisku Ghostwriting (z „ghostwriting” mamy do czynienia wówczas, gdy ktoś wniósł istotny wkład w powstanie publikacji, bez ujawnienia swojego udziału jako jeden z autorów lub bez wymienienia jego roli w podziękowaniach zamieszczonych w publikacji). Tekst i ilustracje muszą być oryginalne i niepublikowane w innych miejscach (w tym w internecie). Możliwe jest zamieszczanie artykułów, które ukazały się w materiałach konferencyjnych i podobnych (na prawach rękopisu) z zaznaczeniem tego faktu i po przystosowaniu do wymogów publikacyjnych „Przeglądu Komunikacyjnego”.

Na stronie internetowej czasopisma dostępne są pełne wersje artykułów wraz ze streszczeniami w języku polskim (od 2010) i angielskim (od 2016) jako OPEN ACCESS. Pod koniec 2018 roku „Przegląd Komunikacyjny” rozpoczął indeksowanie artykułów angielskich z użyciem numerów cyfrowych DOI. Czasopismo ubiega się o partycypowanie w bazie SCOPUS. Rejestrowane jest w międzynarodowej bazie DOAJ <https://doaj.org/>.

Redakcja pisma oferuje objęcie patronatem medialnym konferencji, debat, seminariów itp.

Ceny są negocjowane indywidualnie w zależności od zakresu zlecenia. Możliwe są atrakcyjne upusty. Patronat obejmuje:

- ogłaszanie przedmiotowych inicjatyw na łamach pisma,
- zamieszczanie wybranych referatów / wystąpień po dostosowaniu ich do wymogów redakcyjnych,
- publikację informacji końcowych (podsumowania, apele, wnioski),
- kolportaż powyższych informacji do wskazanych adresatów.

www.transportation.overview.pwr.edu.pl

Ramowa oferta dla „Sponsora strategicznego” czasopisma Przegląd Komunikacyjny

Sponsor strategiczny zawiera umowę z wydawcą czasopisma na okres roku kalendarzowego z możliwością przedłużenia na kolejne lata. Uprawnienia wydawcy do zawierania umów posiada Spółka Wydawnictwa SITK RP sp. z o.o..

Przegląd Komunikacyjny oferuje dla sponsora strategicznego następujące świadczenia:

- **zamieszczenie logo sponsora w każdym numerze,**
- **zamieszczenie reklamy sponsora w jednym, kilku lub we wszystkich numerach,**
- **publikacja jednego lub kilku artykułów sponsorowanych,**
- **publikacja innych materiałów dotyczących sponsora,**
- **zniżki przy zamówieniu prenumeraty czasopisma.**

Możliwe jest także zamieszczenie materiałów od sponsora na stronie internetowej czasopisma.

Przegląd Komunikacyjny ukazuje się jako miesięcznik.

Szczegółowy zakres świadczeń oraz detale techniczne (formaty, sposób i terminy przekazania) są uzgadniane indywidualnie.

Osoba kontaktowa w tej sprawie:

Hanna Szary

hanna.szary@sitkrp.org.pl

ul. Świętokrzyska 14 A, lok. 150, 00-050 Warszawa, tel.: (22) 336 12 06, 506 116 966

Cena za świadczenia na rzecz sponsora uzależniana jest od uzgodnionych szczegółów współpracy. Zapłata może być dokonana jednorazowo lub w kilku ratach (na przykład kwartalnych). Część zapłaty może być w formie zamówienia określonej liczby prenumerat czasopisma.





Na okładce: Switcher
Źródło: SITK

Drodzy Czytelnicy!

W numerze

Czerwcowy numer przeglądu Komunikacyjnego otwiera materiał obrazujący udział polskiej firmy KZN Biezanów w największej na świecie wystawie poświęconej technologii szynowej „Track to the future 2022” która odbyła się niedawno w niemieckim Münster. Nie jest to artykuł naukowy, ale sądzę że zawarte tam informacje zainteresują naszych Czytelników. Kolejna pozycja to artykuł dotyczący podnoszenia konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce poprzez rewitalizację stacji i bocznic kolejowych. Przedstawiono negatywny wpływ degradacji i niedorozwoju infrastruktury punktowej na funkcjonowanie systemu transportu towarowego w Polsce. Autor dowodzi, że rewitalizacja stacji i bocznic kolejowych mogłaby przyczynić się do podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, zwłaszcza w obszarze konkurencji z przewoźnikami samochodowymi o zlecenia transportowe w ramach przewozów rozproszonych, a także zabezpieczyć system transportowy w naszym kraju przed skutkami nasilającej się kongestii w transporcie drogowym.

Następne trzy artykuły sytuują się w dziale „Prawo w transporcie” ukazując różne aspekty roli prawa w procesach i inwestycjach transportowych. Pierwsza z tych pozycji prezentuje wybrane zagadnienia z zakresu odpowiedzialności operatora za użytkowanie bezzałogowego statku powietrznego. Wykonano analizę wybranych przepisów krajowych i zagranicznych w tym wybrane regulacje prawne państw członkowskich Unii Europejskiej: Polski i Chorwacji. Jako tło porównawcze przytoczono również przepisy prawne Kanady i USA. Problematyka ulg ustawowych stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym jest przedmiotem kolejnego artykułu. Poziom ich zróżnicowania, zwłaszcza w odniesieniu do transportu autobusowego i kolejowego, stanowi poważną barierę w integracji taryfowej tych dwóch środków transportowych. Autor postuluje ujednolicenie ulg ustawowych, jak również włączenie przepisów regulujących te kwestie do wskazanego aktu normatywnego w toku prac nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Będzie mieć to istotne znaczenie zarówno dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego, jak również dla operatorów i przewoźników, a także pasażerów, korzystających z ulgowych przejazdów środkami transportu zbiorowego.

Ostatnia pozycja dotyczy ewolucji prawnych uwarunkowań planowania i rozwoju infrastruktury transportu. Autor przedstawił zmiany polskiego prawa inwestycyjnego w odniesieniu do infrastruktury transportu. Budowle wykorzystywane do transportu – drogi, lotniska, linie kolejowe – tradycyjnie podlegają szczególnym przepisom. Istnienie wielu regulacji odnoszących się do obiektów określanych ze zróżnicowaną precyzją stanowi utrudnienie dla adresatów prawa. Stanowienie specustaw jest słusznie krytykowane, jako dezintegrujące system prawa administracyjnego ograniczające uprawnienia podmiotów administrowanych a nawet – może i naruszające konstytucję.

Życzę miłej lektury: Maciej Kruszyna

Aktualności

2

Switcher z KZN Biezanów podbija Münster!

3

Podnoszenie konkurencyjności transportu

kolejowego w Polsce poprzez rewitalizację stacji i bocznic kolejowych

Paweł Lesiak

6

Odpowiedzialność operatora za użytkowanie bezzałogowego statku powietrznego

- wybrane zagadnienia

Agnieszka Fortońska

13

Ulg ustawowe jako bariera w integracji transportu autobusowego i kolejowego

Karol Wach

18

Ewolucja prawnych uwarunkowań planowania i rozwoju infrastruktury transportu

Piotr Świątecki

25

Informacje SITK RP

29

Wydawca:

Wydawnictwa SITK RP sp. z o.o.
ul. Świętokrzyska 14 A, lok. 150, 00-050 Warszawa
www.sitkrp.org.pl

Redaktor Naczelny:

Antoni Szydło

Redakcja:

Maciej Kruszyna (Z-ca Redaktora Naczelnego),
Agnieszka Kuniczuk - Trzcinowicz (Redaktor językowy),
Piotr Mackiewicz (Sekretarz), Wojciech Puła (Redaktor
statystyczny), Eryk Mączka (obsługa techniczna, strona
internetowa), Krzysztof Gasz, Jarosław Kuźniewski, Łukasz
Skotnicki, Bartłomiej Krawczyk, Igor Gisterek, Karina
Korycka (obsługa anglojęzyczna)

Adres redakcji do korespondencji:

Pocztą elektroniczną:
redakcja@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl
Pocztą „tradycyjną”:
Piotr Mackiewicz, Maciej Kruszyna
Politechnika Wrocławska,
Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław
Faks: 71 320 45 39

Rada naukowa:

Marek Ciesielski (Poznań), Antanas Klibavičius (Wilno),
Jozef Komačka (Žilina), Elżbieta Marciszewska (Warszawa),
Andrzej S. Nowak (Auburn University), Tomasz Nowakowski (Wrocław),
Victor V. Rybkin (Dniepropietrowsk), Marek Sitarz (Katowice),
Wiesław Starowicz (Kraków), Hans-Christoph Thiel (Cottbus),
Tomasz Siwowski (Rzeszów), Jiri Straský (Brno),
Andrea Zuzulova (Bratysława)

Deklaracja o wersji pierwotnej czasopisma

Główną wersją czasopisma jest wersja elektroniczna.
Na stronie internetowej czasopisma dostępne są pełne
wersje artykułów wraz ze streszczeniami w języku polskim
(od 2010) i angielskim (od 2016).

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania zmian w
materiałach nie podlegających recenzji.

Artykuły opublikowane w „Przeglądzie Komunikacyjnym”
są dostępne w bazach danych 20 bibliotek technicznych
oraz są indeksowane w bazach:

BAZTECH: <http://baztech.icm.edu.pl>
Index Copernicus: <http://indexcopernicus.com>
Międzynarodowa baza DOAJ: <https://doaj.org/>

Prenumerata:

Szczegóły i formularz zamówienia na stronie:

<http://www.transportation.overview.pwr.edu.pl>

Obecna Redakcja dysponuje numerami archiwalnymi
począwszy od 4/2010.

Numery archiwalne z lat 2004-2009 można zamawiać
w Oddziale krakowskim SITK, ul. Siostrzana 11, 30-804 Kra-
ków, tel./faks 12 658 93 74, mrowinska@sitk.org.pl

Druk:

HARDY Design, 52-131 Wrocław, ul. Buforowa 34a
Przemysław Wołczuk, przemo@dodo.pl

Reklama:

Dział Marketingu: hanna.szary@sitkrp.org.pl

Nakład: 800 egz.

Mieszkańcy Poznania nie wypożyczą już rowerów miejskich? Miasto rezygnuje z finansowania wypożyczalni jednośladów

Bartosz Kijeski, Głos Wielkopolski, 2.06.2022

Od przyszłego sezonu rowerowego mieszkańcy Poznania mogą nie mieć możliwości wypożyczania rowerów miejskich. Miasto postanowiło bowiem zrezygnować z dotowania tych pojazdów - taką informację przekazał w rozmowie z Radiem Poznań wiceprezydent miasta, Mariusz Wiśniewski. O sprawie mówiło się w lutym tego roku, podczas podsumowania funkcjonowania roweru miejskiego w Poznaniu. Zarząd Transportu Miejskiego poinformował, że w 2021 roku było blisko 40 procent mniej wypożyczeń rowerów, niż miało to miejsce w 2020 roku. Wówczas Jan Gosiewski, dyrektor ZTM stwierdził, że przyszłość roweru miejskiego w Poznaniu stoi pod znakiem zastanowienia (...).

Pasażerowie z Olkusza i okolic pojadą pociągami szybciej. PKP PLK S.A. wykona prace warte ponad 300 milionów złotych

Paweł Mocny, Gazeta Krakowska, 3.06.2022

Po przebudowie odcinków trasy z Małopolski na Śląsk pasażerowie kolei z Olkusza, Bukowna, Jaroszwca i Wolbromia będą podróżowali szybciej. Teraz na niektórych odcinkach pociąg jedzie 40 km na godz. a przyspieszy do 120 km na godz. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosił przetarg na prace na odcinkach: Jaroszwiec Olkuski - Olkusz i Olkusz - Bukowno. W ogłoszonym przetargu na linii numer 62 (Tunel - Sosnowiec), PLK przewidziały prace, pozwalające wyeliminować ograniczenia prędkości i usprawnić przejazdy. Na 8-kilometrowym odcinku Jaroszwiec Olkuski - Olkusz, planowana jest wymiana dwóch torów oraz przebudowa sieci trakcyjnej. W Rabszynie, roboty obejmą przejazd kolejowo-drogowy. Skrzyżowanie zyska sygnalizatory świetlne i rogatki. Dzięki inwestycji, prędkość pociągów między Jaroszwcem a Olkuszem zwiększy się z 40 do 120 kilometrów na godzinę (...).

Odbudowa linii kolejowej Jełowa - Murów. Niestety pociągi nadal nie jeżdżą do tartaku. Powód? Nie ma jeszcze boczny

Sławomir Draguła, nto.pl, 6.06.2022

PKP Polskie Linie Kolejowe odbudowały pięć lat temu dziesięciokilometrowy odcinek linii kolejowej nr 301 pomiędzy Jełową a Murowem. Niestety po torach nic nie jeździ. To była pierwsza tego typu inwestycja na Opolszczyźnie od wielu lat. Ruch pociągów pomiędzy Jełową a Murowem został zawieszony 25 lat temu. Od tego czasu linia systematycznie popadała w ruinę. Złomiarze rozkradli infrastrukturę kolejową, a kilkusetmetrowe odcinki zostały ogołocone z szyn. Robotnicy odbudowali torowisko, naprawili 19 przepustów, odnowili nawierzchnię na ośmiu przejazdach,

przeprowadzili wycinkę drzew, które porastały szlak, a przy okazji wyremontowany został most w pobliżu Laskowic Oleskich, na linii do Kluczborka. Dzięki temu przeprawą mogą jeździć cięższe składy towarowe. Prace zakończyły się w listopadzie 2017 roku, linia przeszła też wszystkie odbiory. Przywrócenie kursowania składów do Murowa planowane było od nowego rocznego rozkładu jazdy, czyli od połowy grudnia 2017 roku. Jak informowały wówczas PKP Polskie Linie Kolejowe, chodziło o około 50 pociągów miesięcznie. Po nowych torach miał się odbywać ruch towarowy z materiałami do tartaku Stora Enso w Murowie i wywożone z niego gotowe wyroby. Mimo zapowiedzi, pociągi po trasie nie jeżdżą. Powód? Tartak nie wybudował jeszcze boczny (...).

Kraków. Cztery warianty nowej linii tramwajowej Cichy Kącik-Azory

Piotr Rapalski, Gazeta Krakowska, 8.06.2022

Wykonawca koncepcji linii tramwajowej na odcinku Azory - Cichy Kącik wraz z towarzyszącym układem drogowym przygotował cztery warianty rozwiązania. W 2014 roku na zlecenie Miasta opracowano Studium wykonalności dla połączenia drogowego ul. Piastowska - ul. Głowackiego - ul. Weissa w Krakowie. Spośród kilku przygotowanych wariantów wybrano rozwiązanie, które przewiduje oparcie systemu transportowego na linii tramwajowej od osiedla Azory do pętli w Cichym Kąciuku. Nowa trasa tramwaju ma się zaczynać od ulicy Weissa, gdzie połączy się z planowaną trasą szybkiego tramwaju z Krowdrzy Górki do osiedla Azory. Następnie ma przekroczyć magistralę kolejową wschód - zachód, dojść do ul. Głowackiego i bieć wzdłuż tej ulicy w kierunku południowym do skrzyżowania z ulicą Podchorążych. Tam ma powstać skrzyżowanie z już istniejącym układem torowym, w części zapewniające możliwość poprowadzenia komunikacji tramwajowej w różnych kierunkach. Na dalszym odcinku linia ma bieć w kierunku południowym wzdłuż ulicy Piastowskiej aż do pętli Cichy Kącik (...).

Kraków. Budowa północnej obwodnicy może się opóźnić. Niepewne zakończenie prac w połowie 2023 roku

Piotr Tymczak, Gazeta Krakowska, 8.06.2022

Trwa budowa północnej obwodnicy Krakowa. Termin zakończenia prac wyznaczono na lipiec 2023 r. Trzeba jednak brać pod uwagę, że termin zakończenia inwestycji może się opóźnić. - Zakończenie prac związanych z budową północnej obwodnicy planowane jest w lipcu 2023 roku. Nadzór inwestorski analizuje dokumenty złożone przez wykonawcę w sprawie tzw. roszczeń, które mogą mieć wpływ na wydłużenie terminu realizacji inwestycji. Wykonawca wskazuje, że prace geodezyjne przedłużyły się z uwagi na konieczność wykonania podziału nieruchomości pod drogę. Często trzeba było szukać spadkobierców właścicieli, co było długotrwałe. Przedłużały się uzgodnienia projektów budowlanych z innymi instytucjami oraz badania archeologiczne - informuje Iwona Mikrut z krakowskiego

oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (...).

Ruszyły konsultacje w sprawie zachodniej obwodnicy Przemyśla. Część mieszkańców nie zgadza się z przebiegiem

Norbert Ziętał, nowiny24.pl, 6.06.2022

Zachodnia obwodnica Przemyśla powstaje w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic. Ma usprawnić ruch w zachodniej części miasta, ale również tranzytowy z północy i zachodu do przejścia granicznego z Ukrainą w Medyce oraz planowane w Malholicach, a także na południe od Przemyśla. Zachodnia obwodnica Przemyśla ma połączyć drogi krajowe 28 i 77, powstaje w ramach rządowego projektu „100 obwodnic” na lata 2020 - 2030. To jedna z najbardziej oczekiwanych inwestycji w Przemyślu, która poprawi również płynność ruchu w zachodniej części tego miasta. Podobnie było z pierwszą częścią wschodniej drogi obwodowej Przemyśla, która odkorkowała zatłoczone ulice we wschodniej części miasta. Rok temu została przeprowadzona akcja informacyjna w Przemyślu i sąsiednich gminach. Wpłynęło łącznie 1223 opinii, w tym dwie od samorządów. - Na podstawie zgłoszonych przez lokalną społeczność wniosków powstał wariant społeczny W5, stanowiący swego rodzaju kompromis pomiędzy oczekiwaniami społeczeństwa a uwarunkowaniami terenowymi - informuje Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych i Autostrad (...).

Trasa kolejowa Chełm - Włodawa powraca. Tym pociągami będzie można dojechać do Okuninki

Klaudia Szynkaruk, Kurier Lubelski, 7.06.2022

Już 25 czerwca spółka Polregio uruchomi letnie, weekendowe połączenie na linii kolejowej nr 81 Włodawa - Chełm. Pociąg przewoźników regionalnych będzie kursował w soboty i niedziele, aż do początku października. Kursy odbywać się będą dwa razy dziennie - rano i po południu.

Pociąg na trasie nr 81 będzie kursować tylko dwa dni w tygodniu - w sobotę oraz niedzielę. Z dworca głównego w Chełmie szynobus odjeżdżać będzie w kierunku Włodawy o godzinie 7:47 i 15:25, a z Włodawy w kierunku Chełma o godzinie 10:46 i 16:59. Szynobus jest skomunikowany na stacji Chełm z pociągami z i do Lublina oraz z pociągami IC „KUJAWIAK” 28106 jadącym do Piły Głównej przez Lublin Główny, Dęblin, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Skiernewice, Łowicz Główny, Kutno, Włocławek, Toruń, Bydgoszcz oraz IC „CHEŁMIANIN” 21100 jadącym do Warszawy Wschodniej przez Rejowiec, Trawniki, Świdnik Miasto, Lublin Główny, Lublin Zachodni, Nałęczów, Puławy Miasto, Dęblin, Piławę (...).

Switcher z KZN Biezanów podbija Münster!

Aż 140 wystawców i ponad 12 tys. gości z 80 krajów świata, w tym znana polska firma KZN Biezanów – wzięło udział w największej na świecie wystawie poświęconej technologii szynowej „Track to the future 2022”. Honorowym gościem targów była Polska, reprezentowana we współpracy ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej.

Międzynarodowa Wystawa Techniki Torowej (iaf) okazała się w tym roku wielkim sukcesem. Organizatorzy wydarzenia, Stowarzyszenie Niemieckich Inżynierów Kolejnictwa (VDEI), zorganizowali wszechstronny przegląd branży na ponad 15 tys. m kw. powierzchni hal, 6 tys. m kw. terenów zewnętrznych oraz ponad 3 km torów. Wystawcy zaprezentowali wiele innowacyjnych produktów i usług w branży budownictwa kolejowego – z naciskiem na ochronę środowiska, cyfryzację i automatyzację.

Przełamanie stereotypu

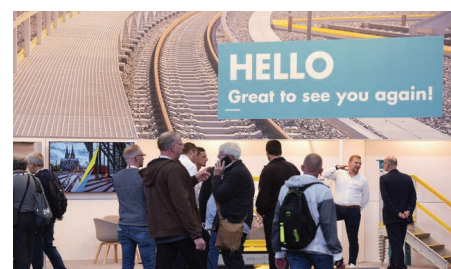
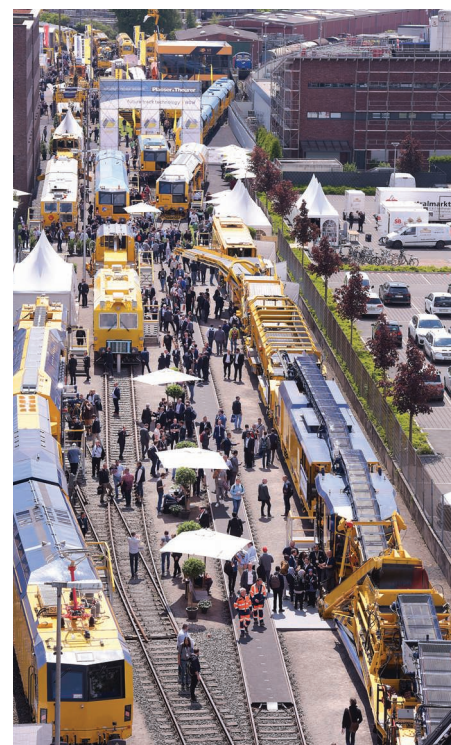
Podczas targów odbyły się liczne seminaria techniczne, giełda pracy, a przede wszystkim zaprezentowano 32 nowoczesne, innowacyjne maszyny, z których wiele miało tu swoje światowe premiery. Na tle tych spektakularnych maszyn prezentowanych przez niemieckie, austriackie czy francuskie koncerny znakomicie spisywał się i cieszył wyjątkowym zainteresowaniem SWITCHER wysta-

wiony przez polską Grupę KZN Biezanów.

To kompleksowy system do przewozu i rozładunku rozjazdów, rusztów torowych i innych elementów nawierzchni szynowej. Połączenie systemu SWITCHER z zestawem bramownic francuskiego producenta Geismar pozwala na bezpieczną i wydajną obsługę transportów, logistykę, załadunek oraz precyzyjny rozładunek fabrycznie zmontowanych rozjazdów w miejsce zabudowy. Takie rozwiązanie poprawia zarówno jakość, jak i produktywność na placu budowy, ponieważ operatorzy mogą bezpiecznie transportować rozjazdy i precyzyjnie je ustawiać za pomocą zdalnego sterowania.

– Nasza obecność w Münster stanowi przełamanie stereotypu, że polski przemysł kolejowy może być tylko biorcą nowoczesnych maszyn i urządzeń torowych. Tym razem stanęliśmy „po drugiej stronie lady” w roli wystawcy i sprzedawcy własnych rozwiązań – podkreślił z dumą Grzegorz Leszczyński, wiceprezes Grupy KZN Biezanów. Szczególną satysfak-

cję sprawiło mu globalne zainteresowanie wagonami rodziny SWITCHER.



Gorące kontakty i kompleksowy system

– Mamy już nawiązane „gorące” handlowe kontakty z kilkoma firmami z Europy, ale też Ameryki Północnej, czy Australii – zapewnił wiceprezes Leszczyński i podkreślił, że po europejskich torach jeżdżą już dwie dziesiątki wagonów KZN Biezanów, a współpraca z Geismarem zaowocowała nowym rozwiązaniem na miarę współczesnych potrzeb techniki kolejowej. Jego zdaniem pozyskanie przez KZN Rail bramownic PWP od Francuzów i skuteczne zsynchronizowanie ich ze SWITCHER-ami

umożliwiło powstanie kompleksowego i elastycznego systemu bezpiecznego transportu i rozładunku rozjazdów kolejowych.

Krakowski holding reprezentowali w Münster zarówno przedstawiciele spółki-matki KZN Biezanów, jak i KZN Switcher oraz wspomnianego KZN Rail. Grupa KZN Biezanów pokazała pełen potencjał zarówno od strony produkcji, wynajmu SWITCHER-ów, czy mobilnego serwisu taboru kolejowego, jak i kompleksowej usługi logistyczno-budowlanej polegającej na transporcie, rozładunku i zabudowie prefabrykowanych rozjazdów

z wykorzystaniem wysoce specjalistycznych maszyn. Obecnie w skład gamy wagonów Switcher z KZN-u wchodzi wagon typu TILT (ten typ był prezentowany na targach iaf) z długą uchylną platformą do przewozu najdłuższych i najcięższych elementów rozjazdowych, które zakupione zostały m.in. przez największego operatora logistycznego prefabrykowanych rozjazdów w Europie. Do tego z krakowskiej fabryki wyjechały także kolejne dwa wagony typu PLUS, z krótszą uchylną platformą i hydraulicznymi dźwigami kolankowymi; oraz dwa najnowsze w tej rodzinie wagony FLAT z długą płaską platformą.

Uznanie dla dokonań Polski...

Ważnym wydarzeniem targów było przywitanie Polski przez niemieckich organizatorów jako honorowego gościa tej prestiżowej imprezy. W ten sposób Stowarzyszenie Niemieckich Inżynierów Kolejnictwa (VDEI) doceniło pozytywny rozwój polskiej infrastruktury kolejowej i planowane w najbliższych latach kroki modernizacyjne.

Reprezentujący siostrzane dla VDEI polskie Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP – dr hab. inż. Jacek Paś w swoim gościnnym wykładzie zwrócił uwagę na nowe wyzwania, jakie przed branżą stawia agresja Rosji na Ukrainę, podkreślając znaczenie międzynarodowej współpracy przy dalszym rozwoju europejskiej sieci kolejowej. Prezes nowego zarządu SITK RP przyznał też, że targi w Münster są ważnym elementem współpracy w tym obszarze

...i grad premier





bardzo pozytywnie tegoroczne targi w Münster ocenił dr. Siegfried Krause, dyrektor zarządzający VDEI Service GmbH: - Jesteśmy bardzo mile zaskoczeni, że tak wielu branżowych gości z całego świata pozostało lojalnych wobec iaf i wykorzystało swoją obecność na targach, aby obejrzeć ostatnie nowości w rozwoju branży budownictwa kolejowego – powiedział. Według niego na szczególną uwagę zasługuje wyjątkowo wysoki udział wśród zwiedzających przedstawicieli branży. Oprócz inżynierów na targach iaf zjawili się m.in. operatorzy maszyn, którzy mogli na własne oczy zobaczyć najnowsze osiągnięcia w dziedzinie urządzeń do budowy kolei.

Dr. Krause zwrócił też uwagę na dużą liczbę światowych premier.

- To jakiś pozytywny efekt odroczenia targów z powodu pandemii: firmy miały o rok więcej niż zwykle na opracowanie nowych produktów i rozwiązań – i można to zauważyć – powiedział.

Z kolei Prezes Stowarzyszenia Niemieckich Inżynierów Kolejnictwa (VDEI), dr. Thomas Mainka był pod wrażeniem dobrych nastrojów i entuzjazmu wśród zwiedzających, „którzy byli bardzo szczęśliwi mogąc spotkać dawno niewidzianych kolegów i porozmawiać o prezentowanych produktach”. A poza tym, dzięki wspaniałym innowacjom zaprezentowanym przez wystawców – iaf po raz kolejny mógł w imponujący sposób zademonstrować, jak wyglądają prawdziwe międzynarodowe targi w dziedzinie techniki torowej.

Trendy i kierunki

Po zakończeniu targów można się pokusić o zidentyfikowanie nowych

trendów, które widać było podczas tego wydarzenia. Przede wszystkim należy wspomnieć o zrównoważonym rozwoju i dekarbonizacji, a zwłaszcza wyraźnym odejściu od paliw kopalnych w kierunku napędów elektrycznych. Wystawcy zaprezentowali też wiele nowości w obszarze cyfryzacji i automatyzacji. W salonie iaf prezentowane były w ramach seminariów niezwykle ciekawe techniczne wykłady. Tutaj firmy prezentowały swoje najnowsze odkrycia i dzieliły się nimi z zainteresowanymi branżystami, co może stać się kolejnym impulsem do rozwoju w tym obszarze.

VDEI Service GmbH ze Stowarzyszenia Niemieckich Inżynierów Kolejowych (VDEI) jest organizatorem największej wystawy w dziedzinie techniki torowej i budownictwa kolejowego. Targi odbywają się co cztery lata. Tegoroczne trwały od 31 maja do 2 czerwca b.r. Patronem był Federalny Minister ds. Cyfryzacji i Transportu, dr Volker Wissing.

R. G. ◀



Podnoszenie konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce poprzez rewitalizację stacji i bocznic kolejowych

Increasing the competitiveness of rail transport in Poland by revitalizing railway stations and sidings



Paweł Lesiak

Dr hab. prof. SGH

*Instytut Gospodarki Światowej
Szkoły Głównej Handlowej w
Warszawie*

plesiak@sgh.waw.pl

Streszczenie: Przedmiotem opracowania jest przedstawienie negatywnego wpływu degradacji i niedorozwoju infrastruktury punktowej na funkcjonowanie systemu transportu towarowego w Polsce. Autor dowodzi, że rewitalizacja stacji i bocznic kolejowych może przyczynić się do podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, zwłaszcza w obszarze konkurencji z przewoźnikami samochodowymi o zlecenia transportowe w ramach przewozów rozproszonych, a także zabezpieczyć system transportowy w naszym kraju przed skutkami nasilającej się kongestii w transporcie drogowym. Niestety w III RP liczba bocznic kolejowych systematycznie spada, a problemy transportu towarów koleją pogłębiane są przez optymalizację infrastruktury kolejowej pod kątem szybkich pociągów pasażerskich. W planach remontów i rozbudowy sieci kolejowej bardziej uwzględnia się bowiem potrzeby ruchu pasażerskiego niż towarowego, co przejawia się chociażby w likwidowaniu tzw. mijanek.

Słowa kluczowe: *Transport kolejowy ładunków; Bocznic kolejowe; Stacje kolejowe; Infrastruktura transportu; Konkurencyjność kolei*

Abstract: The main subject of the study is to present the negative impact of the degradation and underdevelopment of point infrastructure on the functioning of the freight transport system in Poland. The author proves that the revitalization of railway stations and sidings can contribute to increasing the competitiveness of rail transport, especially in the area of competing with road freight carriers for transport orders as part of dispersed transport, as well as securing the transport system in Poland against the effects of increasing congestion in road transport. Unfortunately, in the Third Republic of Poland, the number of railway sidings has been systematically decreasing, and the problems of transporting goods by rail are exacerbated by the optimization of railway infrastructure in terms of fast passenger trains. The plans for renovation and expansion of the railway network take into account the needs of passenger traffic rather than freight, which is manifested, for example, in the elimination of the so-called train passing loops.

Keywords: *Rail freight transport; Railway sidings; Railway stations; Transport infrastructure; Railway competitiveness*

Wstęp

Przedmiotem opracowania jest przedstawienie negatywnego wpływu degradacji i niedorozwoju infrastruktury punktowej na funkcjonowanie systemu transportu towarowego w Polsce. Autor dowodzi, że rewitalizacja stacji i bocznic kolejowych może przyczynić się do podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego, zwłaszcza w obszarze konkurencji z przewoźnikami samochodowymi o zlecenia transportowe w ramach przewozów rozproszonych, a także zabezpieczyć system transportowy w naszym kraju przed skutkami nasilającej się kongestii

stii w transporcie drogowym.

Przy opracowywaniu tematu badawczego wykorzystano analizę ogólnodostępnej literatury fachowej, danych statystycznych Głównego Urzędu Statystycznego i Urzędu Transportu Kolejowego, a także materiały wewnętrzne PKP SA. Autor dokonał także obserwacji własnych, głównie na stacji kolejowej „Przysucha”, położonej na trasie kolejowej Radom–Tomaszów Mazowiecki, w miesiącach letnich w okresie 2019–2021. Istotnym źródłem informacji były pogłębione wywiady indywidualne przeprowadzone w latach 2019–2021 z trzema pracownikami zarządu PKP SA

oraz przedstawicielem Urzędu Transportu Kolejowego. Cennym źródłem informacji i opinii było pięć konferencji i seminariów naukowe poświęcone transportowi kolejowemu, w trakcie których autor miał możliwość wysłuchać prelekcji i uczestniczyć w dyskusjach grupowych i indywidualnych (kularowych).

Istota konkurencyjności w transporcie ładunków

W literaturze nie ma jednoznacznej ogólnie przyjętej definicji konkurencyjności. Na potrzeby niniejszego opracowania autor musiał doko-

nać więc selekcji, aby w dyskusji naukowej na temat konkurencyjności przedsiębiorstw i branż podkreślić te elementy, które najlepiej przystają do rzeczywistości rynku transportowego w segmencie przewozu ładunków.

Ponieważ dość oczywistą rzeczą jest, że jedną z podstawowych przewag konkurencyjnych przewoźników samochodowych nad kolejowymi stanowi dużo większa gęstość infrastruktury drogowej niż kolejowej – zarówno liniowej jak i punktowej, za punkt wyjścia dalszych rozważań przyjęto tzw. konkurencyjność czynnikową i operacyjną. I tak, można podać – za D. Bastowską – że konkurencyjność czynnikowa „eksponuje to, co określa zdolności firm do działań tworzących podstawy ich skutecznego konkurowania, takich jak szybkie reagowanie na zmiany w otoczeniu, umiejętne wykorzystanie własnych zasobów, umiejętność wykorzystania sprzyjających konfiguracji otoczenia, racjonalność procesów decyzyjnych i inne czynniki nieprzypadkowe, ale budujące konkurencyjność firm w dłuższej perspektywie czasowej.” [Bastowska, 2014, s. 5121]. W naszym przypadku, należy „wyeksponować” „ umiejętne wykorzystanie zasobów” i „ umiejętność wykorzystania sprzyjających konfiguracji otoczenia”. Inaczej mówiąc, konkurencyjność czynnikowa przewoźników kolejowych (względnie kolei jako gałęzi transportu) będzie rosła, jeśli będą oni umieli wykorzystywać stacje i bocznice kolejowe do obsługi załadowców (użytkowników transportu), mnożąc korzyści płynące z dogodnego komunikacyjnie położenia tych elementów infrastruktury transportu na drodze łączącej nadawców przesyłek kolejowych z ich odbiorcami.

Uzupełnieniem powyższego podejścia do konkurencyjności transportu kolejowego w kontekście niniejszych rozważań może być konkurencyjność operacyjna, oznaczającą „techniczne umiejętności, które są istotne z punktu widzenia funkcjonowania na określonym rynku” [Bastowska, 2014, s. 5121].

Warto zwrócić uwagę, że u różnych

autorów opisujących konkurencyjność pojawia się dodatkowe kryterium konstytuujące to pojęcie, a mianowicie „przewaga konkurencyjna”. Można domniemywać, że według tych autorów przedsiębiorstwo jest dopiero wtedy konkurencyjne, gdy ma przewagę konkurencyjną nad swoimi konkurentami. Jest to myślenie zero-jedynkowe: albo jesteś zwycięzcą, bo jesteś najlepszy, albo jesteś drugi, czyli nie jesteś ani konkurencyjny, ani efektywny i powinieneś zniknąć z rynku. Takie myślenie o konkurencyjności nie do końca odzwierciedla często dużo bardziej złożoną rzeczywistość stosunków rynkowych. Z góry wyklucza ono sytuacje typu „win-win”, a przede wszystkim nie uwzględnia możliwości jednoczesnej konkurencji i kooperacji – tzw. koopetycja. Niestety w debacie publicznej na temat problemów transportu kolejowego w Polsce i na forum międzynarodowym UE zbyt często takie podejście jest propagowane. Prowadzi to do mylących wniosków w tym sensie, iż pomimo że w liczbach bezwzględnych transport kolejowy utrzymuje od ćwierć wieku swoją pozycję rynkową (np. w Polsce od roku 1995 przewozi się koleją między niespełna 200 a 250 mln ton ładunków rocznie), to twierdzi się, że przewoźnicy kolejowi nie są konkurencyjni, gdyż ich udział rynkowy, liczony jako odsetek ogółu przewozów ładunków, maleje. Na tej podstawie Komisja Europejska w Białych Księgach wyznacza ex cathedra, częściowo abstrakcyjne (oderwane od struktury rzeczowej, geograficznej i jakościowej potrzeb przewozowych) strategiczne cele polityki transportowej, określające na przykład bardzo konkretnie na kilkadziesiąt lat z góry pożądaną strukturę gałęziową przewozów (ang. modal split), w której rola transportu samochodowego jest wyraźnie mniejsza niż obecnie.

Trzeba więc wyraźnie zaznaczyć, że wysoka konkurencyjność czynnikowa niekoniecznie musi być interpretowana wyłącznie jako przymiot podmiotów mających największe udziały rynkowe. Dochodziłoby w ten sposób bowiem do pomylenia konkuren-

cyjności czynnikowej (tj. zdolności konkurencyjnej) z konkurencyjnością wynikową (tj. pozycją konkurencyjną). Fakt, że transport samochodowy wykazuje od lat wzrost udziałów w rynku przewozowym niekoniecznie wynika z jego wyższej konkurencyjności czynnikowej. Przeczy temu choćby duża liczba bankructw przedsiębiorstw transportu samochodowego będąca skutkiem ostrej konkurencji cenowej w tym segmencie rynku, co jest z kolei rezultatem nadpodaży usług samochodowego transportu ładunków. Zaś nadpodaż usług jest uwarunkowana niższymi niż w przypadku transportu kolejowego barierami wejścia na rynek.

Ponadto trzeba pamiętać, że każda gałąź transportu pełni w systemie transportowym taką rolę, jaka w danej sytuacji rynkowej wynika z popytu na jej usługi. W ostatnich trzech dekadach wyraźnie zwiększa się udział ładunków z natury rzeczy bardziej ciężających do transportu samochodowego niż kolejowego. Chodzi o niejednorodne ładunki drobnicowe, których podaż jest rozproszona w czasie i przestrzeni. Mówi się w tym kontekście o rozproszonych przewozach drobnicy. Kolej jest o wiele bardziej predestynowana technologicznie do przewozu ładunków masowych w systemie całopociągowym niż pojedynczych wagonów bądź grup wagonów z ładunkami drobnicowymi pochodzącymi od relatywnie wielu nadawców z przeznaczeniem do różnych odbiorców. Przewoźnicy samochodowi i kolejowi zapewniają więc obsługę różnych potrzeb przewozowych. Wielkość i występowanie tych potrzeb jest w oczywisty sposób uzależnione od przeobrażeń strukturalnych i koniunktury gospodarczej występujących po stronie użytkowników transportu (przemysłu i handlu), a nie od zdolności konkurencyjnej poszczególnych gałęzi transportu.

Mając na względzie właśnie segmentację rynku transportowego podług różnych potrzeb transportowych, należy zwrócić uwagę, że relacje rynkowe przewoźników kolejowych i samochodowych nie ogra-

niczają się wyłącznie do konkurencji. Obie gałęzie również uzupełniają się i współdziałają w łańcuchach transportowych. Przykładowo, transport samochodowy pełni rolę dowozowo-odwozową z i do terminali kolejowych. Obie gałęzie w ten sam sposób wspierają transport morski, dowożąc ładunki do portów morskich i odbierając z nich ładunki przybywające z morza. W relacjach między różnymi gałęziami mamy więc do czynienia nie tylko z konkurencją o te same grupy ładunków, ale także z kooperacją. Zjawisko to, jak już wspomniano, określa się mianem kooperacji.

Odnosząc powyższe rozważania do realiów rynku transportu towarowego w Polsce, trzeba stwierdzić, że kolej nie może przewozić o wiele więcej ładunków niż miało to miejsce średniorocznie w ostatnich dwóch dekadach. Istotne zwiększenie udziału rynkowego kolei kosztem transportu samochodowego poprzez przeniesienie ładunków z dróg kołowych na drogi żelazne (ang. modal shift) nie może być osiągnięte wyłącznie dzięki administracyjnemu defaworyzowaniu tej ostatniej gałęzi. Zakładając podobny poziom jakościowy usług, usługi oferowane przez przewoźników kolejowych musiałyby być nie tylko tańsze od usług świadczonych przez przewoźników samochodowych (co można by osiągnąć poprzez nałożenie na przewoźników samochodowych dodatkowych opłat, np. drogowych), ale musiałyby być także fizycznie dostępne. Żeby to jednak miało miejsce, konieczna jest rozbudowa sieci kolejowej i łatwiejszy dostęp do niej zarówno dla załadowców jak i samych przewoźników ładunków, o czym mowa poniżej.

Wpływ infrastruktury transportu na funkcjonowanie transportu kolejowego ładunków

Jak zaznaczono powyżej, konkurencyjność czynnikowa uzależniona jest od umiejętnego wykorzystania własnych zasobów przedsiębiorstwa. W przypadku transportu kolejowego do zasobów tych tradycyjnie nale-

żała m. in. infrastruktura transportu. Jednak w związku z przystąpieniem do UE doszło w Polsce do separacji infrastruktury kolejowej od narodowego przewoźnika kolejowego PKP. Nasz kraj musiał bowiem wdrożyć dyrektywę wspólnotową 91/440/EWG z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, nakładającą na państwa członkowskie obowiązek wyodrębnienia z majątku dotychczasowych narodowych przewoźników kolejowych infrastruktury kolejowej i oddanie jej w zarządzanie odrębnym podmiotom (separacja pionowa) [Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 102]. W powiązaniu z liberalizacją dostępu do rynku przewoźów kolejowych przeprowadzono w ten sposób rozbić tradycyjnego monopolu narodowych przewoźników kolejowych. W Polsce z majątku narodowego przewoźnika kolejowego PKP wyodrębniono infrastrukturę kolejową i przekazano we władanie specjalnie do tego założonej w 2001 r. spółce PKP Polskie Linie Kolejowe SA (w skrócie PKP PLK). Choć spółka ta pozostaje w związku kapitałowym ze spółką-matką PKP SA, która jest również matką dla innych państwowych spółek przewoźowych, jak PKP Cargo SA, to jednak z mocy prawa PKP PLK ma obowiązek niedyskryminacyjnego i transparentnego udzielania dostępu do polskiej sieci kolejowej wszystkim licencjonowanym w UE towarowym przewoźnikom kolejowym.

Jak widać, skutek instytucjonalnych przeobrażeń na rynku transportu kolejowego w Polsce, podobnie jak w innych państwach członkowskich UE, doszło na początku XXI w. do rozbić tradycyjnej struktury kolei. Choć pogłębiona ocena tego procesu wykracza poza ramy niniejszego opracowania, to przynajmniej należy stwierdzić, że separacja sfery operacyjnej od infrastrukturalnej oraz wprowadzenie konkurencji wewnątrzgałęziowej w transporcie kolejowym ma o wiele bardziej dalekosiężne skutki niż w przypadku transportu samochodowego. W transporcie kolejowym mamy do czynienia z tzw. technicznym względnie naturalnym

monopolem. Jest tak ze względu na wyjątkowo silny charakter powiązań techniczno-organizacyjnych poszczególnych elementów kolejowego systemu transportowego. Rozbić tych powiązań doprowadziło nie tylko do korzyści, przynajmniej z punktu widzenia istoty gospodarki wolnorynkowej, w postaci wprowadzenia konkurencji do transportu kolejowego, ale wywołało także istotne negatywne efekty, zbiorczo określane mianem niekorzyści dezintegracji. Są nimi powstanie licznych konkurujących ze sobą podmiotów operujących w różnych sferach transportu kolejowego. Ponieważ transport kolejowy ze swej natury wciąż wymaga systemowego podejścia i wewnętrznej koordynacji, rozczłonkowanie państwowego przedsiębiorstwa kolejowego powoduje stan trwałego chaosu organizacyjnego. W sferze infrastruktury sytuację dodatkowo komplikuje fakt, iż chociażby bocznice kolejowe są własnością poszczególnych załadowców, a nierzadko także lokalnych samorządów terytorialnych, na obszarze których przebiegają.

W związku tym często ujawniają się szkodliwe dla sprawności systemu transportu kolejowego i konkurencyjności przewoźników kolejowych rozbieżności interesów po stronie użytkowników usług transportowych. Z biegiem czasu okazuje się, że nie wszyscy z nich są zainteresowani kontynuacją współpracy z przewoźnikami kolejowymi. Podmioty zaprzestające wykorzystywać infrastrukturę kolejową dopuszczają do fizycznej degradacji stacji i bocznic kolejowych, a nawet do ich likwidacji, powiązanej z rozprzedażą majątku i infrastruktury kolejowej. Gdy spadek zainteresowania usługami transportu kolejowego w danym regionie osiągnie odpowiednio dużą skalę, przewoźnikom kolejowym może przestać opłacać zbierać ładunki od pozostałych załadowców, którzy wprawdzie chcieliby dalej przewozić koleją swoje towary, ale łącznie nie generują takiej masy ładunków, która pozwoliłaby tworzyć zwarte składki pociągów i osiągać właściwe z punktu widzenia przedsię-

biorstw kolejowych korzyści ze skali przewozów.

Przyczyny tego zjawiska są wielorakie. Jako pierwszą należy wymienić upadek dużych państwowych przedsiębiorstw przemysłowych, dotychczas korzystających z usług transportu kolejowego. W Polsce zjawisko to występowało dość powszechnie w latach 90. XX w. w związku z przeobrażeniami gospodarczymi i kryzysem dotychczasowych państwowych struktur gospodarczych. Drugą przyczyną jest zmiana sposobu funkcjonowania logistycznych systemów zaopatrzenia i dystrybucji z typu push, czyli produkcji na zapas (ang. make to stock), na typ pull, czyli produkcji na zamówienie (ang. make to order). W przypadku produkcji na zamówienie przedsiębiorstwa starają się dopasować wielkość produkcji do bieżącego popytu, co skutkuje często stosowaniem systemu dostaw Just in Time – częste dostawy małych partii towarów. Jak wiadomo, taki sposób realizacji dostaw bardziej sprzyja wykorzystaniu transportu samochodowego aniżeli kolejowego ukierunkowanego na transport dużych partii jednorodnych ładunków zwartymi składami pociągów.

Czasami rezygnacja z usług transportu kolejowego choćby tylko przez jednego załadowcę doprowadza na zasadzie „pęknięcia najsłabszego ogniw” do zniknięcia możliwości działania transportu kolejowego na określonym obszarze. Ma to miejsce na przykład wtedy, gdy funkcjonowanie, a nawet istnienie bocznic kolejowej będzie uzależnione od woli wszystkich jej współużytkowników. Wystarczy przykładowo, że jeden z użytkowników bocznic i zarazem jej właścicieli (właściciel gruntu, na którym przebiega droga kolejowa tworząca bocznicę) zdecyduje się zdemontować tor lub zablokować przejazd przez swoją działkę, a pozostali użytkownicy bocznic położeni za nim pozbawieni zostaną dostępu do publicznej drogi kolejowej, lub patrząc odwrotnie – dojazdu z publicznej drogi kolejowej do swojej części prywatnej bocznic kolejowej. Przykładem na powyższe

jest sytuacja, która wystąpiła w 2018 r. na bocznic kolejowej zlokalizowanej w Gdańsku na osiedlu Kokoszki. Po sprzedaży przez miasto Gdańsk fragmentu gruntu, przez który przebiegała wspomniana bocznic kolejowa, nowy właściciel rozebrał tory położone na jego części bocznic. O swoich zamiarach nie poinformował ani sąsiadów – użytkowników bocznic, ani operatora kolejowego PKP Cargo, ani Urzędu Transportu Kolejowego czy Ministerstwa Infrastruktury, co było jego obowiązkiem. Swoim działaniem pozbawił dostępu do transportu kolejowego kilka dużych podmiotów gospodarczych, w tym spółkę Arcelor Mittal Distribution Solutions Poland, zajmującą się dystrybucją wyrobów hutniczych. Ponadto odciął od ogólnodostępnej sieci kolejowej pojazd trakcyjny i grupę wagonów należącą do PKP Cargo. Warto zauważyć, że do opisanej sytuacji by nie doszło, gdyby samorząd Gdańska nie zdecydował się na sprzedaż działki, po której od 50 lat przebiega bocznic kolejowa. Obecnie wyroby stalowe, które dotąd wyjeżdżały w dużych ilościach spod zakładu Arcelor Mittal kolejną, będą musiały być przewożone pojazdami ciężarowymi, co przysporzy mieszkańcom i podmiotom gospodarczym z Gdańska dodatkowych problemów związanych ze wzrostem kongestii drogowej.

Inną przyczyną, nie tyle uniemożliwiającą, co utrudniającą efektywne wykorzystywanie transportu kolejowego do obsługi działalności gospodarczej załadowców, jest zbyt długi i nieprzewidywalny (utrudniający planowanie łańcuchów transportowych i dostaw) czas dojazdu do punktów ładunkowych, zlokalizowanych na stacjach przeładunkowych i bocznicach kolejowych. Na konkurencyjność międzygałęziową kolei w przewozach ładunków wpływa mianowicie nie tylko sprawność prac manewrowych i przeładunkowych w punktach ładunkowych, ale także czas dojazdu do tych punktów. Niestety, w ostatnich latach można zaobserwować tendencję pogarszania się parametrów eksploatacyjnych publicznej sieci ko-

lejowej w odniesieniu do pociągów towarowych. Choć inwestycje w infrastrukturę kolejową czynione po przystąpieniu Polski do UE, głównie dzięki funduszom z UE, są znaczące, to „paradoksalnie” w niektórych przypadkach pogarszają one konkurencyjność kolejowych przewoźników ładunków. W planach remontów i rozbudowy sieci kolejowej bardziej uwzględnia się bowiem potrzeby transportu (ruchu) pasażerskiego niż towarowego. Przykładowo, wprowadzenie na trasie Kraków–Warszawa–Trójmiasto dodatkowej komunikacji pasażerskiej pociągami najwyższej kategorii „Express InterCity Premium” spowodowało częściowe wyparcie powolniejszych pociągów towarowych z rozkładów jazdy (przede wszystkim dziennych) i utrudniło obsługę transportową trójmiejskich portów morskich, zwłaszcza w okresie wakacyjnych szczytów przewozowych [por. Piotrowski, 2016, s. 26].

Wiąże się to ze specyfiką ruchu kolejowego, w którym uczestniczą różne typy i kategorie pociągów, charakteryzujące się dużym zróżnicowaniem pod względem rozwijanych prędkości, długości drogi hamowania, długości składu i jego masy całkowitej, a także liczby zatrzymań [Piotrowski, 2016, s. 37]. Toteż trzeba w tym kontekście zwrócić uwagę, że ruch kolejowy oparty jest na zasadzie zachowania odpowiednich odstępów bezpieczeństwa między następującymi po sobie pociągami. Długość odstępów uzależniona jest od drogi hamowania pociągu oraz od długości odcinków szlaku, które wyznaczone są przez usytuowane wzdłuż szlaku posterunki następcze. Posterunki te decydują o wypuszczaniu kolejnych pociągów w trasę na niezajęte odcinki szlaku kolejowego; na danym odcinku, czyli odstępie bezpieczeństwa, może znajdować się tylko jeden pociąg. Ponieważ pociągi pasażerskie mają pierwszeństwo przejazdu przed pociągami towarowymi, to przy stosunkowo długich odstępach bezpieczeństwa i coraz szybszych pociągach pasażerskich, takich jak wspomniane najnowocześniejsze pociągi kategorii

„Express InterCity Premium”, dla dowolnych ciężkich składów pociągów towarowych pozostaje coraz mniej czasu na tzw. „przeskoczenie z jednej mijanki do drugiej mijanki”. Sytuację kolejowych przewoźników ładunków dodatkowo pogarsza proces zmniejszania w trakcie modernizacji sieci kolejowej (z powodu oszczędności) liczby mijanek, skutkiem czego pociągi towarowe, aby ustąpić miejsca pociągom pasażerskim, zmuszane są do coraz częstszych i dłuższych postojów. Szerzej na ten temat Piotrowski [2016]. Generalną zasadą przy tworzeniu rozkładów jazdy stało się wręcz przenoszenie ruchu towarowego na kolei na godziny nocne.

W tym aspekcie kolej straciła więc przewagę konkurencyjną nad przewoźnikami samochodowymi, którzy z powodu narastającej kongestii drogowej już wcześniej zostali zmuszeni do wykorzystywania pory nocnej do realizacji dostaw ładunków. Stąd też w branży TSL zadomowiło się już na dobre powiedzenie, że „logistyka odbywa się nocą”.

Znaczenie stacji i bocznic kolejowych dla podniesienia konkurencyjności kolei w przewozach rozproszonych

Przez kolejowe przewozy rozproszone, zwane też wagonowymi lub jednowagonowymi [por. Engelhardt, 2018, s. 227] należy rozumieć przewozy ładunków koleją w pojedynczych wagonach lub małych grupach wagonów. Wykonywane są one z reguły między punktami nadania i odbioru (np. bocznicami, stacjami kolejowymi), w przypadku których niewielka ilość nadawanych do przewozu ładunków nie uzasadnia – z ekonomicznego punktu widzenia – formowania przesyłek całopociągowych, przewożonych w zwartych składach pociągów [Drewnowski, 2012, s. 74].

Konsolidowanie przesyłek wagonowych (niecałopociągowych) w zwarte składki całopociągowe nie jest jednak niepraktykowane. Przy większej liczbie nadawców przesyłek wagonowych, próg opłacalności konsolidowania

tych przesyłek w przesyłki całopociągowe może się wymiennie obniżyć. Wyraźnie rośnie wtedy jednak również stopień złożoności prac organizacyjnych i manewrowych. Przesyłki wagonowe i grupy wagonów zbyt małe, aby z nich samych uformować zwarty skład całopociągowy, muszą bowiem przechodzić przez stacje manewrowe i rozrządowe, na których są łączone w większe składki pociągowe [Zielaskiewicz, Górniewicz, 2010]. Pomiędzy zaś punktami załadunku a stacjami manewrowymi i rozrządowymi uruchamiane są pociągi zdawcze lub zbiorowe [Zielaskiewicz, Górniewicz, 2010].

Konsolidowanie pojedynczych wagonów i grup wagonów w składki całopociągowe jest na tyle złożone, że w obliczu drastycznego spadku liczby bocznic i stacji kolejowych, a więc de facto jeszcze większego rozproszenia nadawców przesyłek wagonowych, koleje towarowe nie tylko w Polsce, ale także w wielu innych krajach UE, w tym w Niemczech, zrezygnowały z obsługi tego segmentu rynku transportowego na rzecz tańszych i bardziej elastycznych organizacyjnie przewoźników drogowych.

W obliczu jednak ustawicznie rosnącego popytu na usługi transportu samochodowego, rosnącej kongestii drogowej, coraz bardziej odczuwalnego niedoboru kierowców zawodowych oraz intensyfikacji polityki klimatycznej i ekologicznej w UE można spodziewać się, że bez rewolucji technologicznej w transporcie drogowym (patrz np. platooning, autonomiczne pojazdy ciężarowe, trolejbusy ciężarowe itd.) w ciągu kilkunastu lat ta gałąź wyczerpie swój potencjał rozwojowy. Wtedy kolej może stanąć przed zadaniem wsparcia transportu samochodowego w obsłudze transportowej ustawicznie rosnącej podaży ładunków. Żeby jednak temu podołać potrzebne będą punkty ładunkowe umiejscowione na stacjach kolejowych i bocznicach, które obecnie wydają się zbyt drogie w utrzymaniu.

Zakończenie

Kolej towarowa może funkcjonować bez stacji i bocznic kolejowych, ale nie miałaby wtedy żadnych szans na pozostanie ogólnie dostępną gałęzią transportu, chyba że sieć terminali kolejowych i intermodalnych byłaby wielokrotnie gęstsza od obecnej. Bez gęstej sieci punktów ładunkowych transport kolejowy zostałby bowiem „zdegradowany” do roli transportu między-hub-owego, czy wręcz międzynarodowego, przewożącego w zwartych składach ładunki całopociągowe na duże odległości i utracona zostałaby jego zdolność do odciążania dróg kołowych, zwłaszcza w zakresie krajowych przewozów rozproszonych.

Nieprzypadkowa wydaje się więc stagnacja wielkości przewozów kolejowych i malejący udział tej gałęzi w przewozach ładunków ogółem w Polsce przy jednoczesnym systematycznym spadku liczby bocznic kolejowych i towarzyszącym mu silnym wzroście przewozów drogowych – zarówno pod względem masy ładunków jak i pracy przewozowej.

Spadek liczby bocznic wykorzystywanych przez polskich przewoźników kolejowych dobrze ilustruje sytuacja największego polskiego towarowego przewoźnika kolejowego. PKP Cargo SA w 2000 r. obsługiwała jeszcze 1930 bocznic [Zielaskiewicz, 2021]. W 2019 r. liczba ta spadła o 48,7% do 990 [Zielaskiewicz, 2021]. Jak słusznie twierdzi M. Antonowicz [Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, 2017], na likwidację bocznic wpływ miały współczesne trendy gospodarcze, takie jak likwidacja przedsiębiorstw eksploatujących bocznicę wskutek restrukturyzacji przemysłu ciężkiego i rolnictwa, czy też zmiany technologiczne w produkcji przemysłowej. Wśród innych przyczyn wymienia on ponadto wysokie koszty administracyjne oraz operacyjne związane z wykorzystywaniem bocznic, a także konieczność pokonywania dużej liczby formalności.

Za M. Antonowiczem wskazać należy też na problem tzw. ostatniej

mili, czyli konieczności dowożenia do bocznic kolejowych i odwożenia z nich ładunków w relacjach z nadawcami i odbiorcami przesyłek kolejowych, którzy nie mają bezpośredniego dostępu do infrastruktury kolejowej. Jest to ważna kwestia, choć – gwoździem do trumny – trzeba zaznaczyć, że problem ten bardziej dotyczy terminali intermodalnych i stacji kolejowych będących własnością operatorów kolejowych i intermodalnych, nie zaś bocznic stanowiących bezpośrednie połączenie zakładów produkcyjnych z publiczną siecią kolejową; istotą funkcjonowania bocznic jest bowiem minimalizowanie czy wręcz eliminowanie konieczności włączania w łańcuch transportowych innych poza kolejną gałąź transportu.

Choć – jak to wcześniej podkreślono – transport kolejowy mógłby funkcjonować bez bocznic i stacji kolejowych przeładunkowych, to otwartym pozostaje pytanie, czy to samo można powiedzieć o systemie transportowym. Z roku na rok wzrasta bowiem udział transportu samochodowego w transporcie ładunków i pasażerów, a w ślad za tym rośnie natężenie ruchu drogowego i wzrasta kongestia na drogach kołowych. Transport drogowy – jak się wydaje – staje się ofiarą własnego sukcesu rynkowego. Wielce prawdopodobnym scenariuszem jest zatem poważna utrata przez tę gałąź transportu tych cech, które zdecydowały o jej obecnej sile rynkowej – stosunkowo wysokiej prędkości handlowej, punktualności oraz niezawodności. Dlatego można przypuszczać, że w przyszłości ujawni się tendencja do powrotu załadowców i spedytorów do transportu kolejowego. Zdają się to potwierdzać m. in. doświadczenia Stanów Zjednoczonych, gdzie część lokalnych przewoźników kolejowych odnotowała znaczący wzrost przewozów przesyłek wagonowych i to nawet na krótsze odległości [Drewnowski, 2012, s. 75]. Jak zauważa A. Drewnowski, przyczyn tego stanu rzeczy należy doszukiwać się we wzroście kosztów transportu samochodowego, wzrastającej kongestii na drogach oraz polepsze-

niu oferty przewozowej przez koleje [Drewnowski, 2012, s. 75].

Jeśli w naszym kraju zaistniałaby podobna sytuacja, to koniecznym stałoby się ożywienie punktów ładunkowych i przeładunkowych na bocznicach i stacjach kolejowych. Żeby jednak było to możliwe, nie mogą one być obecnie poddawane degradacji technicznej, a przynależne do nich grunty – sprzedawane. Po pozbyciu się własności gruntów, na których obecnie położone są bocznicie i stacje kolejowe, w przyszłości może być niemożliwym ich odzyskanie bez kosztownego i od strony prawnej skomplikowanego procesu wywłaszczeniowego.

Nadmienić trzeba, że część gruntów należących obecnie do spółek PKP jest położona w miejscach bardzo korzystnych z punktu widzenia możliwości zagospodarowania ich na potrzeby centrów dystrybucji, służących zaopatrzeniu miast w dobra konsumpcyjne. Biorąc pod uwagę, że są to przeważnie miejsca mające podłączenie do ogólnodostępnej sieci kolejowej, ich walory użytkowe w ramach struktur logistycznej obsługi miast są potencjalnie bardzo wysokie. Wybudowanie na takich obszarach obiektów logistycznych umożliwiłoby mianowicie dowożenie kolejną bezpośrednio do centrów załadowanych miast towarów konsumpcyjnych z ominięciem coraz bardziej długotrwałych zatorów drogowych. Przykładem takiego obszaru jest działka pod dawnym dworcem kolejowym Warszawa Główna. Niestety, zainteresowanie takimi obszarami manifestują otwarcie liczni deweloperzy, którzy nie przebijając w środkach, starają się wykupić tereny położone w najszybszych miejscach polskich miast i jak najszybciej je zabudować.

Z punktu widzenia przyszłych możliwości sprawnego i zrównoważonego ekologicznie zaopatrywania miast warto zabezpieczać takie obszary przed chciwością niektórych decydentów i włodarzy miejskich, gdyż za kilkanaście lat może okazać się, że w Polsce nie tylko będziemy mieli do czynienia z problemem smo-

gu, czy wywózki odpadów miejskich, ale przede wszystkim z chronicznym stanem zakorkowania dużych aglomeracji miejskich drogowym ruchem towarowym i pasażerskim. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Bastowska, D. [2014], Konkurencyjność na rynku usług TSL – specjalizacja czy kompleksowość oferty, „Logistyka”, nr 2.
- [2] Drewnowski A. [2012], Problematyka funkcjonowania i rozwoju systemu przewozów wagonowych transportem kolejowym w Polsce, „Logistyka”, nr 2.
- [3] Engelhardt J. [2018], Sektor kolejowy w polityce transportowej Unii Europejskiej. Etapy tworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Wydawnictwo edu-Libri, Kraków–Legionowo.
- [4] Engelhardt J. [2019], Analiza przyczyn spadku udziału kolejowych przewozów ładunków w latach 2004–2018, Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, www.seim-tsz.pl/analiza-przyczyn-spadku-udzialu-kolejowych-przewozow-ladunkow-w-latach-2004-2018/ (data publikacji: 28.10.2019 r.).
- [5] GUS [2005], Transport – wyniki działalności w 2004 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- [6] GUS [2021], Transport – wyniki działalności w 2020 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa–Szczecin.
- [7] Neider J. [2015], Transport międzynarodowy, wyd. III zmienione, PWE, Warszawa.
- [8] Piotrowski J. [2016], Analiza odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości, Urząd Transportu Kolejowego – Departament Regulacji Rynku Kolejowego, Warszawa (data publikacji: czerwiec 2016 r.).
- [9] Rymarowicz P. [2017], Truck platooning – kiedy na naszych drogach pojawią się autonomiczne ciężarówki? polska.raben-group.com/magazyn-wiedzy/magazyn-wiedzy-artykul/news/truck-platooning

ning-kiedy-na-naszach-drogach-pojawia-sie-autonomiczne-ciezarowki/ (data publikacji: 23.02.2017 r.).

[10] Rzeczpospolita Polska. Sejm, [2003]. O transporcie kolejowym. Ustawa Dz. U. 2003 nr 86 poz. 789.

[11] Rzeczpospolita Polska. Sejm, [2015]. O rewitalizacji. Ustawa Dz. U. 2015 poz. 1777.

[12] Stefaniak P. [2019], UTK: bezprawnie rozebrano tory do jednej z bocznic w Gdańsku, www.wnp.pl/logistyka/utk-bezprawnie-rozebrano-tory-do-jednej-z-bocznic-w-gdansk, 348504.html (data publikacji: 27.06.2019 r.).

[13] Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego [2017], M. Antonowicz: kolej musi wpisywać się w założenia polityki zrównoważonego rozwoju, www.seim-tsz.pl/m-antonowicz-kolej-musi-wpisywac-sie-w-zalozenia-polityki-zrownowazonego-rozwoju/ (data publikacji: 6.12.2017 r.).

[14] Szymajda M. [2018], Gdańsk sprzedał bocznicę kolejową. Tor zdemontowano, wagony utknęły, „Rynek Kolejowy” (data publikacji: 21.12.2018 r.).

[15] Urząd Transportu Kolejowego [2021]. Bocznic kolejowe. Opracowano na podstawie danych z systemu Rejestru Infrastruktury Kolejowej/UTK, dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/bocznic-kolejowe/16899,Liczba-bocznic-prywatnych.html (data dostępu: 7.04.2022 r.).

[16] Wojewódzka-Król K., Załoga E.(red.) [2016], Transport. Nowe wyzwania, wydanie IV, PWN, Warszawa.

szawa.

[17] Zielaskiewicz H. [2021], Rozwój infrastruktury bocznic kolejowych i terminali istotnym elementem kształtowania się potoków ładunków, referat na seminarium naukowo-techniczne pt. „Znaczenie bocznic i terminali w strategii rozwoju strategii kolei polskiej”, Akademia WSB, Dąbrowa Górnicza 21–22.10.2021 r.

[18] Zielaskiewicz H., Górniewicz A. [2010], Przyszłość przewozów rozproszonych w transporcie kolejowym, „Transport i Komunikacja”, nr 6.

[19] Zwolski J. [2011], Transport kolejowy, materiał na wykład, Politechnika Wrocławska, (data powstania: 9.04.2011 r.).

REKLAMA

TOROMIERZ INERCYJNY iTEC Dokładny pomiar strzałek



www.graw.com

Odpowiedzialność operatora za użytkowanie bezzałogowego statku powietrznego - wybrane zagadnienia

Responsibility of the operator for the operation of the unmanned aerial vehicle - selected issues



Agnieszka Fortońska

Mgr

Uniwersytet Śląski

afortonska@gmail.com

Streszczenie: W artykule przedstawiono problematykę odpowiedzialności za użytkowanie bezzałogowego statku powietrznego. W ramach opracowania dokonano analizy wybranych przepisów krajowych, jak i zagranicznych. Autorka przedstawiła wybrane regulacje prawne państw członkowskich Unii Europejskiej: Polski i Chorwacji. Co więcej, przedmiotem rozważań były przepisy prawne Kanady i Stanów Zjednoczonych.

Słowa kluczowe: Dron; Odpowiedzialność cywilna; Odpowiedzialność Karna

Abstract: The article presents the issue of responsibility for the use of unmanned aerial vehicles. As part of the study, selected domestic and foreign regulations will be analyzed. The author will present selected legal regulations of the European Union Member States: Poland and Croatia. Moreover, the laws of Canada and the United States will be discussed.

Keywords: Drone; Civil liability; Criminal Liability

Wstęp

Zgodnie z danymi udostępnionymi przez *Federal Aviation Administration* (dalej: FAA) na dzień 28 marca 2022 r. zostało zarejestrowanych 853,857 dronów [1]. Oczywiście przedstawione statystyki dotyczą wyłącznie Stanów Zjednoczonych i jest to tylko pewna część ogólnej liczby zarejestrowanych bezzałogowych statków powietrznych na całym świecie. Warto podkreślić, że wartość globalnego rynku dronów cywilnych wynosi 73,5 mld USD, a europejskiego 20,7 mld USD [2]. Biorąc pod uwagę powyższe, można zauważyć, iż obecnie używanie dronów jest bardzo popularne. Jednakże należy pamiętać, że dron nie jest zabawką i z jego posiadaniem może się wiązać odpowiedzialność w różnych sferach, np. cywilnej czy karnej. Tym

samym istotne jest, aby przed dokonaniem zakupu zapoznać się z obowiązującymi przepisami prawnymi zarówno na szczeblu europejskim, jak i krajowym.

Na potrzeby niniejszego artykułu zostaną przedstawione regulacje prawne, odnoszące się do odpowiedzialności prawnej za użytkowanie dronów, w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz państw trzecich.

Polska

Wedle Białej Księgi Rynku Bezzałogowych Statków Powietrznych [2] w polskiej przestrzeni powietrznej jest około 100 tys. dronów. Co więcej, w I kwartale 2019, aż 10 tysięcy osób uzyskało świadectwo kwalifikacji, które pozwala na wykonywanie lotów komercyjnych. Z kolei aż

93,8 tysięcy osób pobrało aplikację Drone Radar. Branża dronowa rozwija się, co potwierdzają statystyki z 31.12.2020 roku. Wedle nich świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne i sportowe otrzymało 22962 osób (1866 kobiet i 21096 mężczyzn) [3]. Jednakże ze wzmożonym ruchem dronów w przestrzeni powietrznej wiąże się ryzyko wystąpienia incydentu lub wypadku lotniczego. W takim przypadku operator bezzałogowego drona może podlegać odpowiedzialności karnej. Źródło odpowiedzialności karnej może wynikać z naruszenia przepisów:

- prawa lotniczego: dotyczących ruchu lotniczego (art. 211 i 212 ustawy *Prawo lotnicze*);
- prawa karnego: odpowiedzialność za spowodowanie kata-

strofy lub spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu powietrznym (art. 173 i 174 *Kodeksu karnego*), odpowiedzialność za spowodowanie uszczerbku na zdrowiu (art. 156 i 157 k.k.), odpowiedzialność za uporczywe nękanie (art. 190 a k.k.) oraz odpowiedzialność za naruszenie miru domowego (art. 193 k.k.) [4].

Analizując powyższe przepisy karne, można zauważyć, iż jeżeli operator drona będzie odpowiedzialny karnie za spowodowanie ciężkiego, średniego i lekkiego uszczerbku na zdrowiu. W przypadku ciężkiego uszczerbku operator podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż od 3 lat. Jeżeli skutkiem będzie śmierć człowieka, wtedy wymiar kary pozbawienia wolności oscyluje od 5 lat. Ponadto jest zagrożony karą 25 lat pozbawienia wolności oraz karą dożywotniego pozbawienia wolności. Nie można nie zauważyć, iż w przypadku średniego lub lekkiego uszczerbku sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat. Należy pamiętać, że zarówno w przypadku art. 156 i 157 k.k. ustawodawca przewidział złagodzenie wymiaru kary, jeżeli sprawca działał nieumyślnie [5].

W świetle art. 173 k.k. odpowiedzialność karna grozi sprawcy, który spowoduje katastrofę w ruchu powietrznym, która zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. W tym wypadku ustawodawca przewidział złagodzenie wymiaru kary, jeżeli osoba popełniająca czyn zabroniony działała nieumyślnie oraz podwyższenie kary, gdy następstwem katastrofy była śmierć człowieka. Sprawcy tego czynu grozi od roku do 10 lat pozbawienia wolności [5].

Z kolei, na mocy art. 174 odpowiedzialność poniesie osoba, która spowodowała niebezpieczeństwo

katastrofy w ruchu powietrznym. Przy tym należy pamiętać, że drony są uznawane jako statki powietrzne [6], a tym samym możemy założyć, iż przepisy odnośnie do samolotów, będą mieć zastosowanie też do dronów. W tym wypadku hipotetycznym scenariuszem może być, np. zderzenie drona z samolotem. W konsekwencji tego sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8. Warto podkreślić też postanowienia art. 190 a i 193 k.k., które dotyczą uporczywego nękania i naruszenia miru domowego. Biorąc pod uwagę art. 190 a, można założyć, że operator drona mógłby nieustannie obserwować daną osobę, co naruszałoby jej prywatność. W konsekwencji tego groziłaby mu kara pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat. Należy zaznaczyć, że zgodnie z wyrokiem Sądu Okręgowego z dnia 5 września 2017 r., nękanie musi być nieustanne. Ponadto sprawca powinien istotnie naruszać prywatność innej osoby i wzbudzić w niej poczucie zagrożenia [7]. Biorąc to pod uwagę, można analogicznie zastosować to orzeczenie do operatora drona, ponieważ ciągle wykonywanie lotów i nagrywanie danej osoby, wypełniłyby znamiona tego czynu.

W świetle art. 193 k.k. można przyjąć, że zastosujemy tę regulację w sytuacji, gdy dron wleci na teren nieruchomości prywatnej, której nie jest właścicielem [5]. W tym względzie należy wspomnieć o postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 9 lipca 2013 r., w którym podkreślono, że warunkiem karalności przestępstwa z art. 193 k.k. będzie ogrodzenie terenu. Tym samym, jeżeli posesja jest ogrodzona płotem, to można wnioskować, że właściciel nie wyraża zgody na wstęp osób trzecich. W tej sytuacji możemy przyjąć, że odnosi się to też do dronów, które mogłyby latać na terenie nieruchomości [8]. Inne postanowienie SN z 3 lutego

2011 r. wskazuje, że sprawcą może być tylko osoba, której nie przysługuje prawo dostępu do obiektu [9]. W tym wypadku sprawcą byłby operator bezzałogowego statku powietrznego. Co więcej, w świetle wyroku SN (II AKa 384/10) *wdarcie* określone w art. 193 k.k. odnosi się do naruszenia woli osoby uprawnionej, a nie do samego aktu fizycznego wejścia (w przypadku drona — wlotu) na teren nieruchomości [10]. Podobne zdanie wyraził SN w wyroku z dnia 9 maja 2018 r., w którym zostało wyjaśnione, jak należy rozumieć *wdarcie* się z art. 193 k.k. Zgodnie ze stanowiskiem SN *wdarcie* nie można jedynie pojmować jako pokonanie fizycznych przeszkód, ale trzeba brać pod uwagę przełamanie woli osoby uprawnionej [11].

Chorwacja

W przypadku Chorwacji lotnictwem zajmuje się tamtejszy Urząd Lotnictwa Cywilnego, czyli *Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo* [12]. Zgodnie z informacjami zawartymi na stronie Urzędu, można zauważyć, że istnieje różnica w pojęciach *operator bezzałogowego statku powietrznego* i *pilot zdalny*. Pierwsze z nich oznacza osobę prawną lub fizyczną, prowadzącą lub mającą zamiar prowadzić działalność przy użyciu jednego lub więcej systemów bezzałogowych statków powietrznych. W tym wypadku operatorzy dronów muszą zarejestrować się w systemie Chorwackiej Agencji Lotnictwa Cywilnego. Z kolei pilot zdalny jest osobą obsługującą drona w konkretnej operacji. Ponadto nie musi on rejestrować się w systemie rejestracji CCAA. Nie mniej jednak pilot musi przejść szkolenie i zdać egzamin według obowiązujących przepisów [12].

Warto dodać, że w chorwackim porządku prawnym istnieje Rozporządzenie *Uredba o snimanju iz zrakla*, które określa zasady nagrywa-

nia, rejestracji obrazów z powietrza. W świetle art. 1 wyżej wspomnianego aktu prawnego wskazuje krąg osób, które mogą wykonywać zdjęcia lotnicze obszarów i powierzchni wodnych. Ustawodawca tym zakresem objął osoby fizyczne i osoby prawne. W art. 3 określono pojęcie *nagrania z powietrza*, które ma miejsce, kiedy urządzenie, za pomocą którego rejestruje się obraz, nie znajduje się na lądzie czy na wodzie. Warto dodać, że w świetle art. 4 podmioty wskazane w art. 2 oraz 6 muszą uzyskać zgodę na wykonywanie zdjęć lotniczych. Tymi podmiotami są, m.in.: zagraniczne osoby prawne i fizyczne; osoby prawne zajmujące się koprodukcją filmową i telewizyjną z zagranicznymi osobami fizycznymi i prawnymi; oraz osoby prawne i fizyczne, rejestrujące na swoje potrzeby. Zgodę na nagrywanie wydaje Państwowa Administracja Geodezyjna (chor. *Državna geodetska uprava*) po uprzedniej akceptacji Ministra Obrony. Zgodnie z art. 5 wniosek powinien zawierać następujące dane: klient; wykonawcy nagrania oraz dowód rejestracji działalności, której celem jest filmowanie lotnicze; dane dewelopera; termin nagrywania; spis obiektów, szkic lub mapa z zaznaczonym obszarem nagrywania; informacje o rodzaju i skali fotografowania, aparacie, ogniskowej obiektywu, filmie lub formacie (analogowy/cyfrowy); sposób przechowywania oryginalnych danych zapisu. Warto podkreślić, że jeżeli nagrywanie dotyczy filmowania z powietrza poszczególnych obiektów wojskowych, telekomunikacyjnych, energetycznych i przemysłowych, obszarów parków narodowych i parków przyrody oraz innych chronionych części przyrody, konieczne jest dołączenie opinii użytkownika obiektu lub instytucja zarządzająca chronioną częścią [13].

Kanada

Wedle prawa kanadyjskiego [14,15] drony używane do celów rekreacyjnych nie mogą latać powyżej 90 metrów nad ziemią i w odległości mniejszej niż 5,5 km od lotniska. W przypadku naruszenia tych przepisów grozi kara do 25 tys. kanadyjskich dolarów. W roku 2017 w Kanadzie doszło do zderzenia samolotu z dronem, który uderzył maszynę w prawe skrzydło [16]. Warte uwagi jest też orzeczenie w sprawie *R v. Shah*, w której został wykonany lot dronem w parku, w pobliżu lotniska Calgary International Airport (YYC). Policja ukarała Pana Shah zgodnie z ówczesnym art. 602.45 *Canadian Aviation Regulations* (CARs). Wspomniana sprawa była przedmiotem rozważań kanadyjskiego Sądu. W trakcie postępowania wezwano na świadka eksperta z branży dronowej. Mark Wuenennberg zeznał, iż często dochodzi do utraty kontroli nad dronem przez operatora, co może powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego [17,18]. Obecnie art. 900.06 przewiduje, że żadna osoba nie może obsługiwać zdalnie pilotowanego systemu statku powietrznego w tak lekkomyślny lub niedbały sposób, aby zagrażał, lub prawdopodobnie zagrazić bezpieczeństwu lotniczemu lub bezpieczeństwu jakiejkolwiek osoby [15]. Należy zaznaczyć, iż aktualne przepisy dotyczące dronów znajdują się w Części 9 *Canadian Aviation Regulations* (CARs).

Stany Zjednoczone

Ciekawym przypadkiem są Stany Zjednoczone, w których mamy zarówno prawo federalne, jak i lokalne oraz stanowe. Tym samym każdy stan może mieć odmienne regulacje prawne, odnoszące się do bezzałogowych statków powietrznych. Na potrzeby niniejszego artykułu zosta-

ną przedstawione tylko przykładowe regulacje prawne odnoszące się do wybranych stanów.

Wedle postanowień stanu Arkansas nie można używać dronów do nagrywania video, ponieważ jest to naruszanie prywatności i będzie to zaklasyfikowane jako wykroczenie klasy B. Z kolei wykroczeniem klasy A będzie rozpowszechnianie nagranych obrazów albo publikowanie ich w Internecie. Ponadto zgodnie z art. 1019 zakazane jest używanie dronów do obserwacji czy gromadzenia informacji o „infrastrukturze krytycznej” bez pisemnej zgody. Do infrastruktury będą się zaliczać, np. rafineria ropy naftowej, zakład produkcji chemicznej, elektrownia [19].

Kolejnym stanem, który ma swoje odrębne zasady dotyczące dronów jest California. Na mocy Kodeksu Cywilnego (California Code, Civil Code) odpowiedzialność poniesie osoba, która używa drona do nagrywania wideo lub dźwięku z inną osobą bez jej zgody. W tym wypadku dochodzi do naruszenia prywatności i czyn ten jest zagrożony karą do trzykrotności odszkodowania związanego z naruszeniem prywatności oraz grzywnę cywilną w wysokości od 5000 USD do 50 000 USD [20].

Stan Floryda wprowadził postanowienia, na mocy których bezzałogowych statków powietrznych nie można używać do obserwacji innych osób z naruszeniem ich prywatności. Jednakże Policja jest wyjątkiem od tej zasady, bowiem może używać dronów z ważnym nakazem przeszukania. Jeżeli ktoś naruszy postanowienia tego przepisu, może zostać obciążony kosztami prawnymi i odszkodowaniami. Ponadto osoby poszkodowane mogą ubiegać się o nakaz sądowy [21].

Na mocy prawa stanu Illinois została stworzona ustawa o grupie zadaniowej nadzoru nad bezzałogowym systemem powietrznym. Celem tej grupy jest regulacja ko-

mercyjnego i prywatnego wykorzystania dronów. Tym samym ich działania dotyczą praw właścicieli gruntów, praw do prywatności oraz zasad bezpiecznej i zgodnej z prawem eksploatacji dronów [22].

Z kolei w prawie Louisiany została uregulowana kwestia użycia dronów do celów rolniczych (monitorowanie itp.). Tym samym operatorzy bezzałogowców muszą być licencjonowani i zarejestrowani. Licencja jest odnawialna, co trzy lata [23].

W stanie Maine przed kupnem drona konieczne jest uzyskanie zgody od właściwych władz. Warto dodać, że w stanie Minnesota obowiązują przepisy federalne, stanowe, jak i administracyjne, odnoszące się do bezzałogowych statków powietrznych [24]. Na poziomie federalnym istnieją regulacje w tytule nr 14 *Combined Federal Regulations* (CFR), które można analogicznie odnieść do bezzałogowych statków powietrznych, np. 14 CFR Part 1 [25], 14 CFR Part 91 [26], 14 CFR Part 107 [27]. W przypadku stanu Minnesota można wyróżnić postanowienia zawarte w *Minnesota Statutes* [28]: 360.012; 360.013; 360.075; 360.511-360.675. Z kolei w *Minnesota Administrative Rules* wyszczególnione są przepisy, które dotyczą dronów: 8800.3100 [29]; 8800.3200 [30]; 8800.3950 [31].

W stanie Mississippi zgodnie z *Mississippi Code* Section 97-29-61 nie można używać dronów, aby podglądać inne osoby. Przesłanką karalności takiego czynu jest srośny, rozwiązły, nieprzyzwoity cel takiej obserwacji. W konsekwencji działanie to zagrożone jest karą do 5 lat więzienia. Jednakże, jeżeli podmiotem obserwacji jest dziecko w wieku 16 lat lub poniżej tego wieku, kara wynosi do 10 lat pozbawienia wolności [32].

W Nowadzie dron został zaklasyfikowany jako statek powietrzny. Zgodnie z Section 18 zabronione jest zbrojenie bezzałogowego stat-

ku powietrznego. Co więcej, w świetle Section 18.5. nie wolno używać dronów w określonej odległości od lotnisk i innych „krytycznych” obiektów [33].

Wedle prawa stanu New Hampshire (Section 207:57) nie można używać dronów, aby zakłócić legalne polowanie [34]. Co więcej, zakazane jest nagrywanie dronem osób, które legalnie polują. Należy podkreślić, iż pojęcie *bezzałogowego statku powietrznego* zostało tutaj zdefiniowane. Jest nim: *any device capable of flying in the air which is remotely, automatically, or otherwise piloted without an occupant, including but not limited to, drones* [34].

Prawo Dakoty Północnej określa ograniczenia odnośnie do użycia dronów [35]. Zgodnie z nimi (29-29.4-02) informacje, które zostały uzyskane za pomocą bezzałogowego statku powietrznego, nie mogą zostać wykorzystane w oskarżeniu lub w postępowaniu. Jednakże od tej zasady istnieje wyjątek. Dane, które zostały pozyskane na mocy ważnego nakazu przeszukania, mogą zostać użyte. Co więcej, w dokumencie tym zostały wymienione wyjątki od zakazu użycia drona. Tym samym można wykorzystać bezzałogowy statek do np. celów badawczych, naukowych. Ponadto zabronione jest zbrojenie drona oraz obserwacja innej osoby bez jej zgody.

Z kolei w stanie Texas w Gov. Code znajdują się postanowienia, odnoszące się do dronów. Wedle Section 423.002(a) można nagrywać obraz przy użyciu drona, jeżeli prowadzi się, np. badania naukowe czy akademickie [36]. Warto dodać, że można utrzymywać wizerunek osób za pomocą dronów, jeżeli nie będzie można ich zidentyfikować albo wyraziły na to zgodę [37]. Inną istotną regulacją jest Section 423.0045, która dotyczy przestępstwa nielegalnego używania dronów nad „obiektem infra-

struktury krytycznej”, np. elektrownia [38].

Nie można zapomnieć o stanie Virginia, w którym zgodnie z Code of Virginia należy uzyskać nakaz, zanim wykorzystają się bezzałogowy statek powietrzny w śledztwach. Co więcej, zostało wyjaśnione pojęcie drona. Wedle definicji jest to *an aircraft that is operated without the possibility of human intervention from within or on the aircraft* [39]. Z kolei wedle prawa stanu West Virginia nie można użyć drona do np. polowania czy zabijania dzikich ptaków (West Virginia Code, §20-2-5.) [40].

W przypadku Stanów Zjednoczonych na uwagę zasługuje wymienienie kilku postępowań w sprawie dronów w sądach federalnych:

- Taylor v. FAA I (trzy sprawy, ale Sąd je połączył) – orzeczenie. Taylor wygrał z FAA. Sąd uznał, że zasady rejestracji dronów zostały stworzone nielegalnie [41]. W tej sprawie skarżący twierdził, że Federalna Administracja Lotnictwa (FAA) wydała przepis odnoszący się do niektórych bezzałogowych statków powietrznych, czyli „dronów”. Składający petycję John Taylor twierdzi, że regulacja ta wykracza poza ustawowe uprawnienia FAA.
- EPIC v. FAA II (2016) – Obecnie trwa postępowanie sądowe. W tej sprawie EPIC wniosła pozew przeciwko FAA, który dotyczył nieuwzględnienia przez FAA prywatności w tworzeniu przepisów odnoszących się do małych dronów [42].

Zakończenie

Analizując przykładowe przepisy państw członkowskich Unii Europejskiej (Polska, Chorwacja) oraz państw trzecich (Kanada i Stany Zjednoczone) można zauważyć, że każde państwo ma odrębne regulacje, odnoszące się do odpo-

wiedzialności operatora za wykonywanie lotów. Niewątpliwym jest fakt, że najczęściej karze podlega nękanie czy zakłócanie miru domowego. Polska praktyka orzecznicza potwierdza, że w pojęciu wdarcia istotne jest przełamanie woli osoby uprawnionej, a nie samo pokonanie przeszkody fizycznej.

Z kolei, na przykładzie Stanów Zjednoczonych należy wskazać, że z jednej strony istnieją federalne przepisy dotyczące dronów, a z drugiej każdy stan może uregulować kwestię dronów w szczegółowy sposób. Zważywszy na statystyki odnośnie do bezzałogowych statków powietrznych trzeba stwierdzić, iż branża dronowa szybko się rozwija, co może potwierdzać też ilość spraw, które były przedmiotem rozstrzygnięć sądów. ◀

Materiały źródłowe

- [1] https://www.faa.gov/uas/resources/by_the_numbers/
- [2] Darowska M., Kutwa K., Biała Księga Rynku Bezzałogowych Statków Powietrznych, Warszawa 2019.
- [3] https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/%C5%9Awiadectwa_kwalifikacji_wa%C5%BCne_na_dzie%C5%84_31.12.2020_r.pdf
- [4] Konert A., Kotliński M., How come I cannot fly a drone above the prime minister's office? - criminal and civil liability of a drone operator in Poland, „Ius Novum” 4/2018, s. 102-107
- [5] Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny, Dz.U.2021.2345 t.j. z dnia 2021.12.17.
- [6] Konert A., Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne, Warszawa 2020, s.5 -7.
- [7] Wyrok SO w Świdnicy z 5.09.2017 r., IV Ka 125/17, LEX nr 2389434.
- [8] Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 lipca 2013 r., III KK 73/13, LEX nr 1353965.
- [9] Postanowienie SN z 3.02.2011 r., V KK 415/10, OSNKW 2011, nr 5, poz. 42.
- [10] Wyrok SA w Katowicach z 9.12.2010 r., II AKa 384/10, LEX nr 785453.
- [11] Wyrok SN z 9.05.2018 r., V KK 406/17, LEX nr 2500546.
- [12] <https://www.ccaa.hr/en/>
- [13] <https://zakon.poslovna.hr/public/uredba-o-snimanju-iz-zraka/169394/zakoni.aspx>
- [14] <http://www.studiopierallini.it/wp-content/uploads/2016/01/edition-828-200110161728380-drone-regulation-2020.pdf>, s. 24-27.
- [15] <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/acts-regulations/list-regulations/canadian-aviation-regulations-sor-96-433#part-ix>
- [16] <https://www.bbc.com/news/technology-41635518>
- [17] <https://www.mondaq.com/canada/aviation/812946/r-v-shah-lessons-learned-from-canada39s-first-drone-case>
- [18] <https://www.fieldlaw.com/News-Views-Events/123671/Case-Summary-R-v-Shah>
- [19] <http://www.arkleg.state.ar.us/assembly/2015/2015R/Acts/Act293.pdf>
- [20] <https://codes.findlaw.com/ca/civil-code/civ-sect-1708-8.html>
- [21] http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute-&URL=0900-0999/0934/Sections/0934.50.html
- [22] <http://www.ilga.gov/legislation/ilcs/ilcs3.asp?ActID=3664&ChapterID=5>
- [23] <https://legis.la.gov/Legis/Law.aspx?d=962853>
- [24] <https://www.dot.state.mn.us/aero/drones/regulations.html>
- [25] <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-A/part-1/section-1.1>
- [26] <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-91>
- [27] <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-107>
- [28] <https://www.revisor.mn.gov/statutes/cite/360.012>
- [29] <https://www.revisor.mn.gov/rules/8800.3100/>
- [30] <https://www.revisor.mn.gov/rules/8800.3200/>
- [31] <https://www.revisor.mn.gov/rules/8800.3950/>
- [32] <http://billstatus.ls.state.ms.us/documents/2015/pdf/SB/2001-2099/SB2022SG.pdf>
- [33] <https://www.leg.state.nv.us/App/NELIS/REL/78th2015/Bill/1672/Text>
- [34] <http://www.gencourt.state.nh.us/rsa/html/xviii/207/207-mrg.htm>
- [35] <https://www.ndlegis.gov/cencode/t29c29-4.pdf?20160204161543>
- [36] <https://statutes.capitol.texas.gov/Docs/GV/htm/GV.411.htm#411.062>
- [37] <https://statutes.capitol.texas.gov/Docs/GV/htm/GV.423.htm#423.002>
- [38] <https://statutes.capitol.texas.gov/Docs/GV/htm/GV.423.htm>
- [39] <https://law.lis.virginia.gov/vacode/de/19.2-60.1/>
- [40] <http://www.wvlegislature.gov/wvcode/ChapterEntire.cfm?chap=20&art=2§ion=5>
- [41] <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/cadc/16-1302/16-1302-2018-07-06.html>
- [42] <https://epic.org/documents/epic-v-faa/>

Ulgi ustawowe jako bariera w integracji transportu autobusowego i kolejowego

Statutory discounts as a barrier to the integration of bus and rail transport



Karol Wach

Doktor nauk prawnych

TransInfo.pl

k.wach@transinfo.pl

Streszczenie: Przedmiotem artykułu jest problematyka ulg ustawowych stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym. Poziom ich zróżnicowania, zwłaszcza w odniesieniu do transportu autobusowego i kolejowego, stanowi poważną barierę w integracji taryfowej tych dwóch środków transportowych. Stąd też w toku prac nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym celowe wydaje się podjęcie próby ujednolicenia ulg ustawowych, jak również włączenie przepisów regulujących te kwestie do wskazanego aktu normatywnego. W obecnym stanie prawnym zostały one zawarte w co najmniej kilku ustawach. Przyjęcie założenia zakładającego ich ujednolicenie prowadzić powinno w konsekwencji do uproszczenia aktualnie obowiązującego systemu, a co za tym idzie przyspieszyć proces integracji taryfowej. Ma to istotne znaczenie zarówno dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego, jak również dla operatorów i przewoźników, a także pasażerów, korzystających z ulgowych przejazdów środkami transportu zbiorowego.

Słowa kluczowe: Integracja taryfowa; Bilet; Ulgi ustawowe

Abstract: The subject of the article is the issue of statutory concessions applied in public collective transport. The level of their differentiation in relation to bus and rail transport is a serious barrier to the tariff integration of these two means of transport. Hence, in the course of works on the amendment to the act on public collective transport, it seems advisable to attempt to standardize statutory concessions, as well as to include provisions relating to them to the indicated normative act. In the current legal state, the provisions regulating this issue have been included in at least a few acts. The adoption of the assumption assuming their unification should lead to simplification of the currently applicable system, and thus accelerate the process of ticket integration.

Keywords: Tariff integration; Ticket; Statutory discount

Wstęp

Przyjęta w 2010 roku ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [11] miała kompleksowo regulować zasady organizacji rynków transportu publicznego, zarządzania usługami przewozowymi na tych rynkach, a także kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej [19, s. 83]. Skoro zatem wskazany akt prawny odnosi się również do kwestii finansowych, to zastanawiające jest prawie całkowite pominięcie w nim zagadnienia uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego

transportu zbiorowego. Regulowane są one przez osobny akt prawny, tj. ustawę o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego [14]. Z 12-letniej perspektywy obowiązywania ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wydaje się to rozwiązaniem nietrafionym, zwłaszcza, iż kwestie dotyczące ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego regulowane są także przez szereg innych aktów prawnych, odnoszących się zazwyczaj do jednej, skonkretyzowanej grupy ich interesariuszy. Słuszne założenie, przyjęte przez ustawodawcę, a obejmujące konieczność

kompleksowego uregulowania zagadnień, dotyczących publicznego transportu zbiorowego, nie zostało tym samym zrealizowane w sposób pożądaný. Kwestia ulg ustawowych budzi uzasadnione wątpliwości, przede wszystkim w kontekście braku ustawowych definicji kluczowych pojęć, odnoszących się do sposobu ich stosowania, jak również określenia grup uprawnionych do korzystania w nich w konkretnych środkach transportu publicznego.

Przyjęcie rozwiązania, zmierzającego do wprowadzenia zagadnień, dotyczących ulgowych przejazdów, wydaje się być koniecznym, zwłaszcza w kontekście prowadzonych

prac legislacyjnych nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W niniejszym artykule przedstawione zostaną obowiązujące regulacje prawne, odnoszące się do ulowych przejazdów środkami transportu zbiorowego, które – w zamyśle autora – mają potwierdzić tezę, iż ich brak w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowi istotny mankament tego aktu prawnego, a przez to stwarza podstawę do podjęcia dyskusji o konieczności ujęcia ich w sposób kompleksowy.

Prawna regulacja ulg ustawowych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – w art. 46 ust. 1 pkt 6 – odwołuje się do innych aktów prawnych, regulujących kwestie ulgowych przejazdów. Użyte w tym przepisie sformułowanie „w szczególności” wskazuje, że ich katalog jest otwarty. Zawarto w nim następujące akty normatywne: ustawę o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, ustawę o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin [15], ustawę o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego [10], ustawę – Prawo oświatowe [18], ustawę o systemie oświaty [12]; ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce [17], ustawę o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych [13] oraz ustawę o Karcie Polaka [9].

Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym operator, a więc podmiot świadczący usługę publicznego transportu zbiorowego na mocy podpisanej z organizatorem umowy [1, s. 60], zobowiązany jest do uwzględnienia uprawnień pasażerów do ulgowych przejazdów, określonych we wskazanych powy-

żej ustawach. Skoro katalog aktów prawnych, o których mowa w art. 46 ust. 1 pkt 6, jest otwarty, operatorzy mają obowiązek uwzględniania również innych ulg ustawowych, wynikających z kolejnych, niewskazanych w nim aktów prawnych.

Taka koncepcja budzi określone problemy – także interpretacyjne – zarówno dla organizatorów oraz operatorów, jak i pasażerów. Przemawia jednocześnie za koniecznością usystematyzowania wszystkich obowiązujących ulg ustawowych poprzez wprowadzenie stosownych przepisów do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Dodatkowo na celowość takiego rozwiązania wskazuje zawarcie we wskazanej ustawie przepisów, dotyczących finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym przekazywania operatorowi rekompensaty, z tytułu m.in. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (art. 50 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Przechodząc do bardziej szczegółowej analizy uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego należy wskazać, że są one zaledwie jedną z kategorii, upoważniających do skorzystania z przysługujących określonej grupie pasażerów praw. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym dopuszcza również stosowanie ulg, ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora (art. 25 ust. 3 pkt 10 oraz art. 46 ust. 1 pkt 6 lit. b). Te ostatnie nie są jednak regulowane na poziomie ustawowym, a – co do zasady – przyjmowane aktami prawa miejscowego. Każda jednostka samorządowa ma prawo do swobodnego ich kształtowania [4, s. 28]. Nie sposób zatem zapisać ich wszystkich w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Najważniejszym aktem prawnym,

aktualnie regulującym omawiane kwestie ulg ustawowych, jest ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Co najistotniejsze – zgodnie z art. 1 ust. 2 – jej przepisów nie stosuje się do komunikacji miejskiej. Stanowi to zasadę ogólną korzystania z uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Istotne jest również, iż wskazane ulgi znajdują zastosowanie w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych (art. 1 ust. 1 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego). Wskazany akt prawny nie definiuje pojęcia komunikacja miejska, nie zawiera również bezpośredniego odniesienia do innego aktu normatywnego. Stąd też należy posiłkować się określeniem z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Komunikację miejską definiuje ona w art. 4 ust. 1 pkt 4 jako gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie. Przez gminne przewozy pasażerskie należy natomiast rozumieć, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 3 tego aktu prawnego, przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Dopiero przytoczenie i zestawienie tych dwóch określeń daje obraz ro-

dzajów transportu zbiorowego, w których możliwe jest stosowanie ulg ustawowych, wynikających z ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Innymi słowy nie stosuje się ich do tych wszystkich przewozów, które zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym są wykonywane jako komunikacja miejska.

Jeszcze większe problemy interpretacyjne może sprawiać terminologia, odnosząca się do rodzajów komunikacji. Należy przy tym zaznaczyć, że pojęcie to nie jest tożsame ze wskazaną i zdefiniowaną powyżej komunikacją miejską, a odnosi się raczej do publicznego transportu zbiorowego, a ściślej do poszczególnych kategorii linii komunikacyjnych (połączeń), w ramach niego uruchamianych. Ustawodawca wskazał zatem na komunikację: zwykłą, pospieszną, przyspieszoną i ekspresową, nie definiując jednocześnie żadnej ze wskazanych kategorii. Określenia każdej z nich zawiera natomiast rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie rozkładów jazdy [7]. Rozróżnienie, ale i odpowiednie zdefiniowanie, poszczególnych kategorii komunikacji ma istotne znaczenie dla zakresu obowiązywania w każdej z nich ulg ustawowych, a co za tym idzie przekazywania z budżetu państwa środków z tytułu stosowania przez wskazane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym podmioty ulg ustawowych. Zważywszy na powyższe celowe wydaje się uporządkowanie tych kwestii na poziomie ustawowym, poprzez wprowadzenie stosownych przepisów do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Jest to tym bardziej uzasadnione, że rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy definiuje poszczególne rodzaje komunikacji jedynie w odniesieniu do transportu drogowego. Ustawa o uprawnieniach do ulgo-

wych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego odnosi się natomiast także do transportu kolejowego.

Koncepcja wprowadzenia definicji poszczególnych rodzajów komunikacji do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie jest nowa. Pojawiła się ona już w trakcie prac legislacyjnych i – co istotne – przebiegał proces legislacyjny, zarówno na etapie rządowym, jak i parlamentarnym, nie budziła wątpliwości [6]. Ostatecznie jednak określeń tych nie wprowadzono ani do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ani też do ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, przyjmując, iż wystarczające będzie zdefiniowanie ich w rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy.

Przyjęcie takiego założenia może budzić uzasadnione wątpliwości. Jak już wcześniej wskazano rozróżnienie poszczególnych rodzajów komunikacji (ekspresowej, pospieszonej, przyspieszonej i zwykłej) ma istotne znaczenie w systemie wypłacania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych. Tymczasem pojęcia te zdefiniowane zostały jedynie na gruncie aktu wykonawczego (rozporządzenia), co więcej – jak wskazano w doktrynie – wydane go bez odpowiedniej podstawy [5, s. 31]. Prowadzi to w konsekwencji do wniosku, że zarówno organy, jak i sądy administracyjne nie są zobowiązane do stosowania definicji komunikacji zwykłej, przyspieszonej, pospieszonej i ekspresowej, przyjętych na gruncie rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy. Daje to oczywiste podstawy do postawienia tezy, o konieczności uregulowania – na poziomie ustawowym – nie tylko kwestii dotyczących uprawnień do ulgowych przejazdów, ale również zdefiniowania poszczególnych rodzajów komunikacji (ekspresowej, pospieszonej, przyspieszonej i zwykłej). Wartym rozważenia jest rów-

nież zastąpienia wyrazu „komunikacja” terminem bardziej czytelnym jak chociażby „linia komunikacyjna”, odpowiednio ekspresowa, pospieszna, przyspieszona i zwykła.

Jednocześnie należy mieć na uwadze, iż przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym odnoszą się nie tylko do transportu drogowego, do którego odwołują się definicje z rozporządzenia w sprawie rozkładów jazdy, ale także transportu kolejowego, innego szynowego, linowego, linowo-terenowego, morskiego oraz żeglugi śródlądowej (art. 1 ust. 1). Tymczasem ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego reguluje jedynie uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych (art. 1 ust. 1), z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Z praktycznego punktu widzenia istotne znaczenie mają przede wszystkim regulacje odnoszące się do transportu drogowego i kolejowego, choć w teorii przewozy użyteczności publicznej, a przede wszystkim zasady ich finansowania określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1 ust. 2), mogą być wykonywane również z wykorzystaniem innych rodzajów transportu. O ile zatem nie budzi większych wątpliwości interpretacyjnych stosowanie ulg ustawowych wskazanych w ustawie o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego o tyle mogą one pojawiać się w przypadku przepisów innych aktów prawnych, regulujących przedmiotowe kwestie.

Wynika to z niespójnej terminologii, stosowanej w różnych aktach normatywnych. Przykładowo w art. 16 ust. 1 ustawy o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych

oraz ich rodzin wskazano, iż inwalidzie wojennemu przysługuje prawo do ulgi 100% przy przejazdach tramwajami i autobusami (trolejbusami) komunikacji miejskiej, bez względu na miejsce zamieszkania. Literalna wykładnia tego przepisu dowodzi, iż ta grupa pasażerów może korzystać z ulgowych przejazdów komunikacją miejską, ale nie tą w znaczeniu przyjętym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, a jedynie obejmującą tramwaje, autobusy i trolejbusy. Poza regulacją cytowanego przepisu pozostaje metro, a poważne wątpliwości budzi stosowanie konkretnej ulgi w pociągach przykładowo Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie – jak należy przyjmować – funkcjonującej w ramach komunikacji miejskiej, w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i stanowiącej jej istotny element. Całkowicie zbędne jest zatem wyliczanie w ustawie o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin konkretnych środków transportu zbiorowego (autobusów, trolejbusów i tramwajów), powodujące z jednej strony poważne wątpliwości interpretacyjne, z drugiej zaś ograniczające możliwość stosowania ulgi do jedynie trzech w niej wymienionych.

Korzystanie przez wskazaną grupę pasażerów z ulgowych przejazdów metrem jest w praktyce możliwe, ale nie w oparciu o przepisy cytowanej powyżej ustawy, a uchwały Rady m. st. Warszawy [8]. Niekonsekwencja ustawodawcy skutkowałą koniecznością uregulowania wskazanych kwestii aktem prawa miejscowego. Niezrozumiałym wydaje się wyłączenie możliwości korzystania z ulgowych przejazdów metrem, przy jednoczesnym wskazaniu na autobusy, trolejbusy i tramwaje.

Omówiony powyżej przypadek stanowi kolejne potwierdzenie stawianej tezy, o konieczności kompleksowego uregulowania kwestii ulg ustawowych. Ustawa o publicz-

nym transporcie zbiorowym operuje pojęciem „komunikacja miejska”, stanowiącym podstawę do ustalenia zasad korzystania przez przywołaną grupę pasażerów z ulgowych przejazdów. Ten akt prawny zawiera również określenie transportu innego szynowego, które do jednej kategorii przewozów zalicza nie tylko tramwaje i metro, ale również środki transportu poruszające się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych (art. 4 ust. 1 pkt 19). Co do zasady wszystkie one mogą być wykorzystywane do realizacji przewozów w ramach komunikacji miejskiej, w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W proponowany sposób określone zostały ulgi w ustawie o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego. Art. 20 ust. 1 tego aktu prawnego stanowi, iż kombatantom i innym osobom uprawnionym przysługuje ulga taryfowa w wysokości 50% przy przejazdach środkami komunikacji miejskiej. Takie sformułowanie nie budzi wątpliwości co do konkretnego środka transportu, realizującego przewozy w ramach komunikacji miejskiej. Ustawodawca posłużył się sformułowaniem „komunikacja miejska” również w art. 105 oraz art. 214 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce.

Ten swoisty „dualizm” odnoszący się do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego dobrze widać na przykładzie ustawy o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych. W art. 10 ust. 1 pkt 1 tego aktu normatywnego zapisano mianowicie, iż osobie uprawnionej przysługuje prawo do ulgi 100% przy przejazdach publicznymi środkami komunikacji miejskiej, bez względu na miejsce zamieszkania, zaś w art. 10 ust. 2 pkt 4 wskazano, iż osobie uprawnionej przysługuje

także prawo do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, na podstawie art. 2 ust. 7 oraz art. 4 ust. 3 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Wynika to przede wszystkim z faktu, iż przepisów tego ostatniego aktu normatywnego nie stosuje się do komunikacji miejskiej. Postulowane włączenie przepisów odnoszących się do ulgowych przejazdów do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, pozwoliłoby na całkowite usunięcie cyt. powyżej przepisów z ustawy o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych, bądź zawarcie w niej właściwego odwołania. W obecnym stanie prawnym konieczne jest natomiast wskazanie, iż osobom uprawnionym przysługują określone ulgi w komunikacji miejskiej. Nie wydaje się natomiast konieczne odesłanie do ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, skoro i tak ulga ta wynika z konkretnego aktu normatywnego. Taka konstrukcja może powodować problemy z odnalezieniem ulg, przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych, uznanych za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, tym bardziej że mimo ujęcia tego problemu przez ustawę o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych wysokość konkretnej ulgi, dotyczącej przejazdów w środkach publicznego transportu zbiorowego, innych niż komunikacja miejska, została wskazana w ustawie o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Jest to zatem kolejny konkretny przykład, pozwalający na postulowanie wprowadzenia zmian w tym zakresie w polskim systemie prawnym.

W ustawie o Karcie Polaka przepis dotyczący ulgowych przejazdów stanowi natomiast powtórzenie przepisu art. 4 ust. 4 pkt 4 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego i nie daje posiadaczom Karty Polaka żadnych dodatkowych uprawnień, w zakresie przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Problemy z integracją taryfową

Swoisty dualizm ulg ustawowych, stosowanych w transporcie kolejowym i autobusowym stanowi w praktyce istotną barierę do wdrażania koncepcji zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, który został zdefiniowany w art. 4 ust. 1 pkt 26 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Stanowi on, iż jest to rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego. Innymi słowy, oznacza to możliwość korzystania z różnych środków transportu z wykorzystaniem biletu jednego z organizatorów bądź operatorów (autobusowego) w pojazdach innego organizatora bądź operatora (kolejowego) lub odwrotnie [3, s.71]. W takim przypadku zazwyczaj zawierana jest stosowna umowa pomiędzy poszczególnymi podmiotami, na mocy której dokonywane są rozliczenia finansowe. Bez wątpienia jest to model propasażerski, ale nie idealny, z uwagi na barierę w postaci różnych ulg ustawowych, stosowanych w transporcie kolejowym i autobusowym. Katalog ulg dla obu tych środków komunikacji zbiorowej jest inny. Tym samym – jak słusznie podnosi się w literaturze – bardzo mocno zróżnicowany jest katalog osób uprawnionych do korzystania z przejazdów ulgowych [6, s. 23]. Pod kątem ustalenia konkretnej ulgi na-

leży rozpatrywać czy pasażer podróżuje pociągiem czy autobusem, czy jest to podróż komunikacją miejską, czy korzysta z biletu jednorazowego czy miesięcznego, i wreszcie do której grupy podmiotów uprawnionych należy go zaliczyć. W praktyce ustalenie konkretnej ulgi pozostaje w gestii organizatora/rzadziej zaś operatora/bądź przewoźnika. To właśnie te podmioty muszą stosować liczne przepisy, spośród których konieczne jest odnalezienie tych właściwych, odnoszących się do jednostkowych przypadków. Stąd też postulowane już wielokrotnie zgromadzenie ich w jednym akcie normatywnym stanowiłoby znaczące ułatwienie. W obecnym stanie prawnym nie są bowiem rzadkością – co podkreśla się w literaturze – problemy z dostępnością informacji taryfowych, chociażby w odniesieniu do osób niepełnosprawnych. Jak się wydaje mnogość przepisów w tym zakresie, jak również poziom ich skomplikowania skutkuje tym, iż struktura taryfowa jest nieprzystępna, zaś przewoźnicy, zwłaszcza mniejsi autobusowi, nie są w stanie udostępnić pełnego wykazu przysługujących poszczególnym grupom uprawnionych podmiotów ulg ustawowych [6, s. 24]. To zaś utrudnia planowanie podróży, co – zwłaszcza w przypadku osób niepełnosprawnych – nie pozostaje bez znaczenia.

Ujednolicenie ulg ustawowych

Jeszcze bardziej skomplikowanym zagadnieniem, aczkolwiek bardzo pożądanym, wydaje się ujednolicenie ulg ustawowych, w odniesieniu do transportu autobusowego i kolejowego. Przywołany już ich dualizm stanowi praktyczną barierę wprowadzenia jednego (wspólnego) biletu dla tych rodzajów komunikacji zbiorowej. W przypadku zakupu biletu ulgowego, wymagane będzie stosowanie dwóch różnych systemów ulg ustawowych. Bardzo dobrze ilustru-

je to przykład współpracy dwóch państwowych przewoźników – kolejowego PKP Intercity oraz autobusowego – PKP Polonus Warszawa. Obie firmy podjęły próbę zaoferowania pasażerom wspólnego biletu na podróż, realizowane pociągami i autobusami. Dotychczas nie udało się jednak wypracować możliwości zakupu jednego biletu na całą podróż, a jedynie udostępniono jedną „ścieżkę zakupową”, z wykorzystaniem dwóch osobnych systemów. W praktyce oznacza to, że pasażer planując podróż na części trasy pociągiem PKP Intercity, a na części autobusem PKS Polonus, może jedynie wyszukać w całości interesujące go połączenia. W przypadku zakupu biletu na znalezione wcześniej kursy konieczne jest skorzystanie z dwóch systemów sprzedaży biletów, tj. systemu e-IC, który umożliwia zakup na przejazd pociągiem PKP Intercity, a następnie z systemu dworzeconline.pl, celem zakupu biletu na dalszą część podróży autobusem PKS Polonus. Pomijając kwestie techniczne, a konkretniej brak spójności obu systemów w zakresie sprzedaży dwóch biletów przez każdy z nich, a także jednego wspólnego na całą podróż, istotną barierę w ich integracji stanowi katalog ulg ustawowych, jak wspomniano wcześniej różny dla obu środków transportu. Nie ulega zatem wątpliwości, że ujednolicenie ulg ustawowych znacząco przyspieszyłoby proces wdrażania wspólnego biletu kolejowo-autobusowego.

Różnicę w katalogu ulg w odniesieniu do transportu autobusowego i kolejowego widać już po pobieżnej analizie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Art. 2 ust. 1 tego aktu prawnego stanowi bowiem, iż do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione: 1) dzieci w wieku do 4 lat; 2) umundurowani

funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z ochroną granicy państwowej, a także w czasie konwojowania osób zatrzymanych, służby patrolowej oraz wykonywania czynności związanych z kontrolą ruchu granicznego; 2a) funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji, realizowanych na szlakach komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym; 3) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej w czasie wykonywania czynności służbowych kontroli określonej w dziale V ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej; 4) umundurowani funkcjonariusze Policji w czasie konwojowania osób zatrzymanych lub chronionego mienia, przewożenia poczty specjalnej, służby patrolowej oraz udzielania pomocy lub asystowania przy czynnościach organów egzekucyjnych; 5) żołnierze Żandarmerii Wojskowej oraz wojskowych organów porządkowych wykonujący czynności urzędowe patrolowania i inne czynności służbowe w środkach transportu zbiorowego. W przypadku transportu autobusowego, o którym mowa w art. 2 ust. 2 i ust. 2a ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego katalog ten jest znacznie mniej rozbudowany, a dodatkowo zostało wprowadzone rozróżnienie na komunikację zwykłą, pospieszną, przyspieszoną i ekspresową. Zgodnie z postanowieniami art. 2 ust. 2 wskazanego powyżej aktu normatywnego do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione dzieci do 4 lat, pod warunkiem niekorzystania przez dziecko z oddzielnego miejsca do

siedzenia, zaś zgodnie z art. 2 ust. 2a cyt. aktu normatywnego do tej samej ulgi przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, pospiesznej, przyspieszonej i ekspresowej, na podstawie biletów jednorazowych, a także funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji, realizowanych na szlakach komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym. Już ten konkretny przykład jednoznacznie wskazuje na poziom skomplikowania systemu stosowania ulg ustawowych w publicznym transporcie zbiorowym. Kolejne rozróżnienia, ze względu na transport kolejowy i autobusowy, wynikające również z ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, dotyczą ulg w wysokości 91%, 78%, 51%, 49%, 37% czy 33%. Omówienie wszystkich konkretnych przypadków nie jest w tym miejscu możliwe. Stanowią one natomiast kolejne potwierdzenie skali skomplikowania omawianego zagadnienia, zwłaszcza mając na uwadze, iż ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego nie jest jedynym aktem prawnym regulującym przedmiotową materię.

Dodatkowo ustawodawca zdecydował się na dodanie do katalogu ulg ustawowych kolejnej ulgi, wprowadzając ją do ustawy o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw [16]. Została ona przyznana honorowemu dawcy krwi, który oddał co najmniej 3 donacje krwi lub jej składników, w tym osocze po chorobie COVID-19, przysługuje ulga w wysokości 33% na przejazdy

w komunikacji krajowej środkami publicznego transportu zbiorowego: a) kolejowego w 1 i 2 klasie pociągów osobowych i pospiesznych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, b) kolejowego w 2 klasie pociągów innych niż osobowe i pospieszne – na podstawie biletów jednorazowych.

Podsumowanie

Przeprowadzana powyżej analiza prowadzi do wniosku, iż w toku prac nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym warto pochylić się nad zagadnieniem ulg ustawowych. Przy czym należy wyraźnie zaznaczyć, iż pojęciem tym powinny zostać objęte jedynie te ulgi, które wynikają – także w obowiązującym stanie prawnym – z konkretnych ustaw. Takie ich usytuowanie nakazuje przyjmować założenie, że ulgi te powodują konieczność przekazania z budżetu państwa uprawnionemu podmiotowi refinansowania z tytułu ich stosowania utraconych przychodów. W ocenie autora artykułu katalog tych ulg powinien zostać wskazany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, nawet kosztem zwiększenia jej objętości (zakresu). Jest to o tyle uzasadnione, że to właśnie ten akt prawny stwarza i reguluje zasady ubiegania się przez uprawnione podmioty otrzymania środków finansowych z budżetu państwa, pokrywających straty poniesione z tytułu stosowania ulg ustawowych. Jak podniesiono w doktrynie jedną z barier ograniczających możliwość realizacji pełnej integracji jest bowiem brak refundacji ulg ze środków skarbu państwa dla operatorów kolejowych, w odniesieniu do biletów zintegrowanych z komunikacją komunalną [2, s. 209]. ◀

Materiały źródłowe

- [1] K. Czarnecki, Rola gminy w systemie organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego, Prawo Budżetowe Państwa i Samorządu, Nr 1(1)/2013
- [2] K. Grzelec, H. Kołodziejewski, O. Wyżomirski, Koncepcja integracji taryfowej transportu zbiorowego w obszarze metropolitalnym Trójmiasta, Ekonomia Transportu i Logistyka, Nr 57/2015
- [3] B. Kwiatek, A. Wach, K. Wach, Publiczny transport zbiorowy, Komentarz, Warszawa 2021
- [4] M. Lada, Integracja taryfowa w obszarach metropolitalnych jako istotny element kształtowania oferty transportu zbiorowego, Transport Miejski i Regionalny, Nr 11/2015
- [5] A. Misiejko, Komunikacja zwykła, pospieszna, przyspieszona i ekspresowa na gruncie przepisów o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, Kwartalnik Prawo-Społeczeństwo-Ekonomia, Nr 4/2018
- [6] Odpowiedź Sekretarza Stanu na oświadczenie z dnia 16.05.2013 r. skierowane do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zmiany regulacji prawnych w sprawie rozkładów jazdy, https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/userfiles/_public/k8/dokumenty/stenogram/oswiadczenia/szewinski/3301o.pdf, dostęp 22.04.2022 r.
- [7] E. Raczyńska-Buława, Osoby niepełnosprawne w systemie transportu publicznego, TTS, Nr 5/2017
- [8] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 10.04.2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, Dz. U. 2018 r., poz. 202
- [9] Uchwała Nr XXXIII/828/2016 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 25 sierpnia 2016 r. w spra-

wie ustalenia cen za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie (tekst ujednolicony), <https://warszawa19115.pl/documents/20184//40908//Uchwa%C5%82a-tekst+ujednolicony>, dostęp 22.04.2022 r.

- [10] Ustawa z 7.09.2007 r. o Karcie Polaka, Dz. U. 2019 r. poz. 1598
- [11] Ustawa z 24.01.1991 r. o kombatanach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego, Dz. U. 2020 r. poz. 517
- [12] Ustawa z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. 2021, poz. 1371
- [13] Ustawa z 7.09.1991 r. o systemie oświaty, Dz. U. 2020 r. poz. 1327
- [14] Ustawa z 16.11.2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych, Dz. U. 2020 r. poz. 684
- [15] Ustawa z 20.06.1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. 2018, poz. 295
- [16] Ustawa z 29.05.1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin, Dz. U. 2021, poz. 1656
- [17] Ustawa z 21.01.2021 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. 2021, poz. 159
- [18] Ustawa z 20.07.2018 r. Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, Dz. U. 2020 r. poz. 85, 374, 695, 875 i 1086
- [19] Ustawa z 14.12.2016 r. – Prawo oświatowe, Dz. U. 2020 r. poz. 910 i 1378
- [20] Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, druk nr 2916

Wrocław dostał 65 milionów z rządowego programu Polski Ład na tramwaj na Jagodno. Na co je ostatecznie wyda?

Maciej Rajfur, Gazeta Wrocławska, 31.05.2022

Pieniądze zostały przyznane z Programu Inwestycji Strategicznych na budowę linii tramwajowej na Jagodno. Chodzi o kwotę 65 milionów złotych. Miasto na razie wybrało rozwiązanie tymczasowe, mianowicie wybuduje buspas. Jagodno to jedno z najdynamiczniej rozwijających się osiedli w aglomeracji wrocławskiej. Przypomnijmy, że realizacja trasy tramwajowej na Jagodno znalazło się na liście pięciu priorytetów Wrocławskiego Programu Tramwajowego 2.0. Była to także obietnica przedwyborcza Jacka Sutryka. W ramach drugiej edycji rządowego Programu Inwestycji Strategicznych miasto otrzymało 65 milionów złotych. To prawie cała suma wartości inwestycji pod nazwą: "Przebudowa ulic Bardzkiej oraz Buforowej i rozbudowa ul. Kajdasza polegająca na budowie trasy komunikacji zbiorowej na Jagodno we Wrocławiu" (...).

Warszawa rozpoczęła odbiór gazowych autobusów z Sanoka

Dorota Męcarska, nowiny24.pl, 1.06.2022

Ostatniego dnia maja do Warszawy trafił pierwszy przegubowy autobus sanockiego AUTOSANA na skroplony gaz ziemny (LNG). Historyczny kontrakt jest już realizowany. Kontrakt na dostawę 90 pojazdów przegubowych AUTOSAN SANCITY 18LF LNG dla Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie sanocka firma podpisała we wrześniu 2020 roku. Wartość kontraktu to 166 mln zł (...). Sam Autosan określał ten kontrakt jako historyczny i wyjątkowy, gdyż był to pierwszy tak duży kontrakt na autobusy AUTOSANA od wielu lat. Zarazem był to pierwszy kontrakt na dostawę sanockich autobusów dla warszawskiej komunikacji miejskiej i pierwszy kontrakt na przegubowe autobusy AUTOSAN. Na dodatek był to pierwszy kontrakt na autobusy z napędem LNG z Sanoka (...).

Osiem firm chce budować odcinek S19 między Domaradzem a Iskrzynią. Teren, przez który pobiegnie droga, jest bardzo wymagający

Ewa Gorczyca, nowiny24.pl, 1.06.2022

GDDKiA poinformowała o ofertach, jakie wpłynęły w przetargu na projekt i budowę drogi ekspresowej S19 między Domaradzem a Iskrzynią. Inwestycja ma kosztować 1,4 mld złotych. Oferty złożyło osiem firm. - Sześć z nich mieści się w budżecie, jaki zaplanowaliśmy przeznaczyć na to zadanie - informuje Joanna Rarus, rzecznik rzeszowskiego oddziału GDDKiA (...). Oferty w przetargu złożyły firmy: Mostostal Warszawa - 1 063 251 940,57 zł, Kolin Insaat Turizm Sanayi ve Ticaret Anonim Sirketi - 1 144 332 960,00 zł, Budimex - 1 183 978 975,59 zł, Intercor - 1 205 400 000,00 zł, Strabag - 1 215 803 308,02 zł, Mota - Engil - 1 394 332 154,94 zł, PORR - 1 519 871 640,00 zł, POLAQUA - 1 676 950 048,29 zł (...).

Ewolucja prawnych uwarunkowań planowania i rozwoju infrastruktury transportu

Evolution of legal conditions for planning and development of transport infrastructure



Piotr Świątecki

Mgr inż., mgr prawa

piotr.swiatecki@gmail.com

Streszczenie: Autor przedstawił zmiany polskiego prawa inwestycyjnego w odniesieniu do infrastruktury transportu. Budowle wykorzystywane do transportu – drogi, lotniska, linie kolejowe – tradycyjnie podlegają szczególnym przepisom. Istnienie wielu regulacji odnoszących się do obiektów określanych ze zróżnicowaną precyzją stanowi utrudnienie dla adresatów prawa. Stanowienie specustaw jest słusznie krytykowane, jako dezintegrujące system prawa administracyjnego ograniczające uprawnienia podmiotów administrowanych a nawet – może i naruszające konstytucję.

Słowa kluczowe: Infrastruktura; Inwestycje; Rozwój; Transport

Abstract: The author presents changes to the Polish investment law with regard to transport infrastructure. Structures used for transport – roads, airports, railways – have traditionally been subject to specific regulations. The existence of many regulations relating to objects defined with varying precision is an obstacle for the addressees of the law. The enactment of special acts is rightly criticized as disintegrating the system of administrative law, limiting the rights of administered entities and even – perhaps even violating the constitution.

Keywords: Infrastructure; Investments; Development; Transport

Infrastruktura transportowa składa się z obiektów służących poszczególnym rodzajom transportu, wyróżniamy więc infrastrukturę kolei, infrastrukturę drogową, infrastrukturę lotniczą. W naszym systemie prawnym pojęcie infrastruktury nie musi odnosić się wyłącznie do obiektów materialnych. Np. infrastruktura informacji przestrzennej to opisane metadanymi zbiory danych przestrzennych oraz dotyczące ich usługi, środki techniczne, procesy i procedury stosowane i udostępniane przez współtworzące tę infrastrukturę informacji przestrzennej organy i osoby [31].

Internetowy słownik języka polskiego [40] definiuje infrastrukturę jako «urządzenia i instytucje usługowe niezbędne do należytego funkcjonowania społeczeństwa i produkcyjnych działów gospodarki», wyróżniając infrastrukturę ekonomiczną, obejmującą

usługi w zakresie transportu, komunikacji, energetyki itp. oraz infrastrukturę społeczną «obejmującą usługi w dziedzinie prawa, oświaty, służby zdrowia itp.»

Prawnie zdefiniowano infrastrukturę transportu lądowego jako sumę dróg publicznych w rozumieniu art. 1 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Taka właśnie definicja infrastruktury transportu lądowego, odwołująca się do dwóch innych ustaw, została zawarta w art. 2 ustawy z 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego; wspomniany przepis art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym definiuje zaś infrastrukturę kolejową poprzez wyliczenie wskazując, że składają się na nią elementy określone w załączniku nr 1 do

tej ostatniej ustawy.

Patrząc z innej perspektywy, prawa inwestycyjnego (tj. głównie – budowlanego) infrastruktura transportowa składa się z obiektów budowlanych. Uzasadnione jest więc odniesienie się do definicji odnoszących się do najistotniejszych pojęć Prawa budowlanego [20] czy szerzej – prawa inwestycyjnego [13].

Infrastruktura transportowa ulega ciągłym zmianom o różnym charakterze. Obiekty budowlane składające się na lotniska, drogi, koleje, dworce podlegają procesom planowania, projektowania, rozwoju, rozbudowy a niekiedy również likwidacji.

Akty planowania, zarówno poprzedzające realizację inwestycji, jak i akty planowania transportu zbiorowego, łączy to, że z analizy stanu istniejącego powinna wynikać racjonalna i efektywna (przede wszystkim – ekonomicznie)

prognoza dalszego rozwoju, zaś plan będący koncepcją, wizją, wyrazem harmonizowania jest podstawą oraz formą koordynacji działania różnych podmiotów, wyrazem menedżerskiej funkcji administracji odniesionym do konkretnego obszaru (kraju, obszaru jednostki samorządu terytorialnego, lotniska) oraz okresu [8]. Można więc akty planowania również nazwać aktami polityki, ze względu na ukierunkowanie na realizację celów politycznych. Normy prawne zawarte w planach, stanowiących „wstępny projekt porządku normatywnego” mogą być podstawą do działań proceduralnych i materialnoprawnych [3].

Realizacja inwestycji jest procesem złożonym, podlegającym licznym regulacjom prawnym; poczynawszy od ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...), poprzez przepisy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, prawo budowlane, geodezyjne i kartograficzne oraz regulacje dotyczące dozoru technicznego [6]. Zastosowanie kolejnych ustaw w procesie inwestycyjnym prowadzi do ukształtowania postępowania, na które składają się kolejne cząstkowe postępowania administracyjne przed wieloma różnymi wyspecjalizowanymi organami.

Rezygnując z szerszego zrelacjonowania tu np. ważnych elementów postępowania odnoszących się do ochrony środowiska (oddziaływania na środowisko) i ewolucji regulacji prawnych odnoszących się do tej problematyki, znajdującej między innymi wyraz w wyłączeniu w swoim czasie znaczącej części materii uregulowanej prawem ochrony środowiska do odrębnej ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie (...) [9]. Wskazać jedynie warto, iż w odniesieniu do inwestycji transportowych kluczowa jest ochrona przed hałasem, uwzględniana już na etapie planowania przestrzennego poprzez różnicowanie funkcji terenów przeznaczonych na różne cele, a następnie w trakcie wydawania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych oraz pozwoleń na budowę. Co istotne,

wymagania odnoszące się do ochrony przed hałasem są uwzględniane zarówno przy realizacji obiektów, będących potencjalnymi źródłami uciążliwości (emitentów) jak i obiektów, wymagających ochrony ze względu na pobyt ludzi (odbiorców hałasu). Choć zdarza się również, iż ochrona przed hałasem dotyczy zwierząt lub roślin. Na konferencji zorganizowanej przez senacką komisję ochrony środowiska 14 grudnia 2009 r. prezes biura projektów, były dyrektor generalny dróg publicznych Tadeusz Suwara relacjonował praktyczne problemy związane z oceną środowiskową inwestycji drogowych, m. in. wskazując na złożoność przepisów skutkującą wyjątkowym przeciąganiem się procedur w czasie. Jako szczególny ewenement wskazał żądanie organizacji ekologicznej, by wzdłuż projektowanej przez las drogi zastosować ekrany akustyczne i pytał, skąd wiadomo, że wilki słyszą tak jak ludzie [12].

Nie tylko rozwój (rozbudowa), ale nawet funkcjonowanie istniejących sieci transportowych wymaga wprowadzenia ograniczeń w wykorzystywaniu nieruchomości sąsiadujących z infrastrukturą. W rezultacie w sąsiedztwie dróg, kolei, lotnisk pojawiają się tzw. obszary specjalne, tj. obszary, w których ma miejsce powiązanie określonej przestrzeni ze swoistą regulacją prawną [11].

Swoistość transportu z perspektywy inwestycyjnej i potrzebę szczególnego potraktowania jego infrastruktury uświadamiał sobie już prawodawca II Rzeczypospolitej. Już bowiem Prawo budowlane z 1928 r. [15] zawierało przepisy szczególne odnoszące się do obiektów budowlanych służących transportowi. Nakazywało uwzględnienie w planie ogólnym linii regulacyjnych odgraniczających tereny przeznaczone pod główne arterie komunikacyjne, lotniska, porty wodne i inne urządzenia komunikacyjne (plan ogólny powinien obejmować również profile poprzeczne i podłużne istniejących arterii komunikacyjnych). Prawo to przewidywało uczestnictwo w procedurze planowania władz nadzorujących obiekty specjalne lub

zarządzających nimi, przy czym do obiektów specjalnych zostały zaliczone m.in. lotniska, porty morskie, drogi publiczne, koleje. Minister Komunikacji był upoważniony do określenia szczególnych wymagań odnoszących się do wznoszenia budynków kolejowych, tj. znajdujących się na terenach kolejowych. Budynek biurowy PKP był przez prawodawcę traktowany inaczej, niż biurowiec administracji publicznej czy innego przedsiębiorcy. Odrębna regulacja upoważniała Ministra Komunikacji do wydawania szczególnych przepisów o budowie, wznoszeniu i przebudowywaniu obiektów w rejonach lotnisk. Wówczas lotniska miały trawiaste pola wzlotów, co umożliwiałoby podejście do lotniska z dowolnego kierunku, zależnie od kierunku wiatru, ale też zmuszało do ograniczania zabudowy wokół całego lotniska. Dzisiaj najpoważniejsze ograniczenia zabudowy pojawiają się na przedłużeniach dróg (pasów) startowych [39].

Wprowadzenie socjalistycznego porządku prawnego do prawa inwestycyjnego przyjęło postać najpierw przejściowego dekretu z 1946 r. [16] a potem - kompletu dwóch ustaw z 1961 r. - o planowaniu przestrzennym i prawa budowlanego [17, 18], wprowadzających hierarchiczny system planowania, obejmujący: perspektywiczny plan rozwoju, plany regionalne, miejscowe, decyzje lokalizacyjne i plany realizacyjne. Art. 34 ustawy z 31 stycznia 1961 r. o planowaniu przestrzennym upoważnił Radę Ministrów do ustalenia, w drodze rozporządzenia, odległości i warunków, jakie powinny być zachowane przy wydawaniu decyzji lokalizacyjnych dla inwestycji w sąsiedztwie dróg publicznych, linii kolejowych i lotnisk, z czego Rząd skorzystał wydając rozporządzenie z 27 października 1961 r. uzupełnione przez Ministra Budownictwa zarządzeniem (dziś to niedopuszczalna subdelegacja) [37, 38]. Pojawił się wówczas również podział budownictwa na powszechne i specjalne (ślady tego podziału zostały do dziś, por. także [19]), nadzór nad tym ostatnim powierzając właściwym ministrom (art. 73 Prawa budowlanego z 1961 r.). M.in. do wła-

ściwości Ministra Komunikacji trafiły wówczas obiekty inżynierskie służące do utrzymania ruchu i transportu kolejowego, drogowego, lotniczego i wodnego.

Choć, jak już słusznie zauważył prof. Ludwik Bar, podział na przepisy odnoszące się do planowania przestrzennego i na prawo budowlane jest sztuczny [1], czego dowodzić miała chociażby jednolitość rozporządzenia Prezydenta z 28 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli, konsekwentnie podział ten jest utrzymywany do dziś [2], mimo że już prawo z 1994 r. [21] miało oznaczać dostosowanie regulacji inwestycyjnych do gospodarki rynkowej [5]. Ustawa wprowadzała rewolucyjne zmiany, m.in. znacząco wzmacniając rolę gmin w procesach planistycznych.

Obecnie obowiązująca ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [23] dokonuje podziału zadań w zakresie polityki przestrzennej pomiędzy poszczególne typy samorządu i administrację rządową. Do gminy należy kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na swoim terytorium, w tym uchwalanie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, z wyjątkiem takich szczególnych obszarów, jak morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączna strefa ekonomiczna i tereny zamknięte. Samorząd powiatowy ma jedynie prowadzić analizy i studia z zakresu zagospodarowania przestrzennego swojego obszaru, samorząd wojewódzki kształtuje i prowadzi politykę przestrzenną poprzez uchwalanie planu zagospodarowania przestrzennego województwa, zaś rząd – kształtuje i prowadzi politykę przestrzennego zagospodarowania kraju wyrażoną w tzw. koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Koncepcja ma określać m.in. rozmieszczenie obiektów infrastruktury technicznej i transportowej. Akceptując koncepcję, rząd jednocześnie ustala, w jakim zakresie ma ona stanowić podstawę programów zawierających zadania rządowe, przygotowywanych przez ministrów i

centralne organy administracji rządowej, służących realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym. Programy, opiniowane przez sejmiki wojewódzkie, akceptowane przez rząd podlegają wprowadzeniu do planów zagospodarowania przestrzennego województw.

Projektowanie, budowa, utrzymanie i rozbórka obiektów budowlanych uregulowane są w Prawie budowlanym. Uczestnikami procesu budowlanego są inwestorzy, inspektorzy nadzoru inwestorskiego, projektanci, kierownicy budowy lub robót. Prawo budowlane ustala wymagania kwalifikacyjne w odniesieniu do tych osób (z wyjątkiem, oczywiście, inwestora) posługując się instytucją uprawnień budowlanych (projektowych i wykonawczych) do sprawowania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, wiążąc ich uzyskanie z odpowiednim wykształceniem, stażem pracy w branży i egzaminem. Roboty budowlane można rozpocząć po uzyskaniu pozwolenia na budowę wydanego przez organ administracji architektoniczno-budowlanej. Wymóg ten nie ma zastosowania do pewnych kategorii obiektów budowlanych, w części objętych obowiązkiem swobodnej notyfikacji (zgłoszenia). Decyzja o pozwoleniu na budowę jest decyzją związaną [4]. Organ ma obowiązek wydać ją inwestorowi spełniającemu wymagania; posiadającemu decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydaną na podstawie wyżej wspomnianych przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu terenu, oraz składającemu kompletny prawny projekt budowlany opatrzony wymaganymi opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami etc. [2].

Prawo budowlane jest traktowane w piśmiennictwie jako wyjątkowy przypadek stykania się praw cywilnego i administracyjnego, choć – z perspektywy analizy ustaw gałęziowych odnoszących się do różnych rodzajów transportu stwierdzić można, iż w takim stykaniu się dwóch form regulacji nie znajdujemy nic niezwykłego [10].

Silna pozycja jednostek samorządu terytorialnego w niektórych przypad-

kach pociągała za sobą utrudnienia w realizacji inwestycji infrastrukturalnych o znaczeniu ponadlokalnym. Dlatego rozpoczęto wprowadzanie wyjątków od ogólnych regulacji. Najpierw szczególne, uproszczone zasady lokalizacji dróg i nabywania pod nie gruntów wprowadzono w ustawie z 27 października 1994 r. o autostradach płatnych. Wprowadzono unormowania szczególne w sprawach zasadniczych, decydujących o sprawności i skuteczności procesu inwestycyjnego, tj. lokalizacji, nabywania nieruchomości, koncesji i umowy koncesyjnej [7]. Potem ustawodawca uznał za celowe rozszerzenie wyjątkowego traktowania inwestycji na kolejne kategorie obiektów, m.in. na drogi krajowe (później wszystkie drogi publiczne) [25], koleje [24], lotniska [28], obiekty budowane w związku z EURO 2012 [27], terminal gazowy w Świnoujściu [29], sieci telekomunikacyjne [30], obiekty zniszczone powodzią [22] i inwestycje przeciwpowodziowe [32], obiekty energetyki jądrowej [33], przekop przez Mierzę Wiślaną [34], pogłębienie toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina [35], strategiczne inwestycje w sektorze naftowym [36] i kolejne.

Istnienie wielu regulacji szczególnych odnoszących się do obiektów określanych ze zróżnicowaną precyzją stanowi utrudnienie dla adresatów prawa, czego przykładem może być relacja pomiędzy ustawą o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych a ustawą autostradową. Generalnie stanowienie specustaw jest słusznie krytykowane, jako dezintegrujące system prawa administracyjnego ograniczające uprawnienia podmiotów administrowanych a nawet – może i naruszające konstytucję [14]. Należy podzielić krytyczne stanowisko wobec specustaw odnoszących się do inwestycji, nie tylko transportowych, także ze względu na nakładanie się ich złożonych regulacji na i tak skomplikowane prawo inwestycyjne, co prowadzi do rosnących trudności realizacyjnych.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oparta jest na kilku generalnych założeniach, m.in.

na zasadzie spójności działań planistycznych podmiotów administracji publicznej i zasadzie samodzielności planistycznej gminy [10]. Niewątpliwie ustawy szczególne łamią wspomniane zasady wprowadzając dezorganizację na obszarze objętym ich oddziaływaniem. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Bar L.; Ład prawny w budownictwie, Państwo i prawo, październik 1994
 - [2] Błażewski M.; Reglamentacja rozpoczęcia wykonania budowli kolejowych; w Gola J., Szydło W.; Regulacja w sektorze kolejowym i jej sądowa kontrola; Wrocław 2014
 - [3] Górski M., Kierzkowska J., Rozdział III, Strategie, plany programy, w: Hauser R., Niewiadomski Z., Wróbel A.; System prawa administracyjnego, tom 7, Prawo administracyjne materialne, Warszawa 2012
 - [4] Niewiadomski Z., Wróbel A.; System prawa administracyjnego, tom 5. Prawne formy działania administracji; Warszawa 2013
 - [5] Niewiarowski Z. Zagospodarowanie przestrzenne, nowe rozwiązania prawne; w Niewiarowski Z. Strembicka D. Zagospodarowanie przestrzenne, Warszawa - Zielona Góra, 1994
 - [6] Rembkowska A., Kurzemba A.; Budowa i eksploatacja kolei linowych – kompetencje organów i prawa stron; Przegląd komunikacyjny 3/2016
 - [7] Rybak S. w: Jędrzejewski i in. Ustawa o autostradach płatnych. Praktyczny komentarz; Zielona Góra 1995
 - [8] Stahl M.; Akty planowania (akty polityki) w rozdziale V Szczególne prawne formy działania administracji; w: Hauser R., Niewiadomski Z., Wróbel A.; System prawa administracyjnego, tom 7, Prawo administracyjne materialne, Warszawa 2012
 - [9] Stelmasiak J. [red.]; Prawo ochrony środowiska; Warszawa 2010
 - [10] Szwajdler W., Bąkowski T.; Proces budowlany, zagadnienia administracyjnoprawne, Toruń 2004
 - [11] Świątecki P. ; Obszary specjalne w transporcie; Zeszyty naukowe Wyższej Szkoły Kadr Menedżerskich, Zeszyt 8/2021
 - [12] Świątecki P. [red.]; Ochrona środowiska a inwestycje infrastrukturalne, Warszawa 2010
 - [13] Świątecki P.; Pojęcia robót i obiektów budowlanych w świetle prawa; Pieniądze i więź, nr 66 (wiosna 2015)
 - [14] Wojciechowska K.; Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz; Warszawa 2019
- Przepisy:
- [15] Rozporządzenie Prezydenta (z mocą ustawy) z 28 lutego 1928 o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli
 - [16] Dekret z 2 kwietnia 1946 o planowym zagospodarowaniu przestrzennym
 - [17] Ustawa z 31 stycznia 1961 o planowaniu przestrzennym
 - [18] Ustawa z 31 stycznia 1961 - Prawo budowlane
 - [19] Ustawa z 12 lipca 1984 o planowaniu przestrzennym
 - [20] Ustawa z 7 lipca 1994 - prawo budowlane
 - [21] Ustawa z 7 lipca 1994 o zagospodarowaniu przestrzennym
 - [22] Ustawa z 11 sierpnia 2001 o szczególnych zasadach odbudowy, remontów i rozbiórek obiektów budowlanych zniszczonych lub uszkodzonych w wyniku działania żywiołu
 - [23] Ustawa z 27 marca 2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym
 - [24] Ustawa z 28 marca 2003 o transporcie kolejowym
 - [25] Ustawa z 10 kwietnia 2003 o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych
 - [26] Ustawa z 16 grudnia 2005 o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego
 - [27] Ustawa z 7 września 2007 o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012
 - [28] Ustawa z 12 lutego 2009 w sprawie przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego
 - [29] Ustawa z 24 kwietnia 2009 o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu
 - [30] Ustawa z 7 maja 2010 o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych
 - [31] Ustawa z 4 marca 2010 o infrastrukturze informacji przestrzennej
 - [32] Ustawa z 8 lipca 2010 o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych
 - [33] Ustawa z 29 czerwca 2011 o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących
 - [34] Ustawa z 24 lutego 2017 o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską
 - [35] Ustawa z 7 kwietnia 2017 o inwestycjach w zakresie budowy lub przebudowy toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 2,5 metra
 - [36] Ustawa z 22 lutego 2019 o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym
 - [37] Rozporządzenie Rady Ministrów z 27 października 1961 w sprawie odległości i warunków, jakie powinny być zachowane przy wydawaniu decyzji lokalizacyjnych dla inwestycji w sąsiedztwie dróg publicznych, linii kolejowych i lotnisk
 - [38] Zarządzenie Nr 68 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z 23 marca 1966 w sprawie lokalizacji szczegółowej niektórych obiektów budowlanych mogących stanowić przeszkody dla ruchu lotniczego
 - [39] Aneks 14 do Konwencji chicagowskiej, Lotniska
 - [40] <http://sjp.pwn.pl/szukaj/infrastruktura.html>; [podgląd 5 kwietnia 2022]

Zarząd Krajowy Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
w dniu 07 czerwca 2022 r. w Warszawskim Domu Technika NOT
w Warszawie, zorganizował

Premierę „Nowoczesnego wagonu Intermodalnego”.

W Premierze uczestniczyło ok 100 osób ze świata nauki i biznesu

Innowacyjny system transportu kolejowego wykorzystujący nową konstrukcję wagonu do przewozu pojazdów ciężarowych i specjalnych.

Przedmiotem innowacyjnego projektu nazwanego "TC - Platform" jest wprowadzenie nowego produktu integrującego transport drogowy i kolejowy.

Autorzy projektu Prof. Mirosław Nader oraz mgr inż. Mariana Sala uzyskali w Urzędzie Patentowym Rzeczypospolitej Polskiej PATENT Nr 214797 na wynalazek pt. „Kolejowy wagon transportowy”. Innowacyjnym rozwiązaniem patentowym w stosunku do istniejących jest boczny załadunek pojazdów za pomocą wysuwanej i wsuwanej podłogi wagonu opartej o rampę, na którą wjeżdża pojazd.

Wprowadzenie projektu spowoduje wzrost konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego oraz zwiększy udział kolei w przewozie pojazdów samochodowych (TIR-ów) i specjalnych, co w aktualnej rzeczywistości staje się nieuniknione. Odpowiednia lokalizacja terminali intermodalnych, zintegruje punkty przeładunkowe do dróg łączących obsługę głównych korytarzy kolejowych z obsługą portów morskich i siecią autostrad oraz dróg ekspresowych. System może być zastosowany w przewozach europejskich, w tym w obszarze Trójmorza oraz w transporcie na daleki Wschód.

Nowe rozwiązanie obejmuje znaczące zwiększenie efektywności przewozowej ładunków w porównaniu do metod istniejących.

Należy zwrócić uwagę na wymierne efekty ekologiczne, ekonomiczne i poprawę warunków egzystencji ludzi

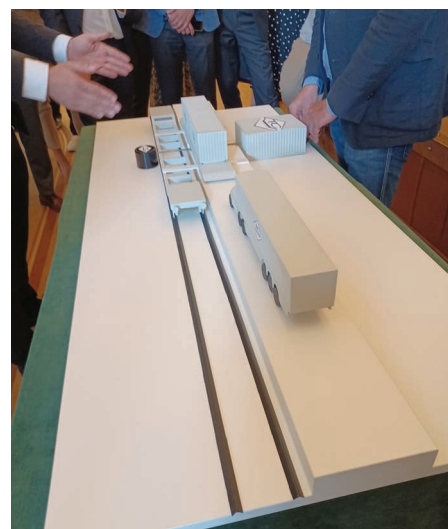
znajdujących się w strefach oddziaływania transportu drogowego:

- redukcja emisji spalin, czyli zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.
- ograniczenie zużyciu paliwa i zmniejszenie kosztów eksploatacji,
- redukcja drgań i hałasu oddziałującego na otoczenie,
- redukcja ilości szkodliwego ścieru z opon samochodowych,
- ograniczenie zużycia infrastruktury drogowej,
- korzystne zastosowanie projektu w okresie pandemii i wojny,
- wykorzystanie w przyszłości autonomicznych pojazdów kolejowych i drogowych w ramach sieci 5G.

Zestaw drogowy zostaje załadowany na wagon i zjeżdża po nieskomplikowanej konstrukcji rampie stacji docelowej, bez konieczności rozpinań składu kolejowego i z wyeliminowaniem niewygodnego kolejkowania metodą FIFO („pierwszy wjeżdża pierwszy wyjeżdża”).

Intermodalny model przewozowy droga – kolej – droga, znakomicie wpisuje się w wytyczne Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju z perspektywą do 2030 r. przyjętą uchwałą Rady Ministrów w 2017 r. Projekt wpływa znacząco na spowolnienie zmian klimatu i procesu degradacji środowiska niszczonego przez transport drogowy.

Projekt prof. Mirosława Nadera i mgr inż. Mariana Sali w 2021 r. został zmodyfikowany przez dr inż. Stanisława Nadera i zarejestrowany w Urzędzie Patentowym.





REKMA Sp. z o.o.

ul. Szlachecka 7

32-080 Brzezie

tel. +48 12/633 59 22

fax +48 12/397 52 20

www.rekma.pl

- Dylatacje bitumiczne EDM typ Rekma
- Dylatacje mechaniczno-asfaltowe
SILENT-JOINT^{RESA}
- Szczeliny dylatacyjne w nawierzchniach betonowych i asfaltowych
- Naprawa spękań nawierzchni
- Specjalistyczne cięcie nawierzchni betonowych i asfaltowych
- Wypełnianie szczelin dylatacyjnych w torowiskach tramwajowych
- Natrysk środkami hydrofobowymi i hydrofilowymi
- Rowkowanie (grooving) nawierzchni
- Specjalistyczne wiercenie otworów pod kotwy i dyble
- Kruszenie nawierzchni betonowych metodą ultradźwiękową – RMI



SPECJALISTYCZNE PRACE DROGOWE