



BIULETYN INFORMACYJNY

nr 7/2019

LIPIEC 2019 R.

TEMAT MIESIĄCA:
Paliwa alternatywne
IV Pakiet Kolejowy

AKTUALNOŚCI



Wizyta delegacji z Krajowego Przedsiębiorstwa Infrastruktury Kolejowej z Bułgarii w CUPT

23 lipca br. CUPT gościł 12 – osobową delegację z Krajowego Przedsiębiorstwa Infrastruktury Kolejowej z Bułgarii (NRIC). W trakcie spotkania zaprezentowano misję i główne zadania realizowane na co dzień przez CUPT w kontekście wdrażania Funduszy Unijnych przeznaczonych na rozwój sektora transportu w Polsce.

[Czytaj więcej...](#)



Warszawa bardziej ekologiczna, dzięki Funduszom Unijnym

O ponad 80% zwiększy się liczba autobusów elektrycznych w Warszawie. Obecnie po stolicy jeździ 31 autobusów z napędem elektrycznym. Środki z Programu Infrastruktura i Środowisko pozwolą na zakup dodatkowych 130 pojazdów. Zarząd MZA podpisał dzisiaj umowę na zakup 130 elektrobusów.

[Czytaj więcej...](#)



Aktualizacja listy rankingowej oraz dokumentacji w konkursie dla działania 3.2 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

Informujemy, że w związku ze zwiększeniem alokacji przez IZ POIiŚ w konkursie Nr 3.2/1/16 przyznano dofinansowanie ze środków unijnych kolejnym projektom wyłonionym do dofinansowania po procedurze odwoławczej.

[Czytaj więcej...](#)



Doposażenie intermodalnego terminala ro-ro w OT Port Gdynia

OT Port Gdynia Sp. z o.o. przy wsparciu Unii Europejskiej realizuje projekt pn. „Doposażenie intermodalnego terminala ro-ro w Gdyni przez OT Port Gdynia Sp. z o.o.”, który polega na wyposażeniu Spółki w specjalistyczne urządzenia przeładunkowe do obsługi ładunków w jednostkach intermodalnych oraz urządzenia informatyczne wspomagające obsługę tych ładunków.

[Czytaj więcej...](#)



Droga S17 pomiędzy Lublinem a Warszawą dłuższa o 30 km!

Od 19 czerwca 2019 roku kierowcy mogą korzystać z 13 km odcinka drogi ekspresowej S17 pomiędzy węzłami Skrudki i Kurów Zachód. A od dziś trasa, która niedługo połączy Warszawę z Lublinem, wydłużyła się o kolejne 30 km, od końca obwodnicy Garwolina do Ryk.

[Czytaj więcej...](#)



Obwodnica Olsztyna w całości dostępna dla kierowców

Od 1 lipca 2019 r. kierowcy mogą korzystać z całej południowej obwodnicy Olsztyna w ciągu drogi ekspresowej S51. Otwarcia ostatniego brakującego odcinka tej trasy, pomiędzy węzłami Olsztyn Południe i Olsztyn Jaroty, dokonał wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

[Czytaj więcej...](#)

TEMAT MIESIĄCA:

PALIWA ALTERNATYWNE

Rewolucja w zakresie napędu pojazdów dzieje się na naszych oczach. Zastosowanie paliw alternatywnych rośnie na świecie, w tym w Europie, z każdym rokiem.

W KIERUNKU NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ

Zapobieganie niebezpiecznym zmianom klimatu stanowi priorytet funkcjonowania Unii Europejskiej (UE). Jednym z nadrzędnych celów UE jest tzw. neutralność klimatyczna rozumiana jako zbilansowanie emisji gazów cieplarnianych i możliwości jej pochłaniania przez środowisko naturalne, która ma zostać osiągnięta do 2050 r. W związku z tym podejmowane są rozmaite działania, aby znacząco zredukować emisje gazów cieplarnianych w Europie. Komisja Europejska (KE) dostrzegając zarówno potrzebę ochrony środowiska, jak i promocji zrównoważonego transportu, opublikowała w 2011 r. Białą Księgę, czyli Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Jej zapisy wzywają państwa członkowskie do drastycznej redukcji emisji gazów cieplarnianych mającej na celu ograniczenie wzrostu temperatury do maksymalnie 2°C i spowolnienie zmian klimatu.

Aby cel ten został osiągnięty, UE musi do 2050 r. ograniczyć emisje o 80-95 % w porównaniu z poziomem z 1990 r.

Zgodnie z przygotowanym przez KE planem działania prowadzącym do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r., w samym sektorze transportu, stanowiącym duże i stale rosące źródło emisji gazów cieplarnianych, niezbędne jest ograniczenie emisji o ok. 20 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 2008 r.

i o co najmniej 60 % do 2050 r. w porównaniu z poziomem z roku 1990¹.

ROZWÓJ NOWYCH PALIW I SYSTEMÓW NAPĘDOWYCH ZGODNYCH Z ZASADĄ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Wyczerpujące się konwencjonalne źródła energii, trudności z ich dalszym pozyskaniem oraz ich rosnąca cena powodują zwiększone zainteresowanie alternatywnymi źródłami energii w transporcie. Do paliw alternatywnych zalicza się z reguły paliwa inne niż węgiel, benzyna czy olej napędowy. Wśród nich są zarówno te pochodzące ze źródeł nieodnawialnych, jak i te pochodzące ze źródeł odnawialnych. Paliwa alternatywne ze źródeł odnawialnych pochodzą głównie z biomasy, energii słonecznej, wodnej lub wiatrowej.

Jednym z projektów realizowanych w celu większego wykorzystania energii elektrycznej jako alternatywnego źródła zasilania samochodów jest Projekt LEM, czyli LOTOS Electro Mobility współfinansowany ze środków instrumentu finansowego CEF. Projekt LEM polega na pilotażowej budowie sieci 12 stacji szybkiego ładowania pojazdów elektrycznych wraz z systemem obsługi klienta na istniejącej sieci stacyjnej spółki LOTOS Paliwa wzdłuż korytarzy TEN-T w Polsce, na trasie Trójmiasto-Warszawa - odcinki autostrady A1 i A2. Projekt realizowany jest od listopada 2017 r. do grudnia 2020 r. Wartość projektu to 0,8 mln EUR. Projekt ma na celu zapewnienie możliwości przejazdu elektrycznym samochodom

¹Zob. więcej: https://ec.europa.eu/clima/citizens/eu_pl

osobowym na trasie korytarzy TEN-T z powszechnym dostępem do stacji ładowania, a także zgromadzenie danych nt. wykorzystania i funkcjonowania utworzonej infrastruktury oraz systemu obsługi klienta.

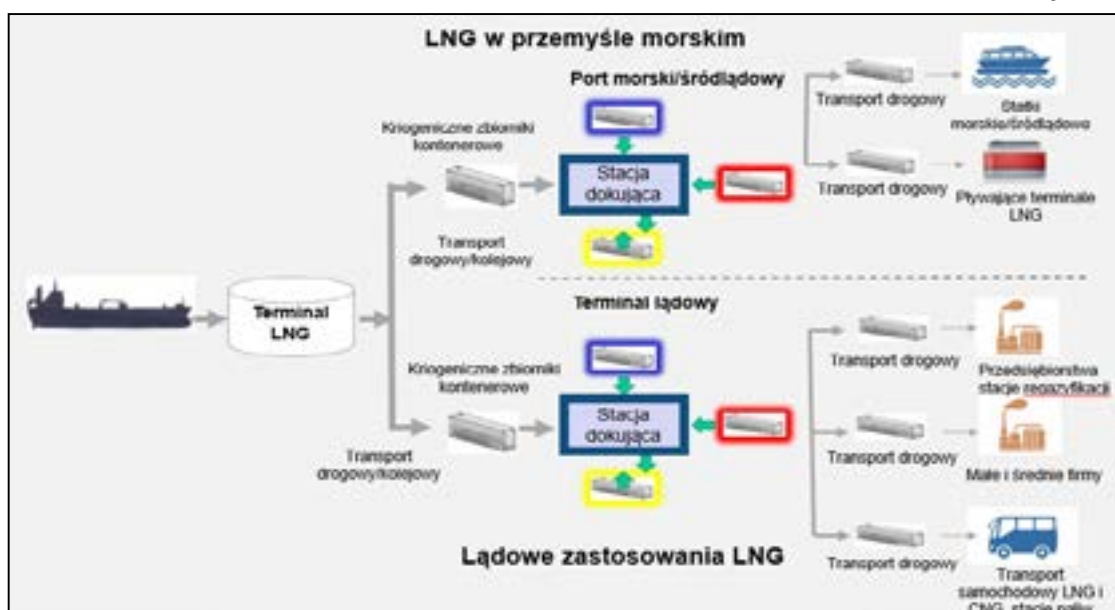
Nad stworzeniem infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych w celu dekarbonizacji transportu miejskiego w Warszawie pracują również Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.

W ramach projektu, na terenie zajezdni Redutowa w Warszawie stworzona będzie nowoczesna infrastruktura do ładowania pojazdów elektrycznych: 140 stacji ładowania oraz 5 masztów z pantografami wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Projekt jest dofinansowany ze środków europejskich w kwocie 1,14 mln EUR, a cała jego wartość to ponad 5,67 mln EUR.

Z kolei paliwa pochodzące ze źródeł nieodnawialnych to głównie różne odmiany gazu ziemnego zwanego również niebieskim paliwem. Zaliczamy do nich:

- » LNG (z ang. Liquefied Natural Gas) – ciekły gaz ziemny, składający się w 95% z metanu. Jest gazem bezbarwnym, bezwonny i nie ma toksycznych właściwości. Poprzez zmianę ze stanu lotnego w płynny i ponad 600-krotnemu zmniejszeniu objętości, można go bezpiecznie przewozić zarówno cysternami samochodowymi, kolejowymi oraz statkami. Stanowi dogodne paliwo zarówno w transporcie drogowym jak i morskim. Obecnie na świecie pływa już ponad 160 statków napędzanych tym paliwem. Ciekły gaz ziemny z uwagi na niską temperaturę (poniżej -162°C) wymaga zbiornika kriogenicznego. Istotne elementy systemu logistyki i dystrybucji LNG to inteligentne stacje dokujące, które umożliwiają: bezpieczne, długoterminowe magazynowanie LNG w kriogenicznych zbiornikach kontenerowych oraz redystrybucję LNG na rzecz odbiorców końcowych w transporcie morskim i lądowym. Jednym z projektów realizowanych w tym obszarze jest budowa pilotażowej stacji dokującej jako elementu systemu dystrybucji LNG w oparciu o kriogeniczne kontenery zbiornikowe. Budowa finansowana jest częściowo



Rys. Schemat logistyki opartej na kontenerach LNG i stacjach dokujących. Źródło: REMONTOWA LNG SYSTEMS Sp. z o.o.

z instrumentu finansowego CEF, a beneficjentem jest REMONTOWA LNG SYSTEMS Sp. z o.o. Okres realizacji projektu rozpoczął się w grudniu 2017 r., a skończy się pod koniec 2020 r. Wartość projektu wynosi 1,89 mln EUR, w tym dofinansowanie w wysokości 0,94 mln EUR.



Rys. 2 Stacja dokująca. Źródło: REMONTOWA LNG SYSTEMS Sp. z o.o.

- » LPG (z ang. Liquefied Petroleum Gas) – to mieszanina propanu i butanu, stosowana najczęściej jako paliwo silnikowe (tzw. autogaz). Wykorzystywany również do ogrzewania budynków lub do zasilania kuchenek gazowych czy grilli z butli. LPG w przeciwieństwie do LNG jest gazem łatwopalnym co sprawia, że zarówno składowanie, jak i transport wiążą się z większym ryzykiem. LPG w czasie spalania emituje o 20% mniej dwutlenku węgla niż w przypadku spalania oleju opałowego.
- » CNG (z ang. Compressed Natural Gas) – sprężony gaz ziemny, stosowany do napędu pojazdów silnikowych zarówno z zapłonem iskrowym, jak i z samoczynnym. Pojazdy

napędzane CNG mogą wykorzystywać gaz pochodzący ze źródeł odnawialnych oraz nieodnawialnych. Główną zaletą stosowania CNG jest niska emisja zanieczyszczeń m.in. cząstek stałych przy spalaniu ze względu na małą zawartość procentową węgla. Z tego też powodu w wielu miastach na świecie jest to często stosowane paliwo zasilające pojazdy komunikacji miejskiej. Autobusy napędzane CNG są najbardziej powszechnym napędem alternatywnym w Polsce. W Warszawie jeżdżą już pierwsze autobusy napędzane CNG. Umowa na dostawę autobusów gazowych została podpisana w czerwcu 2018 r., a finalnie do Miejskiego Zakładu Autobusowego w Warszawie trafi 110 autobusów.

Coraz częściej stosowanym paliwem do napędzania środków transportu jest również wodór, który ze wszystkich paliw, ma największą wartość opałową i ciepło spalania w odniesieniu do masy.

Wodór w stanie wolnym występuje bardzo rzadko, w większości występuje w postaci związków chemicznych. Jeden z takich związków – woda – jest jego najpowszechniejszym źródłem na świecie. Niestety obecnie znikoma część światowej produkcji wodoru pochodzi z elektrolizy wody. Przeważająca większość produkowanego wodoru powstaje w wyniku reformingu metanu przy wykorzystaniu pary wodnej. Tego typu instalacja powstaje w rafinerii LOTOS w Gdańsku i wraz z budową pierwszych punktów tankowania wodoru, które powstaną w Gdańsku oraz w Warszawie do końca 2021 roku stanowi element projektu Pure H₂ wdrażanego przez Grupę LOTOS oraz Lotos Paliwa Sp. z o.o. Głównym celem projektu Pure H₂ jest uruchomienie sprzedaży wodoru o bardzo wysokiej czystości (99,999%), który mógłby być wykorzystywany przez środki m.in. transportu miejskiego. Pierwsze stacje do tankowania wodoru

powstaną w bezpośrednim sąsiedztwie gdańskiej rafinerii oraz na warszawskiej stacji paliw sieci LOTOS przy ul. Łopuszańskiej. Stacja ta to część Niebieskiego Szlaku, czyli projektu rozbudowy sieci ładowarek dla samochodów elektrycznych i hybrydowych na stacjach LOTOS. Projekt jest dofinansowany z instrumentu finansowego CEF, jego dofinansowanie stanowi blisko 2 mln EUR.

Przykłady projektów ukierunkowanych na rozwój paliw alternatywnych wskazują na duży potencjał jak i potrzebę rozwoju tego typu inwestycji. Znajduje to odzwierciedlenie w planach Komisji Europejskiej finansującej tego typu projekty w ramach projektów badawczych i wdrożeniowych.

Obecnie KE wraz z Agencją Wykonawczą ds. Innowacji i Sieci (INEA) planuje kolejny nabór wniosków w ramach instrumentu finansowego CEF - Transport Blending Facility.

Jest to instrument umożliwiający niestandardowy montaż finansowy zakładający udział środków bezzwrotnych - unijna dotacja z CEF oraz środków zwrotnych (np. pożyczki), pochodzących z akredytowanych przez KE instytucji finansowych. Kolejny konkurs będzie wspierał m.in. rozwój paliw alternatywnych tj. LNG, CNG, energię elektryczną i wodór. Zgodnie z określonymi przez Komisję Europejską zasadami wysokość wnioskowanego dofinansowania z CEF wynosić będzie co najmniej 1 mln EUR. Jednocześnie wartość finansowania zwrotnego dla projektu powinna wynieść 5 mln EUR, a w przypadku pożyczki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego 12,5 mln EUR.

Można oczekiwać, że zarówno przyszłe nabory w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – CEF, jak i programy w perspektywie finansowej na lata 2021-2027 będą szeroko promowały rozwój technologii wdrażania paliw alternatywnych w celu osiągnięcia celów określonych w Białej Księdze zmierzających ku neutralności klimatycznej.



Rys. 3 Projekt Pure H₂, Źródło: Grupa LOTOS.

Autor: Tomasz Mostowski, Naczelnik, Wydział Projektów Śródlądowych oraz Multibranżowych, Departament Przygotowania Projektów i Wdrażania, CUPT.

IV PAKIET KOLEJOWY

W związku z rozpoczętym wdrażaniem nowych europejskich przepisów prowadzących do utworzenia jednolitego systemu kolejowego na terenie Unii Europejskiej, w niniejszym artykule przedstawiono najważniejsze kwestie, które już mają lub będą miały istotny wpływ na funkcjonowanie kolei w Polsce.



Tytuł tego artykułu mógłby sugerować tematykę z obszaru „political fiction” gdyby nie fakt, że tak potocznie określa się zestaw sześciu aktów prawnych uchwalonych w 2016 roku, którego celem jest ustanowienie jednolitego obszaru kolejowego Unii Europejskiej.

Skoro mamy już czwarty pakiet, to oczywiście musiały być też pakiety wcześniejsze. Idea jednolitego obszaru kolejowego realizowana jest już co najmniej od kilkunastu lat.

Za pierwszy krok w kierunku stworzenia wspólnego rynku kolejowego można przyjąć wprowadzenie w 1991 r. dyrektywy 91/440 w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty. Jej celem było uregulowanie statusu państwowych przedsiębiorstw kolejowych jako jednostek gospodarczych i wyjaśnienie podziału odpowiedzialności finansowej między państwem i kolejami tak, aby zmniejszyć długi ciężące na kolejach i doprowadzić do niezależnego finansowego zarządzania kolejami.

Oddzielenie zarządzania przewozami od zarządzania infrastrukturą oraz ewentualne wydzielenie organizacyjne i instytucjonalne miało umożliwić dostęp międzynarodowym grupom przedsiębiorstw kolejowych do infrastruktury państw członkowskich.

W 1998 r. Komisja Europejska (KE) przedłożyła propozycje trzech dyrektyw tzw. infrastrukturalnych, które poszerzyły zakres regulacji zawartych w dotychczas obowiązujących dyrektywach. W 2001 r., tj. po dwóch latach konsultacji, dyrektywy infrastrukturalne, określane obecnie jako pierwszy pakiet kolejowy, zostały przyjęte i opublikowane.

Dla przypomnienia – dyrektywy wymagają implementacji do prawa krajowego, natomiast rozporządzenia stosuje się bezpośrednio (są elementem prawa krajów członkowskich).

Podstawowa dyrektywa 2001/12/WE zawiera precyzyjną definicję kompetencji zarządcy infrastruktury i przejrzyste oddzielenie infrastruktury od wykonywania przewozów. Państwom członkowskim zaleca się, aby przyznawanie równego i nie dyskryminującego dostępu do infrastruktury zostało powierzone organom lub podmiotom, które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych.

Rozszerzone zostało również prawo dostępu do infrastruktury kolejowej. Oprócz grup międzynarodowych i przedsiębiorstw realizujących międzynarodowe przewozy kombinowane towarów dostęp taki uzyskały także, niezależnie od rodzaju przewozów, przedsiębiorstwa kolejowe w zakresie międzynarodowych przewozów towarów na Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TransEuropean Railway Freight Network – TERFN). Dyrektywa ta została następnie zmieniona w 2004 r. dyrektywą 2004/51/EC w ramach tzw. **drugiego pakietu kolejowego**,

którego celem jest poszerzenie dostępu do sieci kolejowej poprzez pełne otwarcie rynku kolejowych przewozów towarowych krajowych i międzynarodowych od 2006 r.

Równocześnie przyjęta w drugim pakiecie kolejowym dyrektywa 2004/49/EC o bezpieczeństwie w transporcie kolejowym zawiera modyfikacje dyrektywy 2001/14 w odniesieniu do harmonizacji struktur regulujących w państwach członkowskich kwestie bezpieczeństwa, definiuje zakres odpowiedzialności pomiędzy uczestnikami rynku oraz wskazuje na konieczność opracowania wspólnych celów oraz metod w zakresie bezpieczeństwa.

W 2007 r. Parlament Europejski przyjął akty prawne, określane jako **trzeci pakiet kolejowy**:

- » Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca Dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz Dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i nakładania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.Urz. UE . L 315 z dnia 3.12.2007 r.).
- » Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty. Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE . L 315 z dnia 3.12.2007 r.).

Podstawowym aktem prawnym **czwartego pakietu kolejowego** jest zaś Dyrektywa 2016/797 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei

w Unii Europejskiej (Dz.Urz. UE L 2016.138 z dnia 26.5.2016 r.)

Idea jaka przyświecała uchwaleniu tej dyrektywy została sformułowana w jej art.1 w sposób następujący:

„Niniejsza dyrektywa określa warunki, jakie muszą zostać spełnione, aby osiągnąć interoperacyjność w obrębie systemu kolei Unii w sposób zgodny z dyrektywą (UE) 2016/798 (dotyczącą bezpieczeństwa na kolei), aby zdefiniować optymalny poziom harmonizacji technicznej, umożliwić ułatwienie, doskonalenie i rozwój usług transportu kolejowego w Unii i w relacjach z państwami trzecimi oraz przyczynić się do urzeczywistnienia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i stopniowego tworzenia rynku wewnętrznego. Warunki te dotyczą projektowania, budowy, dopuszczenia do eksploatacji, modernizacji, odnowienia, eksploatacji i utrzymania części tego systemu, a także kwalifikacji zawodowych, wymagań zdrowotnych i dotyczących bezpieczeństwa mających zastosowanie do personelu mającego udział w jego eksploatacji i utrzymaniu.”

Równocześnie w art. 2 zdefiniowano pojęcie interoperacyjności. „Interoperacyjność” oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności.

Czwarty pakiet kolejowy jest umownie podzielony na dwa filary:

- » **Filar techniczny** – dotyczy obszaru bezpieczeństwa na kolei, certyfikacji i dopuszczania do eksploatacji pojazdów, certyfikacji infrastruktury, preautoryzacji ERTMS oraz badania wypadków kolejowych.
- » **Filar rynkowy** – dotyczy głównie rynku przewozów pasażerskich, jego docelowo pełnej liberalizacji oraz upowszechnienia mechanizmów konkurencyjnych.

Polska (podobnie jak 16 innych krajów członkowskich UE) skorzystała z możliwości wydłużenia okresu przejściowego na wdrożenie przepisów o 1 rok, aby mieć więcej czasu na przygotowanie się do nowych regulacji, które tym samym zaczną obowiązywać od 16 czerwca 2020 r.

Część przepisów IV pakietu kolejowego obowiązuje w naszym kraju już dziś. Dotyczą one przede wszystkim funkcjonowania internetowej aplikacji One Stop Shop stworzonej w celu usprawnienia procedur związanych z uzyskiwaniem zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego. Uruchomienie aplikacji stanowi jednak wstęp dla dużo dalej idących i bardziej złożonych zmian. Jak informuje Urząd Transportu Kolejowego, wejście w życie całości przepisów IV pakietu kolejowego przewidziane jest na połowę roku 2020, choć część nakładanych przez pakiet obowiązków będzie trzeba stosować już od 16 czerwca 2019 roku.

W ramach IV pakietu kolejowego utworzono także specjalną instytucję, której zadaniem jest eliminowanie prawa stwarzającego nieuzasadnione bariery dla jednolitego rynku kolejowego. Jest nią Agencja Kolei Unii Europejskiej (European Union Agency for Railways (ERA)), powołana do życia Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r.

Docelowo, czwarty pakiet kolejowy, przynajmniej w filarze rynkowym, ma stanowić kolejny krok na drodze do pełnej liberalizacji przewozów pasażerskich w Europie. By to osiągnąć, wprowadza się znaczącą zmianę w sposobie kontraktowania usługi kolejowych przewozów pasażerskich. Wraz z wejściem w życie nowych regulacji upowszechnieniu ulec ma bowiem kontraktowanie tychże w formie konkurencyjnego przetargu.

Zgodnie z Rozporządzeniem 2016/2338 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz.Urz. UE L 354 z dnia 23.12.2016 r. - obowiązuje od dnia 24 grudnia 2017 r.):

- » Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych jest ograniczony i w odniesieniu do usług kolejowego transportu pasażerskiego nie przekracza

- » Właściwy organ może zdecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego, gdy ich średnia wartość roczna szacowana jest na mniej niż 7 500 000 EUR, lub w zakresie mniejszym niż 500 000 kilometrów (art.5 ust.4).

- » Właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim udzielaniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych



15 lat (art.4 ust.3). Może zostać przedłużony o połowę (przy wystąpieniu określonych okoliczności), jednak pod warunkiem, że zamówienie prowadzące do zawarcia umowy zostało udzielone na podstawie procedury przetargowej.

w zakresie transportu kolejowego na okres maksymalnie 10 lat.

- » Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, zawarte w następstwie udzielonych bezpośrednio zamówień na podstawie procedury innej niż procedura

przetargowa do dnia 2 grudnia 2019 r., mogą obowiązywać do dnia ich wygaśnięcia. Okres obowiązywania takich umów nie może przekraczać 10 lat.

W praktyce wprowadzenie w życie nowych przepisów oznacza, że w transporcie kolejowym:

- » w przypadku przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich, dla których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu, umowy z wolnej ręki można zawierać do grudnia 2023 r. na okres do 15 lat. Aktualna umowa PSC z PKP Intercity wygaśnie w 2020 r., co oznacza że Minister Infrastruktury będzie mógł zawrzeć nową umowę na okres do 2035 r.
- » w przypadku przewozów regionalnych (międzywojewódzkich), dla których organizatorami są marszałkowie województw, będą mogli je zlecić Przewozom Regionalnym na 10-letni okres po 2020 r. tj. do 2030 r. (porozumienie polskiego rządu z KE).
- » w przypadku przewozów wojewódzkich, dla których organizatorami są marszałkowie województw, mogli je zlecać w trybie bezprzetargowym na okres do 2020 r. Nowa umowa w trybie bezprzetargowego powierzenia świadczenia usługi przewozu pasażerskiego musi być zawarta do końca 2020 r. (dotychczasowa umowa musi zatem wcześniej wygasnąć).

W powyżej wymienionych sytuacjach marszałkowie zobowiązani byli do ogłoszenia woli bezpośredniego powierzenia usługi na co najmniej rok przed rozpoczęciem obowiązywania nowej umowy, czyli do grudnia 2018 r. (takie działania podjęli np. marszałkowie województw śląskiego i łódzkiego).

W województwach, w których obecnie obowiązujące umowy wygasną po 2020 r. nie będzie możliwości ich przedłużenia w trybie bezpośredniego powierzenia usługi przewozu, który w ostatnich latach był dominujący w Polsce (miał miejsce tylko 1 przypadek przetargu na wykonywanie usługi przewozu w województwie kujawsko-pomorskim).

Natomiast przewozy miejskie, aglomeracyjne, metropolitalne realizowane na wyodrębnionych liniach kolejowych generalnie nie są przedmiotem zainteresowania czwartego pakietu kolejowego (nie muszą być interoperacyjne).

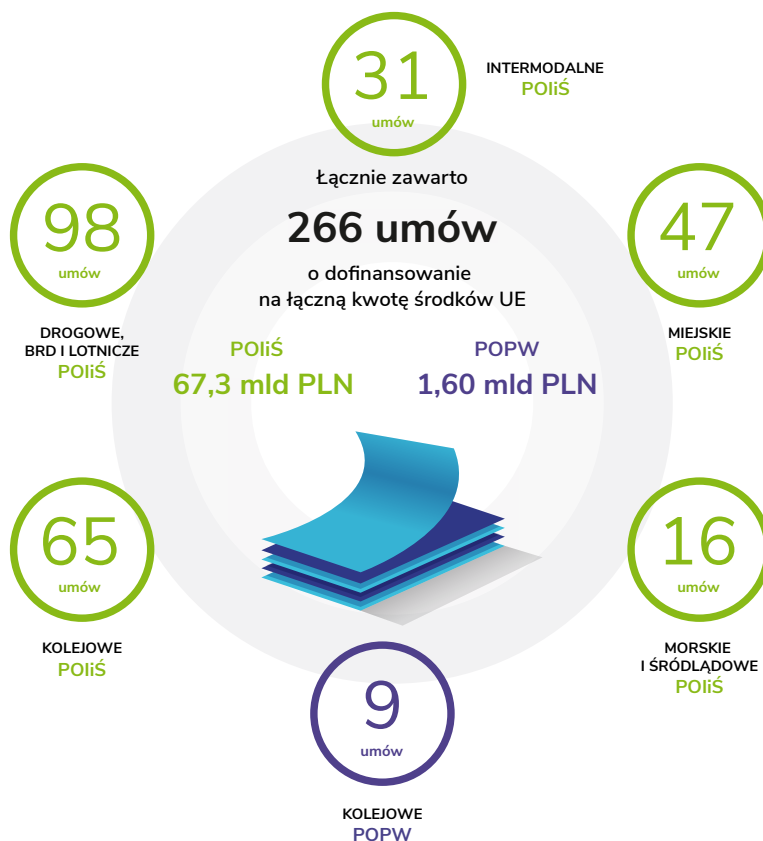
Eksperti interesujący się tematyką otwarcia rynku kolejowego, głównie w obszarze przewozów pasażerskich, nie mają wątpliwości, że liberalizacja przewozów i realna konkurencja będą w znaczącym stopniu zależeć od działań administracji publicznej.

Autor: Przemysław Wróbel, Doradca Dyrektora CUPT

FAKTY CUPT

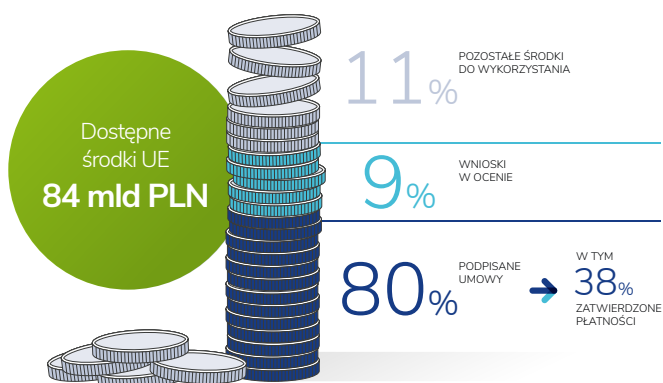
Zaawansowanie **Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020**
i **Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020** w CUPT
(stan na dzień 30.06.2019 r.)

Podpisane Umowy w podziale na branże (szt.)

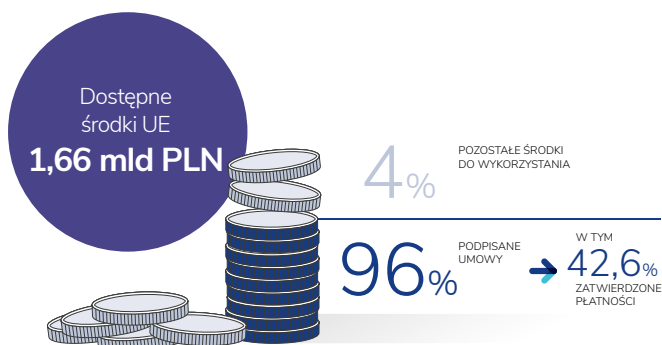


Wykorzystanie dostępnych środków UE (%)

POiŚ



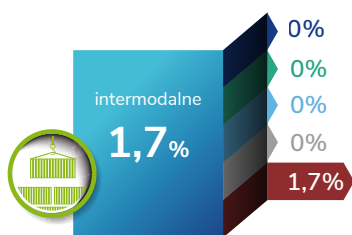
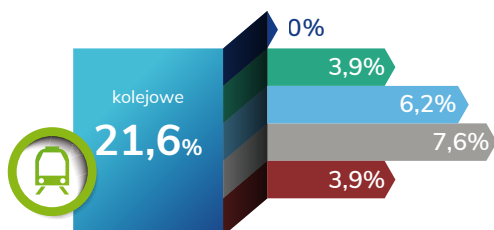
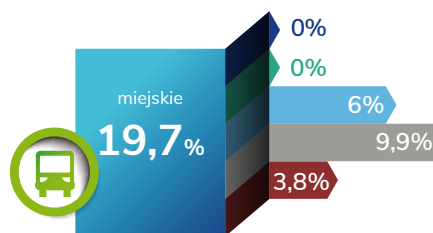
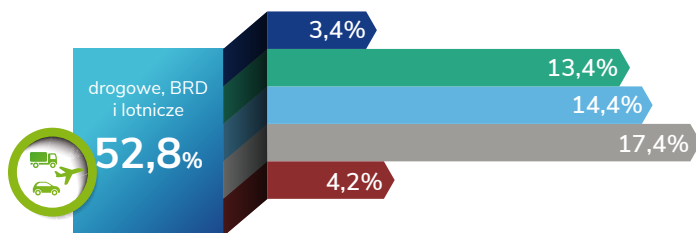
POPW



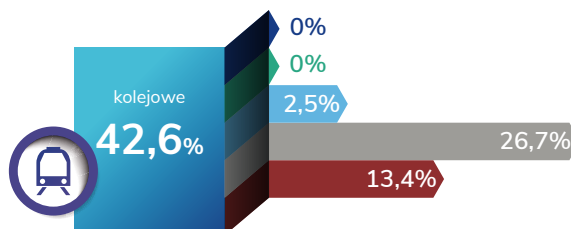
Zatwierdzone płatności w poszczególnych branżach (%)

2015 2016 2017 2018 2019

POliŚ

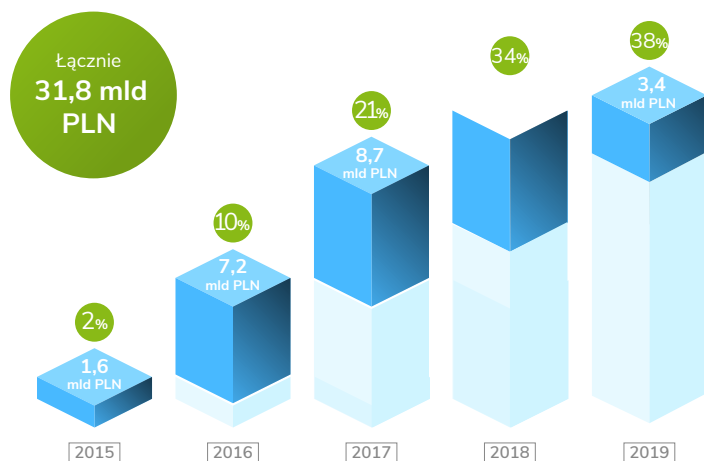


POPW

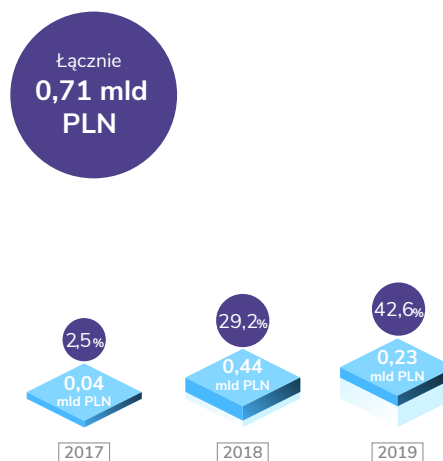


Zatwierdzone płatności globalnie - środki UE (mld PLN i %)

POliŚ



POPW



Wykorzystanie środków UE - Umowy i Wnioski w podziale na branże (%)



Podpisane Umowy



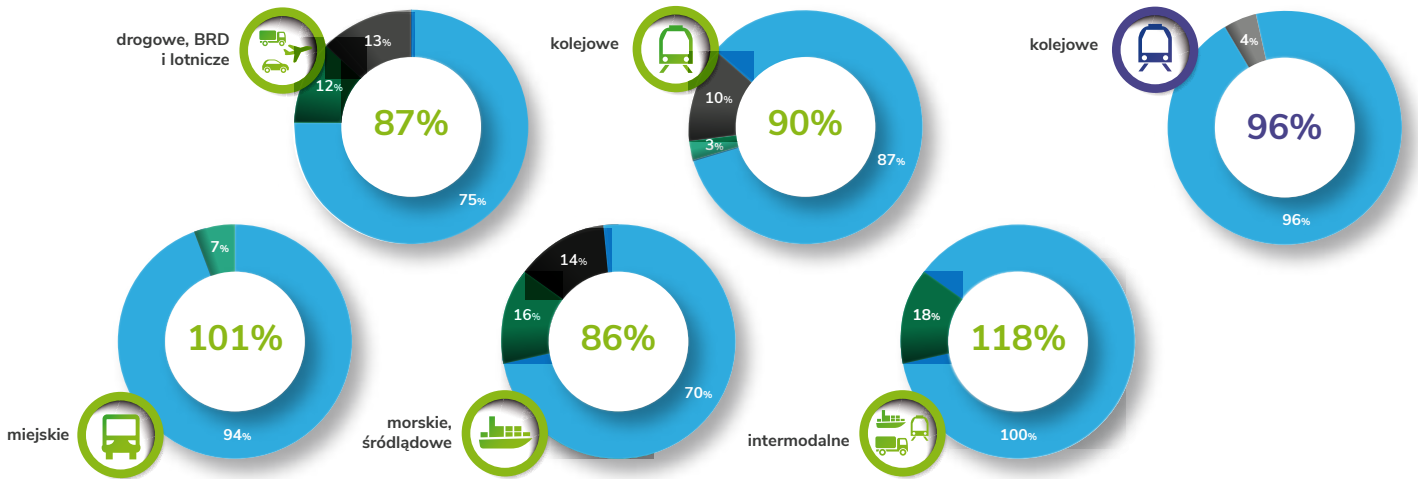
Wnioski w ocenie



Pozostało do wykorzystania

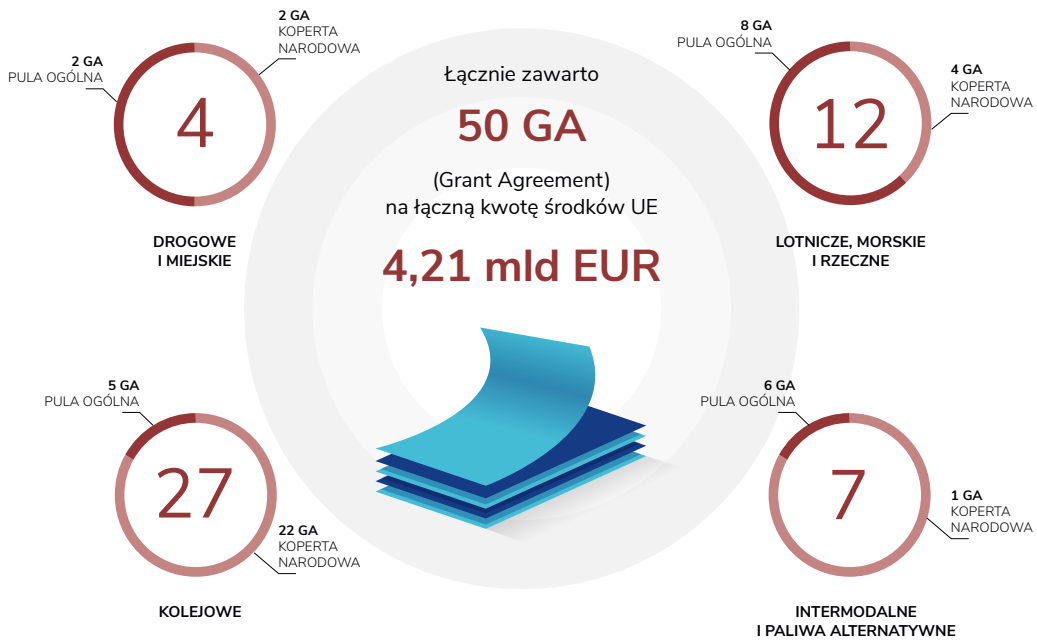
POIiŚ

POPW

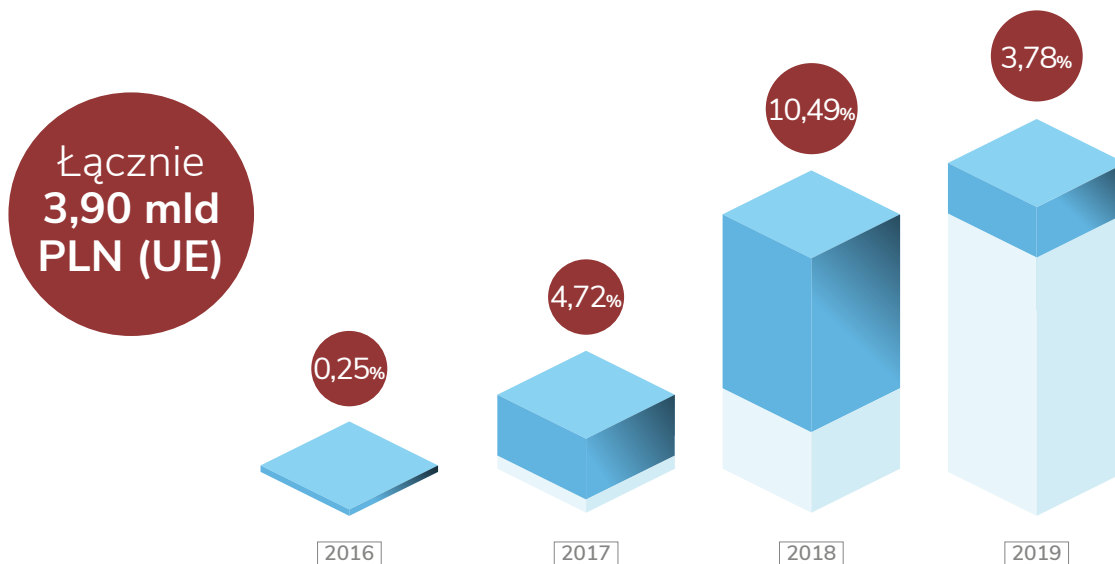


Zaawansowanie Instrumentu „Łącząc Europę” – CEF w CUPT (stan na dzień 30.06.2019 r.)

Podpisane GA w podziale na branże (szt.)

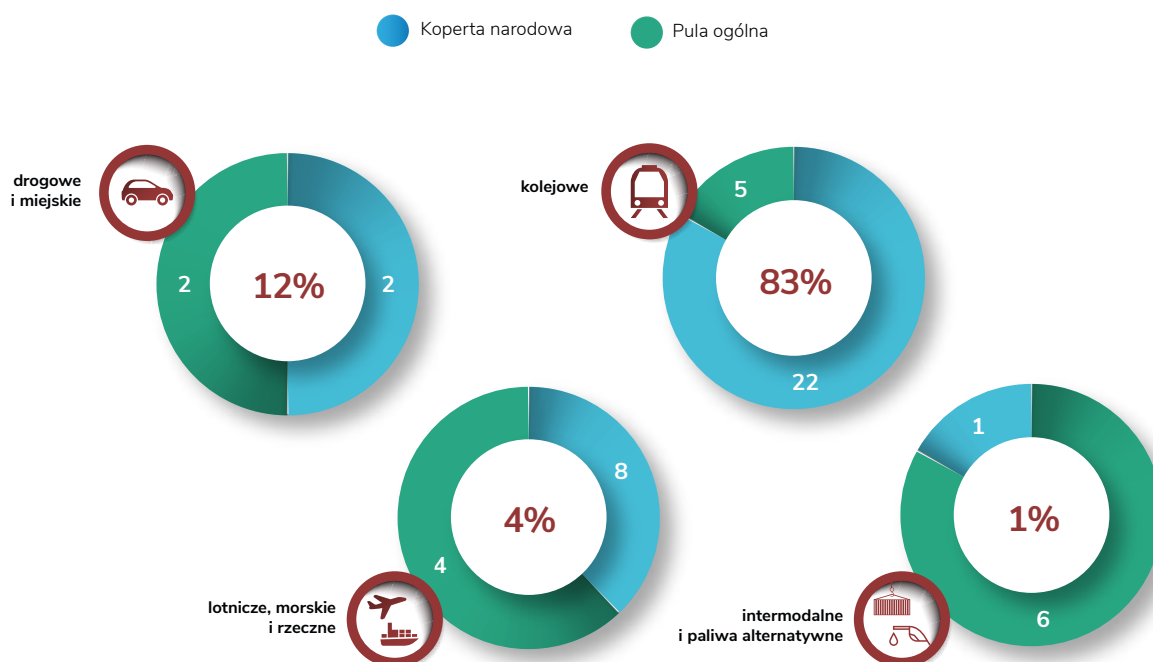


Zatwierdzone płatności realizowane za pośrednictwem CUPT (%)*



*zmiany w wartościach procentowych w stosunku do poprzednich okresów są konsekwencją aktualizacji wysokości środków, na które podpisane zostały GA, a także wartości ostatecznie rozliczonych płatności

Liczba GA (sztuki) i wykorzystanie środków UE w podziale na branże (%)



ZAPOWIEDŹ WYDARZEŃ I INFORMACJE



21 września – Dni Transportu organizowane przez Ministerstwo Infrastruktury i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zapraszamy na stoisko CUPT w Krakowie.

24-27 września – 13. Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2019. Zapraszamy na stoisko CUPT w Gdańsku.



www.cupt.gov.pl

Szanowni Państwo,

chcielibyśmy poznać Państwa opinie dotyczące funkcjonalności przekazywanych informacji. Prosimy o zgłaszanie sugestii, propozycji tematów, które – Państwa zdaniem – warto poruszyć na łamach biuletynu.

Zachęcamy do kontaktu z nami: biuletyn@cup.gov.pl



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



wiepodlega

POLSKA
STRONA GOSPODARWA
NIEPODLEGŁOŚCI

redakcja biuletynu: Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

www.cupt.gov.pl