

Kierunkowe założenia modelu finansowania utrzymania dworców kolejowych w Polsce

Paweł PODLEŚKO¹

Streszczenie

Celem artykułu jest zaprezentowanie wstępnych założeń finansowania utrzymania dworców kolejowych ze środków publicznych. Wskazano, że jest to kwestia wymagająca rozstrzygnięcia, co wynika z systemu opłat istniejących w całym sektorze transportu. Jest również istotna w kontekście rozstrzygnięć podejmowanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w odniesieniu do opłat pobieranych od przewoźników kolejowych przez zarządców infrastruktury i operatorów obiektów infrastruktury usługowej. W artykule opisano istniejącą sytuację operatorów stacji kolejowych w odniesieniu do źródeł finansowania ich działalności, struktury właścicielskiej operatorów oraz kategorii pociągów zamawianych przez różnych organizatorów. Przedstawiono również kierunki unijnej polityki transportowej dotyczącej zasad kreowania systemu opłat wyrównujących warunki konkurencji międzygałęziowej. W artykule zaprezentowano rozwiązania dotyczące finansowania utrzymania obiektów stacyjnych (w tym dworców) w państwach Unii Europejskiej (poza Wielką Brytanią) o najdłuższej sieci linii kolejowych (Niemcy, Włochy, Francja). W podsumowaniu zaprezentowano zaś propozycje kierunkowych rozwiązań tego problemu na gruncie polskim.

Słowa kluczowe: dworzec kolejowy, stacja kolejowa, utrzymanie obiektów infrastruktury usługowej, pomoc publiczna, organizacja transportu kolejowego

1. Cel artykułu

Zapewnienie finansowania utrzymania dworców kolejowych ze środków publicznych nie zostało dotąd w Polsce rozwiązane. Należy podkreślić, że jest to zagadnienie, które wymaga podjęcia, ponieważ prosta kontynuacja obecnych trendów, zmierzających do uporządkowania sytuacji przez obciążenie przewoźników pasażerskich dodatkowymi kategoriami kosztów, nie będzie krokiem wzmacniającym pozycję konkurencyjną transportu kolejowego w Polsce. Z tego powodu, celem artykułu jest zaprezentowanie zarysu potencjalnego modelu do podjęcia ewentualnych rozstrzygnięć w tym obszarze, z uwzględnieniem doświadczeń zagranicznych.

2. Istniejąca sytuacja

W przepisach dotyczących finansowania infrastruktury usługowej, dworzec jako element stacji

kolejowej, jest szczególnie traktowany. Formalnie, obowiązek utrzymania dworców spoczywa na podmiotach zarządzających tymi obiektami, zgodnie z ustawową nomenklaturą² – na operatorach stacji pasażerskich [4]. W tym celu, są oni uprawnieni do pobierania opłat od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej, jakim jest dworzec kolejowy [4]³. Przepisy ustawy o transporcie kolejowym określają, iż opłaty te nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora, powiększonych o rozsądny zysk. Zysk ten określono, jako stopa zwrotu z kapitału własnego operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyko, w szczególności związane z przychodami oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%” [4]⁴. Kwestia pobierania opłat „za korzystanie z dworca” była przedmiotem prowadzonego w lipcu 2019 r. postępowania przed regulatorem rynku kolejowego – Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) [7]. Z naturalnych powodów,

¹ Dr; Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej; e-mail: pawelpodlesko@wp.pl.

² Art. 4 ust 54. Dalej: ustawa o transporcie kolejowym.

³ Art. 4 ust 51 w związku z ust 53 ustawy o transporcie kolejowym. Stacja pasażerska to obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego (art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym).

⁴ Art. 36e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

kolejowi przewoźnicy pasażerscy nie są zainteresowani ponoszeniem dodatkowej (w ich rozumieniu) kategorii kosztów, pogarszających ich wyniki finansowe, a także pozycję konkurencyjną względem transportu drogowego. Przewoźnicy kolejowi argumentowali swoje stanowisko wskazując, że ponoszą już należności z tytułu wynajmu lokali przeznaczonych na kasy biletowe oraz powierzchni przeznaczonej na inną działalność (np. pod biletomaty), płacą zarządcom infrastruktury kolejowej za zatrzymywanie się pociągów na stacjach i przystankach oraz ponoszą odrębne opłaty na rzecz odpowiednich operatorów za wykorzystanie peronów, traktowanych jako obiekty infrastruktury usługowej [6].

Regulator rynku kolejowego nie podzielił jednak takiej argumentacji i stwierdził, że opłaty ponoszone ze względu na zatrzymanie się pociągów na stacjach powinny wynikać z ogólnego systemu opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej. Należy przy tym przyjąć, że w kontekście orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) z 10 lipca 2019 r. ten system powinien uwzględniać perony jako integralny element infrastruktury kolejowej, zawierający się w minimalnym dostępie oferowanym przewoźnikom. Pasażerowie natomiast wykorzystują w swych podróżach również dworce jako elementy infrastruktury usługowej (np. przez oczekiwanie na pociągi, korzystanie z przejść, toalet, tablic z rozkładami jazdy pociągów itp.). Zatem w tym wypadku nie chodzi o umowy czysto handlowe, określające koszty wynajmu przez przewoźników tzw. powierzchni komercyjnych, o których wspominali sami przewoźnicy w swoich stanowiskach. Problem dotyczy opłat za możliwość korzystania przez pasażerów danego przewoźnika z dworca określonego operatora. Już sam fakt przebywania podróżnych na dworcu jest przesłanką przemawiającą za koniecznością uregulowania relacji przewoźnika kolejowego i operatora stacji. Pasażerowie mają nieodpłatny dostęp do stacji pasażerskich, ale przewoźnicy kolejowi za usługi wykraczające poza gwarantowany im ustawowo zakres minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej powinni ponosić dodatkowe opłaty [5]. Z tego powodu powinni podpisać stosowne umowy z operatorami stacji pasażerskich, niejako opłacając prawo dostępu swoich pasażerów do dworców.

Warto zaznaczyć, że na całej sieci kolejowej w Polsce dominują przewozy pasażerskie uruchamiane w ramach świadczenia przez stosownego organizatora usług o charakterze użyteczności publicznej. Z danych udostępnionych przez Prezesa UTK na temat funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce w 2018 r.

wynika, że 93% pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez pociągi pasażerskie stanowią przewozy o charakterze usług publicznych [31]⁵. W Polsce, prawie wszyscy pasażerowie (98% ogólnej liczby pasażerów) są przewożeni pociągami uruchamianymi w tej kategorii usług [31]. W konsekwencji, obciążenie przewoźników dodatkowymi opłatami, spowoduje zwiększenie kosztów świadczonych przez nich usług. Tym samym, do utrzymania dotychczasowego poziomu oferty przewozowej, będzie niezbędne zwiększenie wydatków ponoszonych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Alternatywnym rozwiązaniem może być podwyżka cen biletów. W praktyce, niezależnie od przyjętego rozwiązania, ciężar utrzymania dworców spocznie głównie na stronie społecznej, zapewniającej finansowanie przewozów użyteczności publicznej oraz wykonującej funkcje publiczne niezwiązane z transportem (pasażerowie, organizatorzy). Efektem może być postępujący spadek konkurencyjności kolejowych przewozów pasażerskich względem drogowych, zwłaszcza przewozów indywidualnych. Sytuacja, w której przewozy drogowe zyskują przewagę w efekcie prowadzonej przez państwo członkowskie polityki transportowej jest dokładnie odwrotna od unijnych zamierzeń w tej dziedzinie.

„Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” [25], stanowiący wciąż aktualną strategię transportową całej Unii Europejskiej z horyzontem działań do podjęcia w perspektywie do 2030 roku, precyzuje jakie inicjatywy powinny być podjęte przez państwa członkowskie. Obejmuje to również kwestie opłat ponoszonych przez różne gałęzie transportu. W Białej Księdze stwierdzono: (...) *opłaty i podatki związane z transportem należy poddać restrukturyzacji pozwalającej na szersze zastosowanie zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”. Zasady te powinny stanowić podstawę roli transportu w promowaniu celów Europy w zakresie konkurencyjności i spójności, zaś całkowite obciążenie dla sektora powinno uwzględniać całkowite koszty transportu, łącznie z kosztami infrastruktury i kosztami zewnętrznymi* [25, s. 15]. (...) *Internalizacja efektów zewnętrznych, eliminacja zakłóceń podatkowych i nieuzasadnionych dopłat oraz swobodna i niezakłócona konkurencja są zatem częścią starań w zakresie dostosowania wyborów rynkowych do potrzeb zrównoważonego rozwoju* [25, s. 16]. (...) *Koszty lokalnych efektów zewnętrznych, takich jak hałas, zanieczyszczenie powietrza i zatary komunikacyjne, można zinternalizować dzięki opłatom za korzystanie z infrastruktury* [25]. *W przypadku samochodów osobowych opłaty drogowe coraz częściej uważa się za alternatywny sposób uzyskiwania przychodu*

⁵ Dalej: Sprawozdanie UTK.

oraz wpływu na ruch i zachowanie związane z podróżowaniem [25]. Celem długoterminowym jest stosowanie opłat dla użytkowników wszystkich pojazdów oraz w całej sieci, uwzględniających co najmniej koszty utrzymania infrastruktury, zatorów, zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem [25]. W efekcie tych stwierdzeń należy przyjąć, że organy Unii Europejskiej oczekują od państw członkowskich przede wszystkim aktywnego podejścia do zarządzania popytem na transport przez kreowanie zapotrzebowania na jego ekologiczne (i tzw. zasobooszczędne) gałęzie. Nie jest to zatem kwestia pozostawiona wyłącznie czynnikom czysto rynkowym. Co więcej, aktywna działalność państwa powinna prowadzić do urealnienia wszystkich kosztów, jakie poszczególne gałęzie transportu generują, w tym kosztów społecznych [21]⁶.

Przedsiębiorstwa transportowe powinny zatem wiedzieć, jakie kategorie kosztów powinny uwzględniać w swoim rachunku ekonomicznym i pokrywać je w bieżącej działalności. Z drugiej strony, działalność państwa powinna jednocześnie konkretyzować opłaty ponoszone przez przedsiębiorstwa transportowe. Innymi słowy, przedsiębiorstwa transportowe muszą ponosić należności odpowiednie do zinternalizowanych kosztów. W efekcie zarządzania popytem, użytkownicy systemu transportowego powinni dokonywać wyboru powierzenia zadań przewozowych, spośród najbardziej dostępnych im cenowo oraz przestrzennie przedsiębiorstw transportowych, odzwierciedlających w swoich ofertach koszty finansowania wykorzystywanej infrastruktury. Takie podejście do usług transportowych, zgodne z generalnym modelem ujętym w Białej Księdze, powinno doprowadzić do kanalizowania potrzeb transportowych w sektorach generujących relatywnie najniższe koszty całkowite, a jednocześnie – najbardziej dostępnych klientowi. Teoretycznie, w modelu unijnym taką ofertę najlepiej zapewnia transport kolejowy [21]. Nie oznacza to oczywiście konieczności natychmiastowego przejścia wszystkich podróźnych oraz nadawców ładunków na przewozy kolejowe. Istotna jest jednak potrzeba wyrównania warunków brzegowych oferowania usług

transportowych z uwzględnieniem faktycznych obciążeń (w tym społecznych, infrastrukturalnych) generowanych przez przedsiębiorstwa transportowe [20]. Jest to szczególnie istotne w kontekście konieczności realizacji przez Polskę postanowień unijnej „Strategii Europa 2020” [12]⁷, która w perspektywie 2020 roku przewiduje m.in. obniżenie emisji gazów cieplarnianych o 20% w porównaniu z 1990 rokiem oraz jednoczesny wzrost o 20% efektywności wykorzystania energii energetycznej. Bez zapewnienia warunków do uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami drogowymi oraz kolejowymi, osiągnięcie tych wskaźników będzie trudne do zrealizowania [8]⁸.

Istotne przy tym jest, aby zważyć, że działalność przewoźników kolejowych charakteryzuje się pełną odpłatnością (koszty infrastrukturalne, społeczne) za wykonywane przewozy pasażerskie i towarowe. W tym kontekście, rozstrzygnięcie Prezesa UTK dotyczące odpłatności za wykorzystywane stacje pasażerskie jest zrozumiałe. W Polsce natomiast, elektroniczny system poboru opłat drogowych (viaTOLL) jest obowiązkowy tylko dla pojazdów samochodowych i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusów, niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej (tzw. pojazdy ciężkie). Obejmuje on odcinki autostrad, dróg ekspresowych oraz wybranych dróg krajowych, zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) o łącznej długości ponad 3600 km. Dodatkowo, opłaty są pobierane od tzw. pojazdów lekkich (o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony) na odcinkach autostrad zarówno zarządzanych przez GDDKiA, jak i operujących w systemie koncesyjnym (na długości około 730 km) [15]. Łączna długość dróg publicznych, na których pobierane są opłaty od użytkowników wynosi zatem około 4330 km. Należy przy tym zaznaczyć, że długość dróg publicznych w Polsce wynosi 420 236,10 km [15], co oznacza, że około 1% spośród nich stanowią tzw. drogi płatne. Z kolei długość eksploatowanych linii kolejowych (normalnotorowych) w 2018 r. wyniosła 18 806 km [31, s. 106] i dostęp do nich był odpłatny.

⁶ Należy przez to rozumieć koszty obejmujące wszystkie koszty związane z opłatami oraz użytkowaniem infrastruktury transportu, takimi jak zużycie infrastruktury, koszty kapitału zamrożonego w infrastrukturze, koszty kongestii transportowej, koszty wypadków, koszty degradacji środowiska, koszty hałasu. Obecnie, ze względu na rozwój transportu (indywidualnego i zbiorowego) zasilanego elektrycznie, do wymienionego katalogu należy również włączyć koszty utylizacji elektrycznych środków transportu (baterie, akumulatory, ogniwa napędowe). Szerzej o kosztach społecznych transportu w [21].

⁷ Strategia „Europa 2020” to unijny program na rzecz zatrudnienia i wzrostu gospodarczego w bieżącej dekadzie. Położono w niej nacisk na inteligentny, trwały i sprzyjający włączeniu społecznemu wzrost gospodarczy jako sposób na przezwycięzenie słabości strukturalnych w gospodarce europejskiej, poprawę jej konkurencyjności i wydajności, a także wzmocnienie zrównoważonej społecznej gospodarki rynkowej. Cyt. za [12].

⁸ Przyjmując rok 1990 za bazowy, do 2018 roku Polska zredukowała emisję CO₂ o 15%. Polski wynik plasuje się poniżej unijnej średniej (22,4%) i jest porównywalny do tego, jaki uzyskały Francja i Włochy, natomiast mniejszy od wyników Bułgarii (redukcja o 43%), Czech (34%), Niemiec oraz Danii (26%) [8].

Należenie na pasażerskich przewoźników kolejowych konieczności ponoszenia dodatkowych opłat, z tytułu korzystania przez ich pasażerów ze stacji pasażerskiej, jest konsekwencją braku wypracowanego wcześniej kompleksowego podejścia umożliwiającego utrzymanie dworców na pożądanym poziomie. Wiąże się to z co najmniej dwoma aspektami: własnościowym oraz funkcjonalnym. W aspekcie własnościowym należy rozpatrywać sytuację, w której w Polsce istnieje ponad 2500 dworców kolejowych. Około 600 dworców kolejowych pozostających w gestii PKP S.A. jest nadal czynnych, natomiast od 2001 r. około 280 dworców kolejowych przekazano jednostkom samorządu terytorialnego różnego szczebla [14]. Obejmuje to zarówno czynne dworce, jak i nieczynne budynki dworcowe. Dodatkowo, właścicielami dworców są również podmioty prowadzące komercyjną działalność gospodarczą (np. Wrocław Nadodrże). Proces tzw. usamorządowania części dworców oraz komercyjnej sprzedaży majątku po byłym przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe sprawił, że struktura własnościowa dworców (a przez to również stacji pasażerskich) stała się dość skomplikowana i niejednorodna. Zróżnicowanie tej struktury powoduje, że próba systemowego zarządzania tą strukturą może napotykać liczne problemy.

Aspekt funkcjonalny jest związany z wykorzystaniem dworca należącego do danego właściciela (przez różnych operatorów kolejowych przewozów pasażerskich) w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [3] oraz pozostałych przewoźników kolejowych. Jest pochodną kwestii własnościowej, ale wiąże się z problemem ponoszenia „kosztów pobytu na dworcach” pasażerów korzystających z usług różnych przewoźników kolejowych. Podział właścicielski obiektów dworcowych nie pokrywa się z ich funkcjonalną przynależnością do obsługiwanych kategorii przewozów. W efekcie tej skomplikowanej struktury, rozwinął się system dość specyficzny, niejednorodny, w którym:

- inwestycje w dworce PKP S.A. mogą być współfinansowane przez podmioty publiczne (ministra właściwego ds. transportu, jednostki samorządu terytorialnego), ale już późniejsze utrzymanie dworców należy do zadań własnych tego operatora,
- inwestycje w dworce należące do jednostek samorządu terytorialnego są finansowane ze środków właścicieli i do nich należy też ich utrzymanie,
- inwestycje i utrzymanie pozostałych dworców należy do ich właścicieli.

Istnieją zatem czynne dworce, znajdujące się poza strukturą własności PKP S.A., które należą do władz samorządowych (np. Toruń Główny, Nowa Sól), ale nie mają dostępu do środków budżetowych przeznaczonych na inwestycje, a ich utrzymanie zależy

od sprawności podmiotu zewnętrznego, dzierżawianego budynek [17]. Analogiczna sytuacja występuje w przypadku dworców należących do przewoźników. Tego typu dworce „samorządowe” oraz „komercyjne” są wyjęte z publicznego systemu finansowania inwestycji. Jest to tym bardziej niezrozumiałe, że są to obiekty wykorzystywane w świadczeniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Sami pasażerowie zaś nie ponoszą bezpośrednio opłat z tytułu korzystania przez nich z infrastruktury stacji pasażerskich (np. dworce, perony, drogi dościa itp.), co zresztą wprost wynika z przepisów ustawowych (art. 36k ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym).

Tym samym, nawet po wydatkowaniu środków publicznych na modernizację (przebudowę) danego dworca kolejowego, strona publiczna traci wpływ na poziom oraz jakość jego późniejszego utrzymania, mimo że służy on obsłudze ruchu obejmującego głównie potrzeby użyteczności publicznej. Problem utrzymania pozostaje domeną operatora i w dużej mierze zależy od jego operatywności i sprawności organizacyjnej, będąc jednocześnie pochodną lokalizacji samego obiektu dworcowego. Z tego względu trudno oczekiwać standaryzacji zakresu usług udostępnianych na dworcach. Podmiot komercyjny, który nie ma publicznego wsparcia, będzie utrzymywał powierzchnie dworcowe w zakresie i w stanie generującym największe korzyści, przy możliwie minimalnych nakładach. Jest to naturalne, ponieważ podejmuje on samodzielnie ryzyko biznesowe i pozostaje całkowicie uzależniony w swej działalności od kondycji rynkowej swoich najemców. Dzieje się tak również w sytuacji, kiedy jest zmuszony samodzielnie utrzymywać dworzec uprzednio zmodernizowany ze środków budżetowych. W takiej sytuacji jego ryzyko może nawet rosnąć, ponieważ wzrasta koszt udostępniania zmodernizowanych powierzchni i trudniej znaleźć najemców. Wydaje się, że nie jest to optymalne rozwiązanie z punktu widzenia efektywności inwestowania środków publicznych. Skoro strona publiczna poniosła wydatki na modernizację, budowę lub przebudowę dworca kolejowego, to powinna mieć również wpływ na standard jego utrzymania oraz egzekwować dostęp do pożądanego zakresu świadczonych usług. Nie chodzi przy tym o stworzenie państwowego operatora dworców kolejowych, ale o stworzenie zróżnicowanym operatorom dostępu do publicznych źródeł finansowania utrzymania tych obiektów. Tego typu publiczna oferta, skierowana do operatorów różnych kategorii, może przyczynić się do standaryzacji informacji pasażerskiej na czynnych dworcach kolejowych oraz kategoryzacji samych dworców wraz z pakietem dostępnych w nich usług publicznych. Rozwiązanie byłoby jednocześnie korzystne dla przewoźników kolejowych, którzy byłiby obciążani ograniczonymi kosztami z tytułu korzystania z dworców.

3. Rozwiązania stosowane w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej

W celu lepszego zilustrowania problemu, warto przyrzeć się rozwiązaniom tego problemu stosowanym w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej⁹.

3.1. Niemcy

W Niemczech, działalnością polegającą na utrzymaniu i rozwijaniu sieci stacji kolejowych (obejmujących również budynki dworcowe), zajmuje się spółka celowa DB Station&Service AG, wydzielona ze struktur grupy kapitałowej Deutsche Bahn AG. Spółka zarządza ogółem 5400 stacjami, w tym również około 800 budynkami stacyjnymi oraz 130 000 różnorodnych urządzeń stacyjnych. DB Station&Service AG zapewnia usługi w zakresie projektowania, budowy i utrzymania stacji kolejowych obsługujących ruch na sieci DB Netz AG [24, s. 5–6]. Jest to główny zarządca infrastruktury kolejowej na terenie Niemiec [10]¹⁰. Działalność spółki DB Station&Service AG obejmuje również komercyjne zagospodarowanie powierzchni dworcowych oraz zapewnienie bieżącej informacji pasażerskiej na terenie całych stacji. Struktura ta jest zatem zbliżona do polskiej, za wyjątkiem zarządu nad stacjami, który w polskich realiach spoczywa przede wszystkim (choć nie zawsze) na zarządcy infrastruktury kolejowej. W warunkach niemieckich, wyodrębniony operator stacji projektuje i buduje rozwiązania na potrzeby podróży i przewoźników zgodnie z technicznymi oczekiwaniami zarządcy infrastruktury kolejowej. W efekcie, operator dostosowuje techniczne i handlowe aspekty funkcjonowania stacji do konkretnych potrzeb i uwarunkowań. Z handlowego punktu widzenia, samodzielny zarząd nad stacjami ułatwia takiemu operatorowi kształtowanie zakresu usług udostępnianych na stacjach. Jest to tym bardziej ułatwione, że stacje w Niemczech (w tym dworce) podzielono na kategorie. Są one różnicowane poziomem obsługiwanego ruchu kolejowego, dostępnymi tam obiektami oraz urządzeniami.

Z tego powodu, każdy z dworców kolejowych został wystandaryzowany przez przypisanie do określo-

nej kategorii, co oznacza, że zarówno pasażerowie, jak i przewoźnicy znają pełen zakres udostępnianych im usług oraz ich koszt. Standaryzacja stacji i dworców jest podstawą do naliczania stawek opłat. Dotyczy to zarówno opłat pobieranych od przewoźników, jak i od podmiotów komercyjnych, wynajmujących powierzchnie dworcowe na potrzeby handlowe [24, s. 9]. Z oszacowań udostępnianych przez DB Station&Service AG wynika, że struktura przychodów z opłat przeznaczonych na utrzymanie całych obiektów stacyjnych kształtuje się następująco: 67% przychodów stanowią opłaty pobierane od przewoźników z tytułu udostępniania im całej infrastruktury stacyjnej (w tym służącej obsłudze ich pasażerów), a 33% przychodów – opłaty od podmiotów wynajmujących powierzchnie komercyjne [24, s. 14]. To jest bardzo przekrojowa i uproszczona informacja dotycząca struktury przychodów „utrzymawczych” dla całych obiektów stacyjnych, nie tylko dworców, tym niemniej daje ona pewne pojęcie o samych źródłach środków przeznaczonych na utrzymywanie również dworców kolejowych. Podstawą ich kalkulacji jest standaryzacja i kategoryzacja stacji i dworców w skali całego kraju. Na tej podstawie pobierane są opłaty od każdego z przewoźników korzystających ze stacji, a tym samym – również z dworców. Zatem niemieckie rozwiązanie wiąże się z pobieraniem przez operatora opłat za udostępnianie infrastruktury stacyjnej (bez wyodrębniania tzw. opłaty peronowej, jak to do niedawna miało miejsce w Polsce). Operator stacji przeznacza część tych środków na utrzymanie obiektów dworcowych. Dodatkowym źródłem zasilania procesu utrzymania dworców zaś są środki z wynajmu komercyjnego.

3.2. Francja

Zarządzaniem terenami pasażerskich stacji kolejowych we Francji zajmuje się obecnie podmiot SNCF Gares&Connexions (Dworce i Połączenia), wyodrębniony ze struktury SNCF Mobilités [28, s. 30]¹¹. Główne funkcje SNCF Gares&Connexions obejmują: rozwój i utrzymanie sieci stacji kolejowych, dążenie do poprawy jakości usług oferowanych przewoźnikom i pasażerom na stacjach oraz przygotowanie infrastruktury usługowej do otwarcia na konkurencję rynku kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych [28].

⁹ Zaprezentowano rozwiązania zastosowane w wybranych państwach członkowskich UE o najdłuższych sieciach kolejowych w Unii (z wyjątkiem Polski i będącej już poza UE Wielką Brytanią, są to kolejno: Niemcy, Francja, Włochy).

¹⁰ Spółka DB Netz AG zarządza liniami kolejowymi o łącznej długości 33 300 km na około 33 488 km linii eksploatowanych w Niemczech; por.: [10].

¹¹ Od 2015 roku, na strukturę dawnego jednolitego przedsiębiorstwa *Société nationale des chemins de fer français* (Narodowego Towarzystwa Kolei Francuskich) składają się trzy tzw. EPIC (*établissement public industriel et commercial*), czyli samodzielne publiczne przedsiębiorstwa handlowe: SNCF EPIC (odpowiedzialne za koordynację funkcjonowania całej grupy SNCF), SNCF Réseau EPIC (odpowiedzialne za zarządzanie francuską infrastrukturą kolejową, włącznie z zasobami dawnego przedsiębiorstwa *Réseau ferré de France*; Sieci Kolei Francuskich) oraz SNCF Mobilités EPIC (odpowiedzialne za organizację wykonywania przewozów pasażerskich i towarowych). Por.: [28, s. 30].

Do realizacji tych zadań, SNCF Gares&Connexions utworzył nawet specjalny ośrodek dydaktyczny (*Institut Gares*, zajmujący się kształceniem kadr na potrzeby holdingu SNCF, a także fachowym wspieraniem międzynarodowych projektów infrastrukturalnych, w których realizację zaangażowany jest holding: (udział w projekcie dotyczącym prac przygotowawczych i realizacji budowy kolei dużych prędkości łączącej Tanger i Casablancę w Maroku) [28, s. 31]. W odniesieniu do standardów i jakości usług oferowanych na stacjach i dworcach kolejowych, SNCF Gares&Connexions współpracuje z przedstawicielami władz lokalnych, dostosowując zakres usług do miejscowych uwarunkowań i możliwości finansowych. W efekcie powoduje to włączenie samorządowych środków finansowych w proces finansowania modernizacji i utrzymania stacji pasażerskich. Stronami współpracy są również przewoźnicy kolejowi, ponieważ częściowo ponoszą koszty funkcjonowania dworców, zwłaszcza że ich współpraca jest niezbędna przede wszystkim w zakresie usług oferowanych pasażerom.

Z tego powodu w strukturze przychodów całego pionu SNCF Mobilités, przychody generowane z tytułu zarządzania stacjami kolejowymi (260 mln EUR w I połowie 2019 r.) są relatywnie niewielkie w porównaniu z przychodami generowanymi z całej działalności biznesowej SNCF Mobilités (16 mld 960 mln EUR w I połowie 2019 r.) [29, s. 59], podczas gdy zdecydowanie dominują przychody pozyskiwane od organizatorów transportu publicznego (7 mld 235 mln EUR w I połowie 2019 r.), którzy w praktyce finansują swoim przewoźnikom koszty dostępu do obiektów stacyjnych. Osobną, równie istotną, część przychodów stanowią środki pozyskiwane z tytułu obsługi przewozów czysto komercyjnych, rozumianych jako uruchamiane na własne ryzyko przewoźnika (3 mld 661 mln EUR w I połowie 2019 r.) [29]. Tym niemniej, we francuskim modelu zarządzania obiektami dworcowymi dominuje rozwiązanie oparte na zasadniczym finansowym zaangażowaniu organizatorów transportu publicznego w finansowanie utrzymania i modernizacji tych obiektów.

Ze względu na charakterystykę rynku francuskich przewozów pasażerskich, w których obsłudze zdecydowanie przeważają podmioty powiązane kapitałowo z SNCF i w zasadzie nie występuje konkurencja, prowadzi to do sytuacji, w której podmioty publiczne (organizatorzy) wspierają finansowo utrzymanie i rozwój majątku państwowego (publicznego) SNCF Gares&Connexions. Korzyścią tego rozwiązania jest relatywnie niższe obciążenie pasażerów bezpośrednimi kosztami biletów pociągów tzw. służby publicznej, natomiast jego mankamentem pozostaje konieczność wygospodarowania przez organizatorów środków odpowiednich do poziomu pożądaných usług, jakie mają być udostępniane pasażerom i przewoźnikom

na dworcach. Model francuski opiera się na założeniu utrzymania zdecydowanej państwowej (publicznej) kontroli nad finansowaniem majątku należącego *de facto* do podmiotów utworzonych na bazie wcześniej istniejących przedsiębiorstw państwowych.

3.3. Włochy

We Włoszech, struktura zarządcza transportu kolejowego początkowo była bardzo zbliżona do tej, która występuje w Polsce, z dominującymi na rynku podmiotami powstałymi z podziału majątku jednolitych kolei państwowych. Zarządcą infrastruktury kolejowej jest spółka Rete Ferroviaria Italiana (RFI), należąca do spółki Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) w całości kontrolowanej przez państwo. W 2000 roku RFI uzyskała od państwa włoskiego 60-letnią koncesję na zarządzanie infrastrukturą kolejową w całym kraju [27, s. 3]. Spółka zarządza wszystkimi stacjami kolejowymi na sieci, w niektórych wypadkach również przez mniejszych, lokalnych zarządców infrastruktury. Pierwotnie, do spółki RFI należało zarządzanie czysto technicznymi i związanymi z prowadzeniem ruchu urządzeniami stacji kolejowych (tory stacyjne, urządzenia sterowania ruchem, posterunki techniczne, urządzenia zasilania itd.), natomiast nie zajmowała się ona zagospodarowaniem nieruchomości niezwiązanych bezpośrednio z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury.

Do 2018 roku istniały wyodrębnione podmioty wyspecjalizowane w zarządzaniu określonymi kategoriami dworców kolejowych: Grandi Stazioni Rail oraz Centostazioni. Obie te spółki wchodziły w skład holdingu FSI, który był ich dominującym udziałowcem. Pierwsza, jeszcze jako Grandi Stazioni, została stworzona do zarządzania i utrzymywania 13 największych włoskich dworców (dwoorców, na których odprawiano największą liczbę pasażerów w ciągu roku). Obejmuje to również dworce obsługujące włoski system kolei dużych prędkości. Obecnie, Grandi Stazioni Rail (od 2018 r.) należy już w całości do zarządcy włoskiej infrastruktury kolejowej – RFI, a pod jej zarządem znajduje się 14 kluczowych dworców [11, 16]. Podobną drogę przebyła spółka Centostazioni. Pierwotnie, zajmowała się zarządzaniem oraz utrzymywaniem 103 tzw. średniej wielkości stacji i dworców kolejowych w całym Włoszech, natomiast od 2018 roku spółkę, jej zadania i majątek przejął w całości zarządca infrastruktury kolejowej (RFI) [9]. W przypadku rynku włoskiego nastąpiła więc pewna istotna ewolucja (konsolidacja) struktury zarządczej w odniesieniu do władania obszarami całych stacji kolejowych: od wyodrębnionych spółek należących do dawnego państwowego przedsiębiorstwa kolejowego do przejścia majątku i kompetencji tych spółek przez koncesjonowanego (państwowego) zarządcę włoskiej infrastruktury

tury kolejowej. Jest to przypadek odmienny od niemieckiego, gdzie pozostawiono samodzielny podmiot władający obszarem stacji kolejowych, funkcjonujący w strukturach holdingu opartego na wcześniejszym przedsiębiorstwie państwowym. W warunkach włoskich, zarządca powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej odpowiada również za utrzymywanie dworców kolejowych wchodzących w skład stacji kolejowych, którymi zarządza. Jest to znaczne uproszczenie całej struktury rynkowej, jak również ułatwienie w finansowym wspieraniu utrzymania oraz inwestycji ze środków publicznych stacji kolejowych, jako obiektów infrastruktury usługowej należących *in gremio* do zarządcy publicznie udostępnianej infrastruktury kolejowej. Z dostępnych informacji wynika, że źródła utrzymania samych dworców kolejowych, są podobne jak w Niemczech. Obejmują zatem przychody z wynajmu dworcowych powierzchni komercyjnych oraz z opłat pobieranych od przewoźników z tytułu dostępu do infrastruktury stacji kolejowych (w tym dworców, jako elementów służących obsłudze podróżnych) [13]. Podobnie jak w przypadku Niemiec, podstawą do naliczania opłat przewoźnikom i podmiotom korzystającym z powierzchni komercyjnych jest podział obiektów dworcowych na kategorie (dostępne informacje wskazują na cztery kategorie: platynowa, złota, srebrna i brązowa), w zależności od liczby odprawianych pasażerów, rodzaju obsługiwanego ruchu pasażerskiego i liczby torów stacyjnych [13]. Kategoryzacja wskazuje na standard konkretnej stacji (w tym dworca) udostępnianej przewoźnikom i zakres oferowanych usług. Standard determinuje zaś opłaty, co umożliwia zarządcy infrastruktury utrzymywanie, na pożądanym poziomie, obiektów stacyjnych (dworców) z pobieranych opłat.

3.4. Wnioski z przedstawionych analiz dotyczących wybranych krajów Unii Europejskiej

Ze względu na różnice rozwiązań prawnych, a także specyfikę poszczególnych rynków transportowych, żadnego z opisanych modeli zarządzania dworcami nie można wprost zastosować do polskich warunków. Ta trudność wynika z faktu, że polski model zarządzania jest oparty na wykonywaniu tej funkcji bezpośrednio przez podmiot wywodzący się z dawnego dominującego przedsiębiorstwa państwowego (to jest: PKP S.A.). Można jednak przyjąć je jako *benchmark*. W przytoczonych rozwiązaniach uznano, że opisana funkcja będzie wykonywana przez wyodrębniony podmiot, ale własnościowo podporządkowany strukturze wywodzący się z dawnego dominującego przedsiębiorstwa państwowego (Niemcy, Francja) lub podmiot wyodrębniony w strukturach zarządcy

infrastruktury kolejowej, ale również wywodzący się z takiego przedsiębiorstwa (Włochy). Powierzono im jednocześnie nadzór nad utrzymaniem całej infrastruktury stacyjnej (dworce, perony, przejścia, dojścia, kładki, windy, pochylnie itp.), co sprawia, że pobierane opłaty są związane bezpośrednio z jej wykorzystaniem.

Jednak nawet w modelach niemieckim i francuskim, zarządcy infrastruktury kolejowej znajdują się we wspólnych strukturach holdingowych byłego przedsiębiorstwa państwowego (tzw. *incumbent rail operator*). W Polsce tak nie jest: mimo powiązań kapitałowych – PKP S.A. wciąż jest udziałowcem 35% akcji w PKP PLK S.A. [30, s. 8]. Przy braku krajowych przepisów holdingowych (prawa holdingowego), podmioty te są zmuszone działać w obrocie gospodarczym odrębnie [23, s. 40 i nast.]. Chociaż nie ma zakazu podejmowania współpracy między spółkami (z zastrzeżeniem konieczności zachowania niezależności zarządcy infrastruktury kolejowej, jak w dyrektywie 2016/2370/EU) [1], to jednak ma ona inny charakter, niż w strukturze holdingowej (przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo według nomenklatury unijnej). W strukturze tego typu kalkulowanie, naliczanie, opłacanie i rozliczanie kosztów utrzymania całych stacji (w tym dworców kolejowych) zasadniczo jest formalnie „prostsze” niż w relacjach między dwiema odrębnymi spółkami. Wynika to z faktu, że środki finansowe krążą, w obiegu zamkniętym – w obrębie państwowego (publicznego) holdingu. W takiej sytuacji, środki finansowe pozyskiwane z rynkowego wynajmowania powierzchni dworcowych mogą stanowić dodatkowe uzupełnienie przychodów operatora infrastruktury usługowej. W warunkach polskich, przy braku wyodrębnionego prawa holdingowego, które umożliwiłoby włączenie zdecydowanej większości dworców do wspólnej struktury gospodarczej (z zachowaniem niezależności zarządcy infrastruktury), utrzymanie dworca kolejowego spoczywa na jego operatorze, co wymaga odmiennych propozycji rozwiązań. Jednak powinny być one dostępne możliwie szerokiemu spektrum odbiorców.

4. Propozycje kierunkowych rozwiązań

Ze względów formalnoprawnych, wynikających m.in. z realizacji postanowień ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” [2], umożliwiającej sprzedaż i nieodpłatne przekazywanie składników majątku byłego przedsiębiorstwa państwowego, bezpośrednie wdrożenie w Polsce któregośkolwiek z prezentowanych rozwiązań zagranicznych nie jest możliwe. W praktyce, wymagałoby to przejęcia wszystkich, w tym nieprzekazanych do-

tań jednostkom samorządu terytorialnego lub innym podmiotom obiektów dworcowych przez spółkę PKP PLK S.A. (lub spółkę z jej dominującym udziałem), jako integralnego elementu infrastruktury kolejowej. Teoretycznie, mogłoby to umożliwić wyeliminowanie potencjalnego problemu pomocy publicznej w publicznym finansowaniu utrzymania dworców, zwiększyłoby spójność prowadzonych prac inwestycyjnych i utrzymaniowych, a także przeciwdziałało dalszemu rozdrabnianiu elementów infrastruktury kolejowej pomiędzy kolejne podmioty. Co więcej, byłoby możliwe objęcie wszystkich dworców i przystanków kolejowych jednolitym systemem stacjonarnej i dynamicznej informacji pasażerskiej (standaryzacja oznakowania), co ma zasadnicze znaczenie dla podróżnych (zwłaszcza osób o ograniczonych możliwościach poruszania się). Nie rozwiązałoby to jednak problemu występowania sytuacji, w której część dworców (np. Nowy Bieruń, Goleniów, Dynów, Ustrzyki Dolne, Boguchwała, Czerwonak, Międzybórz Sycowski, Dzierżoniów i in.) udostępnianych podróżnym miałyby niezależnych od zarządcy infrastruktury kolejowej operatorów, obsługujących przewozy wykonywane pociągami uruchamianymi w ramach zaspokajania potrzeb użyteczności publicznej.

Ewentualne publiczne wsparcie powinno być dostępne dla każdego z operatorów, z którego obiektów korzystają publicznie użyteczne przewozy. Intensywność pomocy zaś mogłaby być proporcjonalna do luki w przychodach niezbędnych do utrzymywania obiektów w pożądanym stanie oraz adekwatna do liczby obsługiwanych pociągów. Do określenia tego poziomu byłaby z kolei pożądana standaryzacja kategorii dworców oraz udostępnianych usług [22]. Jest to szczególnie istotne w kontekście planowanej rozbudowy sieci kolejowej na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego, w tym zaprojektowania nowych stacji z dworcami. Dzięki temu, publiczny organizator przewozów finansowałby określony standard usług i jednocześnie mógłby egzekwować jego utrzymanie od operatora obiektu infrastruktury usługowej. Celowe wydaje się przy tym przyjęcie ogólnego założenia, aby dworce obsługujące mniejsze punkty (generujące niższe potoki ruchu), uzyskiwały procentowo wyższe wsparcie niż dworce zlokalizowane na ciągach o wyższym obłożeniu, przy jednoczesnym premiowaniu dworców o większej liczbie zatrzymań pociągów. Powinno to dotyczyć również sytuacji, w której jednocześnie obsługiwałyby one mniejszą liczbę pasażerów, ponieważ potwierdzałyby to ich nieopłacalność finansową (większe trudności z pozyskaniem komercyjnych najemców), przy jednoczesnej efektywności społecznej (ekonomicznej).

Udzielane wsparcie publiczne powinno służyć nie tylko utrzymaniu pożądanego stanu dworców wykorzystywanych w przewozach użyteczności publicznej,

ale również zwiększaniu dostępności transportu kolejowego dla potencjalnych pasażerów zamieszkujących w mniejszych ośrodkach. Temu wszystkiemu powinno towarzyszyć premiowanie tych organizatorów publicznego transportu zbiorowego (np. w formie wyższego poziomu pomocy, dozwolonej na obszarze ich właściwości), którzy podejmują działania ukierunkowane na poprawę oferty przewozów kolejowych (zarówno w zakresie częstotliwości kursowania, jak i czasów przejazdu lub informacji o przejeździe przekazywanej w czasie rzeczywistym). Standaryzacji oznakowania dworców, która już obecnie byłaby możliwa do przyjęcia, w formie rozporządzenia do ustawy o transporcie kolejowym (na podstawie art. 36m ust. 1), powinna towarzyszyć ich kategoryzacja, uwzględniająca określenie dostępnych w danej kategorii minimalnych funkcjonalności, jakie każdy dworzec powinien posiadać (co już wymaga zmian ustawowych). Dopiero w takiej sytuacji byłoby możliwe opracowanie powszechnie obowiązujących, modelowych rozwiązań (schematów, rysunków, rzutów) zawierających zaznaczenie obszarów dworców służących bezpośredniej odprawie lub obsłudze pasażerów oraz pozostałych obszarów, możliwych do komercyjnego wykorzystania (zagospodarowania).

Ponadto, dworce kolejowe objęte planami transportowymi organizatorów publicznego transportu zbiorowego różnych szczebli, niezależnie od tego, w którym zarządzie pozostają, powinny uzyskać dostęp do środków publicznych rozdzielanych w drodze konkursowej przez poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W sytuacji, gdy kilku operatorów publicznego transportu zbiorowego korzysta z tego samego dworca, na podstawie badań wykonywanych przez UTK możliwe byłoby ustalenie procentowego udziału pasażerów poszczególnych operatorów, a tym samym określenie potencjalnego wkładu organizatorów w utrzymanie dworca [19]. Warto więc rozważyć możliwość uczestnictwa w instytucjach konkursowych nie tylko przedstawicieli organizatorów, ale również regulatora rynku kolejowego, co zwiększyłoby obiektywizm postępowania. Wdrożenie rozwiązania tego typu wymagałoby uprzedniej notyfikacji Komisji Europejskiej zamiaru udzielenia pomocy publicznej (również z poziomu jednostek samorządu terytorialnego) [18]. Być może w tzw. procedurze prenotyfikacji byłoby możliwe wcześniejsze uzgodnienie z Komisją szczegółowych warunków i zasad udzielenia tego typu pomocy, jako elementu zrównoważonej mobilności w ramach tzw. Green Deal, czyli przechodzenia gospodarek krajów unijnych w kierunku zeroemisyjności [26, s. 12].

Zarysowane w artykule propozycje nie są gotowym rozwiązaniem skomplikowanej kwestii finansowania utrzymania dworców kolejowych, ale stanowią

raczej sugestią do pogłębionej analizy tego problemu przez kompetentne organy. Zmiany w obszarze zaprezentowanym w artykule będą wymagać przyjęcia odpowiedniego pakietu zmian legislacyjnych, poprzedzonego prenotyfikacją. W kontekście cytowanego na wstępie wyroku TSUE z 10 lipca 2019 r., wydaje się jednak, że pilniejszej nowelizacji doczekają się przepisy dotyczące unormowania statusu pojęcia „peronu”, minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i systemu opłat pobieranych z tego tytułu.

Literatura

Akty prawne

1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.Urz. UE z dnia 23.12.2016 r. L352, s. 1.).
 2. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. z 2018 r. poz. 1311).
 3. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2018 r., poz. 2016).
 4. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 710).
- ### Źródła internetowe
5. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wyrok-trybunalu-sprawiedliwosci-ue-w-sprawie-oplaty-peronowej-istotny-rowniez-dla-polski-92700.html>; dostęp 19.01.2020 r.
 6. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/utk-przewoźnicy-musza-podpisać-umowę-z-łp-sana-korzystanie-z-dworców-92673.html> [dostęp 19.01.2020 r.].
 7. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/utk-także-arriva-rp-musi-plać-za-dostęp-do-dworców-92983.html> [dostęp 19.01.2020 r.].
 8. <https://wysokienapiecie.pl/12364-emisje-co2-w-polsce-rosna-nasze-sukcesy-w-ich-redukcji-juz-historia/> [dostęp 19.01.2020 r.].
 9. Oficjalna (nieaktywna już) strona internetowa Centostazioni: <http://www.centostazioni.it/> [dostęp 10.10.2019 r.].
 10. Oficjalna strona internetowa Deutsche Bahn AG: https://www.deutschebahn.com/en/group/business_units/DB_Netze_Track-1212414?contentId=1212404 [dostęp 03.10.2019 r.].
 11. Oficjalna strona internetowa Grandi Stazioni: <http://www.grandistazioni.it/content/grandiStazioni/en.html>; dostęp 09.10.2019 r.
 12. Oficjalna strona internetowa Komisji Europejskiej: <https://ec.europa.eu> [dostęp 19.01.2020 r.].
 13. Oficjalna strona internetowa Międzynarodowego Związku Kolei (fr. Union Internationale des Chemins de fer): https://uic.org/com/?page=eslider_iframe&id_article=3979 [dostęp 10.10.2019 r.].
 14. Oficjalna strona internetowa Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dworce> [dostęp 19.10.2019 r.].
 15. Oficjalna strona internetowa Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/platnosc-za-przejazdy-drogowe> [dostęp 19.10.2019 r.].
 16. Oficjalna strona internetowa RFI: <http://www.rfi.it/rfi-en/About-us/RFI-Companies> [dostęp 09.10.2019 r.].
 17. Oficjalna strona internetowa Torunia: <https://www.torun.pl/pl/urbitor-dalej-zaradza-dworcem-glownym> [dostęp 19.12.2019 r.].
 18. Oficjalna strona internetowa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów: https://www.uokik.gov.pl/procedury_notyfikacyjne.php#faq3283 [dostęp 19.12.2019 r.].
 19. Oficjalna strona internetowa Urzędu Transportu Kolejowego: <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15580,Wymiana-pasazerska-na-stacjach-w-Polsce-w-2018-r.html> [dostęp 23.12.2019 r.].
- ### Publikacje monograficzne
20. Matuszczak A.E.: *Rachunek kosztów zewnętrznych transportu samochodowego jako narzędzie wsparcia zrównoważonego rozwoju* [w:] Koszty i ceny w transporcie. Pomiar i analiza, Uniwersytet Szczeciński, Zeszyty Naukowe nr 813, Problemy transportu i logistyki nr 25, Szczecin, 2014.
 21. Kwaśnikowski J., Bińczak M.: *Elementy społecznych kosztów transportu*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, z. 119, Warszawa, 2017.
 22. Podleśko P.: *Ustawowe aspekty standaryzacji oznakowania stacji pasażerskich w Polsce*, Problemy Kolejnictwa, 2017, z. 176.
 23. Topór M.: *Problem regulacji przepływu informacji w holdingu*, Przegląd Prawa Handlowego, 2019/03, s. 40 i nast.
- ### Pozostałe opracowania
24. We build and manage stations, DB Station&Service AG, Berlin, August 2017, s. 5–6.
 25. Biała Księga Transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, Luksemburg 2011.
 26. Europejski Zielony Ład, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Bruksela, dnia 11.12.2019 r., COM (2019)640 final, s. 12.
 27. 2018 Annual Report, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Rome 2019, s. 3.

-
28. 2012 Annual Report, SNCF Gares & Connexions, s. 30.
29. 30 June 2019 Financial Report, SNCF Mobilités Group, La Plaine Saint-Denis, 26 July 2019, s. 59.
30. Sprawozdanie finansowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za rok obrotowy kończący się dnia 31 grudnia 2018 r., Warszawa, 17 kwietnia 2019 r., s. 8.
31. Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r., Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019, s. 15.

Treść artykułu jest opinią autora i nie stanowi oficjalnego stanowiska instytucji, w której jest zatrudniony.