

Legislacyjne aspekty funkcjonowania tranzytowych pasażerskich przewozów kolejowych na granicy polsko-niemieckiej i polsko-czeskiej

Legislative aspects of the functioning of transit passenger railway transport on the Polish-German and Polish-Czech border



Karol Lange

Magister prawa

PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście Sp. z o.o.

absolwent Wydziału Prawa
i Administracji Uniwersytetu
Gdańskiego

ORCID: 0000-0003-4677-3642

Streszczenie: Kolejowe transgraniczne przewozy tranzytowe stanowią kwalifikowaną formę prowadzenia ruchu transgranicznego. Z uwagi na specyficzny zakres funkcjonalny często są marginalizowane lub zupełnie pomijane w dokumentach strategicznych, stanowiących o kształcie polityki transportowej kraju bądź jego poszczególnych regionów. Jednakże odpowiednie ich uregulowanie w polskim i międzynarodowym systemie prawa oraz zapewnienie atrakcyjnej oferty przewozowej może istotnie wpłynąć na rozwój społeczno-gospodarczy terenów przygranicznych. W obecnym stanie prawnym zauważyć można dwa rozbieżne podejścia prawodawcy do regulacji ruchu na liniach tranzytowych. Jedno z nich zawiera mechanizmy stymulujące ruch na przedmiotowych trasach, drugi zaś dość radykalnie limituje jego prowadzenie. W niniejszej publikacji podjęto próbę scharakteryzowania i dokonania oceny regulacji prawnych dotyczących funkcjonowania przewozów w przedmiotowym zakresie.

Słowa kluczowe: Prawo transportowe; Prawo kolejowe; Transport kolejowy; Prawo międzynarodowe; Kolej; Transport publiczny

Abstract: Rail transit is a qualified form of cross-border traffic. Due to the specific functional scope, they are often marginalized or completely omitted in strategic documents determining the shape of the transport policy of the country or its individual regions. However, their proper regulation in the Polish and international legal system and ensuring an attractive transport offer can significantly affect the socio-economic development of border areas. In the current legal status, two divergent approaches of the legislator to traffic regulation on transit lines can be observed. One of them contains mechanisms stimulating traffic on the routes in question, while the other quite radically limits its operation. In this publication, an attempt was made to characterize and evaluate the legal regulations concerning the functioning of transport in the subject matter.

Keywords: Transportation law; Railway law; Railway transport; International law; Railway; Public transport

Rzeczpospolita Polska posiada infrastrukturę umożliwiającą prowadzenie ruchu kolejowego z każdym państwem sąsiadującym. Pamiętać bowiem należy, że krajowa sieć linii kolejowych stanowi element ogólnoeuropejskiego systemu kolei, dlatego rolę poszczególnych państw jest stworzenie najdogodniejszych warunków, umożliwiających eksploatację poszczególnych odcinków linii kolejowych w ujęciu funkcjonalnym, zaspokajając rzeczywiste potrzeby pasażerów. Dlatego tak istotne jest usuwanie przeszkód zarówno natury prawnej jak i technicznej, które prowadzić mogą do dezintegracji podsystemów kolejowych wynikają-

cych z konieczności przekroczenia granicy państwa. Szczególnym rodzajem kolejowej infrastruktury transgranicznej są tzw. linie kolejowe tranzytowe, łączące jedno lub dwa państwa obce za pośrednictwem odcinka linii przebiegającego przez terytorium Polski. W niniejszym artykule podjęto próbę scharakteryzowania regulacji prawnych, konstytuujących zasady prowadzenia ruchu transgranicznego, mającego cechy przejazdu tranzytowego.

Ogólne zasady międzynarodowych przewozów kolejowych, co do zasady, regulują multilateralne umowy międzynarodowe, zawarte pomiędzy państwami przy udziale zrzeszającej je

organizacji międzynarodowej. Jednym z najistotniejszych aktów prawnych regulujących przedmiotową materię jest Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. (tekst jedn. Dz.U. z 2007 r., nr 100, poz. 674). Natomiast szczególne zasady kolejowego ruchu transgranicznego na poszczególnych granicach uregulowane są w umowach międzynarodowych, zawartych pomiędzy Polską a krajem bądź krajami, które za pośrednictwem powołanych w tym celu podmiotów, zarządzają infrastrukturą kolejową od tzw. punktu granicznego, stanowiąc przedłużenie linii kolejowych w głąb państwa sąsiadującego, zapewniając

tym samym ciągłość sieci kolejowej na poziomie ponadnarodowym.

Na przestrzeni lat dostrzec można ukształtowanie swoistego dualizmu w sposobie uregulowania rzeczonych zasad pomiędzy Polską a poszczególnymi państwami sąsiadującymi. Bowiem w stosunku do części kolejowych przejść granicznych zawarte zostały kauczystyczne umowy międzynarodowe, regulujące ruch wyłącznie na danym przejściu. Jako przykład wskazać należy w szczególności Umowę między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Czechosłowacką Republiką Socjalistyczną o czechosłowackiej komunikacji tranzytowej przez terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na odcinku linii kolejowej między stacjami Hradek nad Nisou i Zittau podpisaną w Pradze dnia 16 listopada 1962 r. [1], zwanej dalej Konwencją porajowską, będącą podstawą prowadzenia ruchu na linii kolejowej nr 346 oraz Konwencję między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym tranzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez Głuchołazy podpisaną w Warszawie dnia 12 listopada 1948 r. (Dz.U. z 1950, nr 15, poz. 134) [2], zwaną dalej Konwencją głuchołaską, regulującą zasady ruchu pociągów transgranicznych na liniach kolejowych nr 343 i 333.

Drugim modelem regulacji zasad prowadzenia ruchu tranzytowego oraz eksploatacji odcinków linii kolejowych o charakterze transgranicznym, jest obowiązywanie holistycznej umowy międzynarodowej stanowiącej o ogólnie praw i obowiązków podmiotów kolejowych realizujących przewozy na wszystkich kolejowych przejściach granicznych funkcjonujących pomiędzy Polską a państwem sąsiadującym. Przykładem takiego aktu jest Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, sporządzona w Berlinie dnia 14 listopada 2012 r. [3].

Podobne porozumienie zawarte zostało pomiędzy Polską a Czechami. Jest nim Umowa między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki

Czeskiej o komunikacji kolejowej przez granicę państwową podpisana w Pradze dnia 29 kwietnia 2005 r. [4]. Jednak pomimo zawarcia generalnego aktu regulującego zasady ruchu transgranicznego między oboma państwami zdecydowano na pozostawienie w mocy aktów szczególnych, odrębnie regulujących zasady prowadzenia ruchu tranzytowego przez stację Głuchołazy oraz pomiędzy stacjami Hradek nad Nisou i Zittau. Należy uznać, że działania ustawodawcy w tej materii mają charakter intencjonalny, gdyż art. 1 ust. 2 umowy generalnej pomiędzy Polską i Czechami zawiera wyłączenie przedmiotowe wskazanych wyżej odcinków linii kolejowych, wskazując, iż warunki tranzytu kolejowego z Republiki Czeskiej do Republiki Czeskiej przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez stację Głuchołazy i z Republiki Czeskiej do Republiki Federalnej Niemiec przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na odcinku linii kolejowej między stacjami Hradek nad Nisou i Zittau określają odrębne porozumienia. Podobne wyłączenie zawiera art. 2 ust. 2 umowy zawartej pomiędzy Polską i Niemcami, zgodnie z którym umowa nie ma zastosowania do komunikacji kolejowej na odcinku między polsko-niemiecką granicą państwową a polsko-czeską granicą państwową linii Zittau - Hradek nad Nisou.

Rozróżnienie przedmiotowe niniejszych regulacji na klasyczne przejścia graniczne i linie pełniące funkcje stricte tranzytowe mogło znaleźć uzasadnienie w chwili, gdy ruch graniczny odbywał się w reżimie regulacji obowiązujących przed przyjęciem przez wskazane wyżej państwa Układu z Schengen, tj. przy pełnej kontroli granicznej towarów i osób. Praktyka regulacji zasad prowadzenia tranzytowego ruchu transgranicznego sięga dwudziestolecia międzywojennego. Jedną z umów międzynarodowych ustanowionych w celu unormowania rzeczonych regulacji był układ zawarty pomiędzy Rzeszą Niemiecką a Polską w sprawie uprzywilejowanego tranzytu między polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez niemiecki Górny Śląsk podpisany w 1922 r. [5] Jednak odmiennie do umów

obecnie obowiązujących regulowała ona ruch tranzytowy polskich pociągów w ruchu towarowym i osobowym na terytorium Rzeszy. Umowa miała dla Polski strategiczne znaczenie ze względu na przebieg przedmiotowych linii kolejowych przez wysoce zurbanizowane tereny Górnego Śląska przy jednoczesnym przerwaniu ciągłości istotnych korytarzy komunikacyjnych przez granicę państwową.

Obecnie jednak, przy zniesionej kontroli granicznej utrzymywanie rzeczonych podziału jest bezcelowe i stanowi duże zagrożenie dla budowania i rozwoju sieci przygranicznych połączeń lokalnych. W przeciwieństwie bowiem do umów ogólnych, zawartych już w XXI wieku z RFN oraz Republiką Czeską, regulujących ogólne zasady ruchu transgranicznego, konwencja porajowska i głuchołaska funkcjonują w międzynarodowym systemie prawa w niezmienionej formie od, odpowiednio lat 60. i 40. XX wieku. Ogrom przemian prawno-polityczno-społecznych, jakie zaszły od momentu ich wejścia w życie w znacznym stopniu zdezaktualizował treść i ducha, przyjmowanych w najbardziej opresyjnych latach funkcjonowania PRL, norm prawnych.

Zarówno konwencja porajowska jak i głuchołaska wskazują, że zatrzymywanie się pociągów tranzytowych, zwanych również uprzywilejowaną komunikacją kolejową, na terenie Polski jest niedozwolone. Norma ta została wyrażona odpowiednio w art. 7 ust. 1 konwencji porajowskiej w następującym brzmieniu: Pociągi komunikacji tranzytowej przejeżdżają przez polskie terytorium tranzytowe bez zatrzymywania się, z wyjątkiem przypadków, gdy zatrzymanie się jest konieczne ze względów ruchu kolejowego, bezpieczeństwa granic państwowych lub celnych oraz w art. 7 ust. 2 konwencji głuchołaskiej: Uprzywilejowane pociągi nie zatrzymują się na obszarze polskim z wyjątkiem wypadków, przewidzianych niniejszą Konwencją, oraz gdy względy natury technicznej lub celnej będą wymagały zatrzymania. Przez stację Głuchołazy w ramach ruchu tranzytowego przejeżdżają pociągi osobowe relacji Krnov – Głuchołazy – Jeseník. Co

istotne, realizacja przewozów tranzytowych w ciągu linii kolejowych nr 343 i 333 wiąże się z koniecznością wykonania postępu technicznego na stacji Głuchołazy w celu zmiany kierunku jazdy pociągu. W myśl art. 3 ust. 4 konwencji głuchołaskiej na obszarze polskim nie wolno z pociągów uprzywilejowanych wysiadać ani do nich wsiadać. Również nie wolno osobom, korzystającym z tych pociągów, wydawać lub przyjmować jakichkolwiek przedmiotów. Nie dotyczy to drużyny pociągowej w zakresie wykonywania czynności służbowych, związanych z ruchem uprzywilejowanych pociągów. Oznacza to, że pomimo fizycznego postępu pociągu na stacji Głuchołazy nie jest możliwe wejście i opuszczenie wagonów, gdyż realizowanie wszelkich czynności handlowych w pociągach tranzytowych na terenie Polski jest zabronione. Realizacja rzeczony normy prawnej ma swoje odzwierciedlenie w praktyce. Zarządca infrastruktury kolejowej nie publikuje informacji o godzinach przyjazdów i odjazdów pociągów tranzytowych na plakatach rozkładów jazdy i oświadcza, że na stacji Głuchołazy nie mają miejsca zatrzymania o charakterze handlowym pociągów uruchamianych przez czeskiego przewoźnika [6]. W związku z zakwalifikowaniem przedmiotowych przewozów jako ruchu tranzytowego połączenia nie posiadają również statusu publicznego transportu kolejowego realizowanego w strefie transgranicznej zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym [7], co umożliwiłoby przekształcenie postępu technicznego na postój handlowy i zalegalizowania możliwości korzystania z połączeń transgranicznych w relacjach do i ze stacji Głuchołazy. Wówczas funkcję organizatora przewozów pełniłby Samorząd Województwa Opolskiego, na którym spoczywałby ciężar współfinansowania połączenia.

Drugim przytaczanym w niniejszym tekście przykładem odrębnej regulacji prawnej przewozów o charakterze tranzytowym jest polski odcinek linii kolejowej nr 346 pomiędzy czeską stacją Hradek nad Nisou a niemieckim Zittau. Pomimo codziennego kursowania

kilkunastu par pociągów transgranicznych, łączących Kraj Liberecki i Saksonię, żaden z nich nie zatrzymuje się na terytorium Polski.

Problem staje się jeszcze bardziej jaskrawy, gdy analizie poddamy charakterystykę połączeń kolejowych przebiegających przez polski fragment linii nr 346. Znaczna część pociągów kursujących przez odcinek tranzytowy łączy czeski Liberec oraz niemieckie miasta Varnsdorf i Seiffhennersdorf. Pociągi przyspieszone docierają zaś do stolicy Saksoni, Drezna. Na trasie przejazdu przekraczają one granicę państwową nawet czterokrotnie na relatywnie krótkim odcinku operowania, przejeżdżając odpowiednio przez terytorium Czech, Polski, Niemiec, ponownie Czech, kończąc bieg w Niemczech. Polski odcinek przejazdu jest jedynym, niedostępnym dla pasażerów, z uwagi na fakt nadania mu w 1964 roku statusu odcinka tranzytowego. Pomimo dogodnego przebiegu linii kolejowej przez centralną część miejscowości Porajów pociągi przejeżdżają przez jej teren bez zatrzymania. Historycznie w miejscowości istniał przystanek osobowy, umożliwiający wykonywanie czynności handlowych, jednakże ostatnie rozkładowe postoje pociągów miały miejsce przed II Wojną Światową [8].

Przedstawiciele lokalnych samorządów wielokrotnie wychodzili z inicjatywą budowy infrastruktury, pozwalającej na odprawę podróżnych i tym samym włączenie miejscowości do międzynarodowej sieci kolejowej [9]. Modernizacja linii wraz z budową przystanku osobowego nie została również ujęta w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego z uwagi na fakt braku jej powiązania z pozostałą częścią polskiej sieci kolejowej. Budowa przystanku była również przedmiotem interpelacji poselskiej, wystosowanej do Ministra Infrastruktury w 2009 r. [10]. W odpowiedzi wskazano m.in., że uruchomienie przystanku osobowego w miejscowości Porajów wiązać się będzie z koniecznością rezygnacji z partycypowania zarządców infrastruktury kolejowej z Czech i Niemiec w kosztach remontu mostu i modernizacji

odcinka linii i tym samym przeniesienie tego obowiązku na Państwo Polskie. Podniesiono również, że przychód uzyskany z tytułu udostępnienia linii kolejowej przewoźnikom zagranicznym nie pokryje kosztów naprawy infrastruktury kolejowej. Podniesione argumenty zdają się przeczyć idei zapewnienia dostępu do transportu publicznego w ramach szeroko rozumianej służby publicznej. Ponadto, zgodnie z art. 13 konwencji porajowskiej Polskie Koleje Państwowe zobowiązane są utrzymywać swoimi środkami odcinek linii i urzędnicy kolejowe, służące do komunikacji tranzytowej, w stanie zapewniającym sprawność i bezpieczeństwo ruchu pociągów. Tak więc argument, jakoby otwarcie linii dla polskich pasażerów miałyby w znacznym zakresie podnieść koszty jej eksploatacji wydaje się być chybiony, gdyż zgodnie z obecnym stanem prawnym bieżące utrzymanie linii kolejowej od wielu lat stanowi obowiązek polskiego zarządcy infrastruktury. Natomiast modernizacja linii kolejowej, przy obecnej prędkości szlakowej rzędu 30-40 km/h zdaje się być nieunikniona bez względu na status realizowanych na niej połączeń. Dla porównania prędkość szlakowa na przedmiotowej linii kolejowej poza granicami RP oscyluje w granicach 80 km/h. Zwrócić uwagę należy również na fakt, że modernizacja linii, pozwalająca na osiągnięcie prędkości podobnej do jej pozostałych odcinków wraz z budową przystanku osobowego nie przyniesie negatywnych skutków w zakresie czasu przejazdu pociągów, bowiem dodatkowy postój pojazdu kompensowany będzie jego przejazdem przez terytorium RP z większą prędkością szlakową.

Zgoła odmiennie materia funkcjonowania ruchu transgranicznego została uregulowana w umowie ogólnej, zawartej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec w 2012 roku, która weszła w życie niepełna 4 lata później. Przedmiotem regulacji rzeczony aktu są zobowiązania stron zarówno w odniesieniu do przejść granicznych w ujęciu klasycznym, rozumianych jako punkt styczności linii kolejowych, mających swoje

końce po obu stronach granicy, jak i tzw. liniach transgranicznych, których położenie znajduje się na terenie jednego państwa, jednak funkcjonalnie służy całkowicie lub w znacznym stopniu państwu drugiemu. Ustawodawca w celu zdefiniowania tranzytowego transportu kolejowego na obszarze przygranicznym posługuje się pojęciem tranzytu uprzywilejowanego.

W art. 4 pkt g przedmiotowej umowy wskazuje, że jest to komunikacja kolejowa na linii kolejowej przekraczającej polsko-niemiecką granicę państwową pomiędzy stacjami leżącymi na terytorium jednej umawiającej się strony, przy czym na określonym odcinku tej linii odbywa się przejazd tranzytowy przez terytorium drugiej umawiającej się strony. Komunikacja kolejowa realizowana jest przy tym na warunkach uproszczonych w stosunku do ogólnych zasad dopuszczenia do ruchu kolejowego tej umawiającej się strony, przez której terytorium odbywa się tranzyt, bez potrzeby zmiany systemu kolejowego pod względem prawnym, technicznym i eksploatacyjnym. Spostrzec zatem można, że umowa również klasyfikuje przewozy tranzytowe jako kwalifikowany rodzaj przekraczania granicy państwowej, jednak w przeciwieństwie do omawianych wcześniej umów wskazuje na uproszczenie warunków realizacji przewozu, nie zaś ich dodatkowe obostrzenie.

Porozumienie zawiera zamknięty katalog odcinków linii kolejowych, na których odbywa się ruch transgraniczny. Zasadniczo status ten został nadany linii kolejowej nr 324, przebiegającej wzdłuż Nysy Łużyckiej na granicy Polsko-Niemieckiej. Aby zrozumieć, dlaczego ustawodawcy obu państw postanowili w sposób szczególny uregulować ruch na rzeczony linii kolejowej należy pokrótce przybliżyć jej charakterystykę. Ciąg ten do zakończenia II Wojny Światowej przebiegał w całości na terytorium III Rzeszy. W wyniku decyzji podjętych na konferencji jałtańskiej przebieg granicy pomiędzy Polską Rzeczpospolitą Ludową a Niemiecką Republiką Demokratyczną ustanowiony został w śladzie rzek Odry i Nysy Łużyckiej. Tym samym linia kolejowa

łącząca przygraniczne miasta Görlitz i Zittau, dziś nosząca polski numer 324 została przecięta granicą państwową w 4 miejscach na odcinku długości niespełna 15 kilometrów. Taki przebieg linii wymuszał uchwalenie dedykowanych rozwiązań legislacyjnych, zapewniających możliwość prowadzenia ruchu pociągów i utrzymania infrastruktury kolejowej. Pierwsza próba regulacji powyższej materii nastąpiła stosunkowo szybko, bowiem już w trzy lata po zakończeniu II Wojny Światowej, w 1948 r. zawarto pomiędzy oboma państwami umowę o uprzywilejowanym ruchu tranzytowym [11]. Kolejnym aktem regulującym ruch graniczny przez większość okresu, gdy granica dzieliła PRL i NRD była umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej o wzajemnym uprzywilejowanym kolejowym ruchu tranzytowym na odcinkach linii kolejowych Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Hirschfelde - Zittau - Porajów, zawarta w 1959 r. [12]. Miało to istotne znaczenie ze względu na istnienie po polskiej stronie linii stacji kolejowej Krzewina Zgorzelecka, która przed II Wojną Światową administracyjnie włączona była do miasta Ostritz, znajdującego się w jego bezpośredniej bliskości, jednak po zachodniej stronie Nysy Łużyckiej. Jest to osobliwy przypadek, w którym stacja kolejowa, znajdująca się na terenie Polski w znacznym zakresie obsługiwała podróżnych mieszkających po drugiej stronie granicy. W związku z powyższym wspomniane wyżej umowy międzynarodowe określały zasady przejazdu i procedurę kontroli bezpieczeństwa, której poddawani byli pasażerowie wsiadający i wysiadający na stacji w Krzewinie Zgorzeleckiej. Przez znaczną część okresu, gdy przebiegała na Nysie Łużyckiej granica dzieliła PRL i NRD możliwe było korzystanie przez niemieckich pasażerów ze stacji w celu przejścia na terytorium Niemiec Wschodnich przez kładkę łączącą dworzec z miastem Ostritz. Proces ten odbywał się jednak pod ścisłą kontrolą służb celnych obu państw. Umowa z 1959 r. zawierała postanowienia graniczne i celne, wskazujące m.in., że pociągi

Niemieckich Kolei Państwowych w komunikacji z miastem Ostritz mogą zatrzymywać się na stacji Krzewina Zgorzelecka, jednakże osoby, bagaż, przesyłki bagażowe, ekspresowe i towarowe oraz tabor kolejowy, podlegały ogólnemu nadzorowi celnemu [13]. W późniejszych latach uchwalane były kolejne umowy konstytuujące coraz mniej rygorystyczne obostrzenia w przewozie osób. W 1992 roku zawarto umowę o tzw. małym ruchu przygranicznym [14], znacznie upraszczającą procedurę przekraczania granicy dla wymienionych enumeratywnie gmin przygranicznych. Po przystąpieniu Polski do układu z Schengen w 2007 roku kontrole graniczne zostały co do zasady zniesione.

Obecnie obowiązująca umowa zawarta pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec w 2012 roku w art. 2 zawiera ogólne postulaty dot. zasad współpracy, tj. wspieranie działań mających na celu ułatwienia proceduralne dla realizacji komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową, wspieranie i wzmocnienie współpracy wszystkich uczestników komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową oraz omawiane w niniejszym tekście, umożliwienie tranzytu uprzywilejowanego. Artykuł 9 ust. 1 wskazuje, że w tranzycie uprzywilejowanym stosuje się prawo tej umawiającej się strony, na której terytorium rozpoczyna się i kończy przewóz.

Strony umowy uregulowały również postępowanie na wypadek przywrócenia kontroli granicznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 roku ustanawiającym wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen). Wówczas, zgodnie z art. 10 umowy, wszelkie nieprzewidziane postoje pociągów w tranzycie uprzywilejowanym muszą zostać zgłoszone przez przedsiębiorstwo kolejowe do właściwych organów granicznych. Art. 9 omawianej umowy natomiast wskazuje, że każda z umawiających się stron po uprzednim pisemnym poinformowaniu drugiej Strony może okresowo całkowi-

cie lub częściowo wstrzymać tranzyt uprzywilejowany, jeśli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego. W nagłych przypadkach dopuszcza się ustne powiadomienie drugiej strony, które strona powiadamiana dodatkowo niezwłocznie potwierdza w formie pisemnej.

Analizując przedstawione wyżej modele prawnej regulacji tranzytowego ruchu uprzywilejowanego dostrzec można, iż w obu z nich jest on traktowany jako kwalifikowana forma ruchu transgranicznego w tzw. ujęciu klasycznym. Zgoła odmiennie jest jednak podejście ustawodawcy do dostępności połączeń dla pasażerów z Polski. Rozwiązania, które funkcjonują na granicy polsko-niemieckiej zapewniają stosowanie szeregu uproszczeń w procedurze odprawy celnej i prowadzenia ruchu kolejowego, co ostatecznie doprowadziło do stymulacji ruchu na odcinku linii nr 324 i umożliwieniu mieszkańcom Krzewiny korzystania z pociągów niemieckiego przewoźnika, kursujących w godzinnym takcie przez znaczną część doby. Polskie pociągi bowiem przestały obsługiwać stację w 2000 roku. Rozwiązania legislacyjne uchwalone dla linii kolejowych w rejonie Głucholaz i Porajowa całkowicie uniemożliwiają obsługę podróżnych na terenie Polski, pomimo istnienia dogodnych warunków infrastrukturalnych, umożliwiających włączenie polskich miejscowości do transgranicznej sieci połączeń pasażerskich. W wielu dokumentach strategicznych przewozy tranzytowe na ww. liniach nie figurują, czego powodem ma być brak powiązań z pozostałą częścią polskiej sieci kolejowej. Obecnie jednak, w reżimie przepisów układu z Schengen, gwarantującego znaczne uproszczenie procedury przekraczania granic, środek ciężenia regionalnych obszarów funkcjonalnych znacznie się zmienił. W dobie swobody przepływu osób, pracowników, usług i towarów na terytorium Unii Europejskiej lokalne powiązania są niekiedy silniejsze pomiędzy gminami po przeciwległych stronach granicy aniżeli innych jednostek samorządu terytorialnego w obrębie jednego państwa, dlatego tak ważne jest do-

strzeżenie przez ustawodawcę pilnej potrzeby rewizji porozumień międzynarodowych, stymulujących rozwój lokalnych połączeń transgranicznych, również tych, uruchamianych w ramach ruchu tranzytowego. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Czechosłowacką Republiką Socjalistyczną o czechosłowackiej komunikacji tranzytowej przez terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na odcinku linii kolejowej między stacjami Hradek nad Nisou i Zittau podpisaną w Pradze dnia 16 listopada 1962 r. (Dz.U. 1964 r. nr 36 poz. 233).
- [2] Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o uprzywilejowanym tranzycie kolejowym z Czechosłowacji do Czechosłowacji przez Głucholazy podpisaną w Warszawie dnia 12 listopada 1948 r. (Dz.U. z 1950, nr 15, poz. 134).
- [3] Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, sporządzona w Berlinie dnia 14 listopada 2012 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1062).
- [4] Umowa między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Czeskiej o komunikacji kolejowej przez granicę państwową podpisaną w Pradze dnia 29 kwietnia 2005 r. (Dz.U. z 2007 r., nr 96, poz. 636)
- [5] Układ polsko-niemiecki w sprawie uprzywilejowanego tranzytu między polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez niemiecki Górny Śląsk, podpisany we Wrocławiu dnia 24 czerwca 1922 r. (Dz.U. z 1924 r., nr 72, poz. 704).
- [6] Głucholazów problemy z połączeniem kolejowym z Czechami, „Rynek Kolejowy”, 25.09.2020 r., <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/resort-infrastruktury-glucholazy-nie-posiadaja-polaczenia-kolejowego-z-czechami-98758.html>

[dostęp: 22.02.2023 r].

- [7] ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 1343).
- [8] M. Staffa (red.), Słownik geografii turystycznej Sudetów, Wrocław 2003, s. 235.
- [9] Burmistrzowie chcą zatrzymać pociąg w Porajowie, „Bogatynia.info.pl”, <https://www.bogatynia.info.pl/newsy/wiadomosci/9631-burmistrzowie-chca-zatrzymac-pociag-w-porajowie>, [dostęp: 22.02.2023 r.].
- [10] Odpowiedź ministra infrastruktury na interpelację nr 10839 z dnia 4 września 2009 r., <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/000E7AB2>, [dostęp: 22.02.2023 r.].
- [11] M. Althmann, I. Chovanec, I. Lejčar, R. Rusak, M. Štancl, Komunikacja na pograniczu polsko-niemiecko-czeskim, „Technika Transportu Szynowego” 2003, nr 1-2, s. 31.
- [12] Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej o wzajemnym uprzywilejowanym kolejowym ruchu tranzytowym na odcinkach linii kolejowych Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Hrschfelde - Zittau - Porajów, zawarta 23 września 1959 r. w Berlinie.
- [13] Odpowiedź sekretarza stanu w ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji na interpelację nr 1913 w sprawie niemieckiej linii kolejowej Zittau – Krzewina Zgorzelecka – Goerlitz, przebiegającej przez terytorium Polski, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ5.nsf/main/15B7E7CA>, [dostęp: 5 marca 2023 r.].
- [14] Umowa sporządzona w Bonn dnia 6 listopada 1992 r. między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o małym ruchu granicznym (M.P. z 2003 r., nr 37, poz. 524).