

Prezes Izby*Marita Szustak***Wiceprezesi Izby***Przemysław Korwiel**Piotr Macioszek**Wiesław Nowak***Członkowie Zarządu***Andrzej Kwiek**Ryszard Leszczyński**Henryk Pińkowski*

Warszawa, 11 maja 2017 r.

Piotr Macioszek

Wiceprezes Zarządu

Przewodniczący Sekcji Przewoźników Kolejowych

Izby Gospodarczej Transportu Lądowego

IGTL/5/2/2/MG/2017

Pan

Andrzej Bittel

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

i Budownictwa

Szanowny Panie Ministrze,

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego jako organizacja zrzeszająca kilkadziesiąt podmiotów gospodarczych działających w obszarze kolei, w tym dwudziestu pięciu przedsiębiorców w Sekcji Przewoźników Kolejowych, pragnie zwrócić uwagę Pana Ministra na jedno z zagadnień podnoszonych w toku ewaluacji dyrektywy 2007/59/EC z 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty.

W toku dyskusji zaprezentowane zostało między innymi stanowisko Europejskiego Stowarzyszenia Transportu Towarowego ERFA, którego IGTL jest członkiem (*Input Paper – A single language for the Single European Railway Area; ERFA input to the Evaluation of the Train Drivers' Directive.*). Stanowisko to nie odzwierciedla jednakże opinii IGTL w tym zakresie, dlatego też uznajemy za wskazane przekazać Panu Ministrowi spostrzeżenia Izby na temat konsekwencji przyjęcia takiego rozwiązania oraz wyboru trybu jego wdrożenia.

ERFA pozytywnie odnosi się do konieczności uregulowania w dyrektywie i de facto, nałożenia obowiązku stosowania jednego języka operacyjnego w przewozach międzynarodowych w ramach Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego. Część podmiotów zaangażowanych w proces ewaluacji dyrektywy postuluje, aby język angielski uzyskał status powszechnie stosowanego języka w komunikacji personelu zarządców i drużyn trakcyjnych w przewozach międzynarodowych. Zwolennicy takich rozwiązań powołują się w swojej argumentacji na konieczność poszukiwania uproszczeń i harmonizacji.

Po pierwsze należy podkreślić, że koncepcja jednego języka operacyjnego jest wprost inspirowana rozwiązaniami przyjętymi w transporcie morskim i lotniczym. Jednakże warunki prowadzenia takiej działalności przewozowej są diametralnie różne w porównaniu do transportu kolejowego. Dla przykładu, istnieją ściśle ograniczenia w zakresie czasu pracy maszynistów, które sprawiają, że niezwykle rzadką sytuacją – w szczególności w większych państwach członkowskich – jest przekroczenie przez jednego maszynistę więcej niż jednej granicy. Jest oczywiste, że odległości pomiędzy węzłami transportowymi różnią się w poszczególnych krajach członkowskich i czasem położone są blisko siebie po różnych stronach granicy kilku państw, ale nie zmienia to faktu, że nie jest możliwe, aby jedna załoga pokonała trasę obejmującą szereg państw poprzez całą Europę, jak ma to miejsce w transporcie lotniczym.

Rozważając zagadnienie interoperacyjności i potencjalnych zmian w dyrektywie 2007/59 mających na celu wprowadzenie jednego języka operacyjnego, nie można stracić z pola widzenia możliwości wynikających z dyrektywy 2012/34. Nie ma żadnych prawnych przeszkód do podpisywania porozumień transgranicznych pomiędzy sąsiadującymi krajami. W wiążących dwustronnie umowach mogą zostać ustanowione specyficzne rozwiązania dotyczące umiejętności językowych nie tylko maszynistów, ale również personelu zarządców infrastruktury. W szczególności może zostać wprowadzony wymóg znajomości obu języków narodowych na określonym poziomie i w zdefiniowanym zakresie związanym z realizacją przewozów. Jeżeli dyrektywa w sprawie uprawnień maszynistów wymagać będzie dodatkowo znajomości języka angielskiego, może powstać sytuacja, kiedy jakakolwiek osoba biorąca udział w kolejowych operacjach transgranicznych (na granicy objętej porozumieniem) będzie musiała wykazać się znajomością trzech języków.

Pragniemy zwrócić również uwagę na nierównowagę wymagań pomiędzy transportem kolejowym i drogowym. Nie ma żadnych regulacji językowych dla kierowców samochodów ciężarowych w przewozach międzynarodowych. Transport drogowy jest głównym konkurentem kolei i jest naszym zdaniem wysoce kontrowersyjne tworzenie dodatkowych wymogów generujących koszty po stronie kolei. Liczba osób – maszynistów i personelu zarządców infrastruktury – które będą musiały być przeszkolone jest ogromna, zatem koszty konieczne do poniesienia przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców nie będą możliwe do udźwignięcia bez włączenia ich do kalkulacji stawek i cen. Koszt przewozu ładunku jest nadal głównym czynnikiem branym pod uwagę przy wyborze środka transportu, zatem sektor kolejowy powinien raczej poszukiwać sposobów obniżenia cen oferowanych nadawcom towarów.

Oczywiście idea wspólnego języka operacyjnego jest warta dalszego rozważania, niemniej jednak należy podejść do zagadnienia z należytą ostrożnością i wziąć pod uwagę wszystkie istotne okoliczności. Lokalne warunki w krajach Beneluxu są inne niż w Skandynawii, a polsko – niemiecka umowa o komunikacji kolejowej przez granicę państwową może się znacznie różnić od analogicznego porozumienia francusko – włoskiego. Dlatego też jakakolwiek ogólnie obowiązująca regulacja nie może pomijać tej różnorodności. Podejście oparte na przyjęciu jednolitej recepty dla wszystkich państw członkowskich bez prawidłowego rozpoznania

wszystkich uwarunkowań oraz realnej skali problemu, który ma być rozwiązany, wielokrotnie okazało się błędne. Redukcja hałasu w transporcie towarowym za pomocą obowiązkowego wyposażenia istniejącego taboru w kompozytowe wstawki hamulcowe jest tego jaskrawym przykładem. IGTL zwraca uwagę również na rozważaną perspektywę czasową. Tak radykalne zmiany powinny być wdrażane stopniowo i w dłuższym okresie np. 20 lat, kiedy do zawodu maszynisty będą wchodziły kolejne młode osoby. Biorąc pod uwagę obecnie panujące uwarunkowania edukacyjne, w miarę upływu czasu znajomość języka angielskiego będzie wyjściowo dużo wyższa, co przełoży się na mniejszy zakres koniecznych szkoleń i skupienie się na języku technicznym.

Wzorując się na dotychczasowych doświadczeniach i rozwiązaniach przyjętych w krajach, gdzie problem wielojęzyczności jest w praktyce obecny (np. Szwajcaria), można szukać rozwiązań pośrednich. O ile przyjmiemy, że celem jest zapewnienie możliwości komunikacji w języku innym niż urzędowy w danym kraju, można zastanowić się nad wprowadzeniem na określonych odcinkach sieci języka angielskiego jako opcji drugiego języka komunikacyjnego z zastrzeżeniem, że na danej zmianie wśród pracowników zarządcy infrastruktury jest co najmniej jedna osoba ze znajomością tegoż języka w zakresie pozwalającym na przekazywanie i odbieranie komunikatów związanych z prowadzeniem ruchu. Wówczas powstałaby możliwość komunikacji maszynisty bez znajomości języka narodowego z personelem zarządcy infrastruktury po angielsku.

Nie należy pomijać również kosztów do poniesienia w nadchodzącym czasie przez przewoźników i zarządców w związku z rozwojem systemów sterowania, w tym przede wszystkim ETCS. Postęp technologiczny prowadzi do sytuacji, kiedy komunikacja głosowa ma coraz mniejsze znaczenie, a jako prawdopodobny scenariusz można rozważać sytuację, kiedy komunikat nadawany będzie nie w postaci rozmowy, a transmisji danych do odczytu na pulpicie prowadzącego pojazd. Nie będzie wówczas żadnej technologicznej przeszkody, aby komunikat był wyświetlany w kabinie w dowolnym języku i tłumaczeniach.

Szanowny Panie Ministrze, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego liczy, że powyższa opinia zostanie wzięta pod uwagę przy formułowaniu stanowisk przez ekspertów Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w przypadku podniesienia tematu jednolitego języka w operacjach kolejowych w ramach prac nad rewizją dyrektywy 2007/59/EC. Ze swojej strony deklaruje współpracę merytoryczną w powyższym zakresie.

Z szacunkiem

Wiceprezes Zarządu IGTL
Przewodniczący Sekcji
Przewoźników Kolejowych
Piotr Macioszek