



**Spotkanie IGTL – VDV
Sekcja Przewoźników
Kolejowych
Sekcja Wagonów i Spedycji**

Warszawa 15 listopada 2022 r.

Oferta zarządców infrastruktury – tematy podnoszone przez przewoźników

- sytuacja ruchowa w obszarach granicznych,
- możliwości przejazdu bez zatrzymania w stacji lub na szlaku,
- dwujęzyczny personel zarządców,
- koordynacja zamknięć, również w obszarach przylegających oraz na trasach alternatywnych

DAC

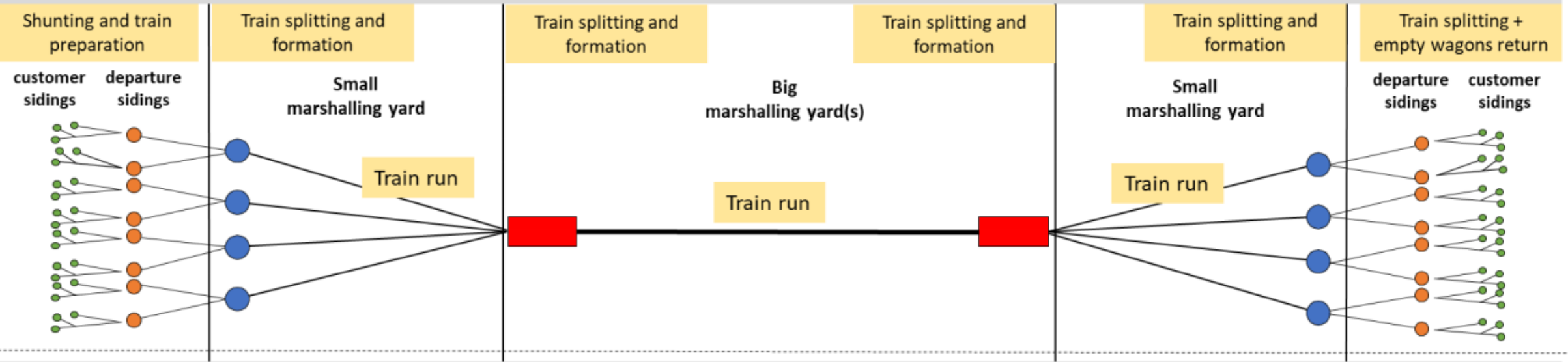
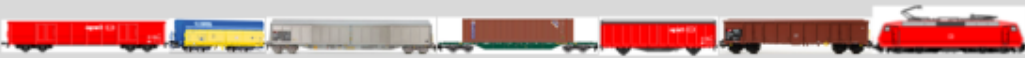
- W ramach Europe's Rail utworzono odrębną strukturę do wdrożenia DAC – European DAC Delivery Programme.
- W EDDP pracują grupy robocze (WP), w tym WP5 odpowiedzialna za analizę kosztów i korzyści
- IGTL jest na bieżąco zaangażowana w kwestie DAC poprzez ERFA, która współpracuje z WP5

DAC

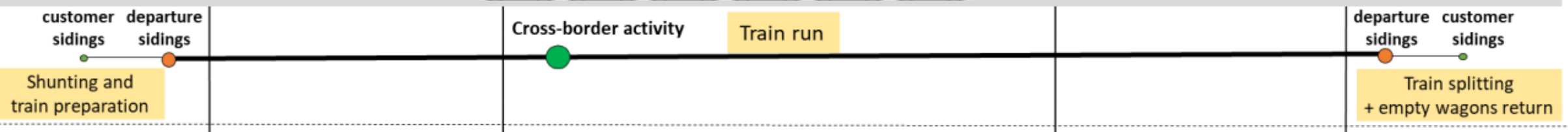
- ERFA wraz z innymi organizacjami skierowała do EDDP szereg pytań i przedstawiła wątpliwości dot. założeń analizy kosztów i korzyści, m.in.:
 - Definicja przewozów całopociągowych („block trains”)
 - Business case dla przewozów całopociągowych i transportu intermodalnego
 - Oszczędności wynikające DAC – wg szeregu podmiotów oszczędności są mocno przeszacowane i zignorowana jest konieczność utrzymywania personelu nawet po wdrożeniu DAC

DAC

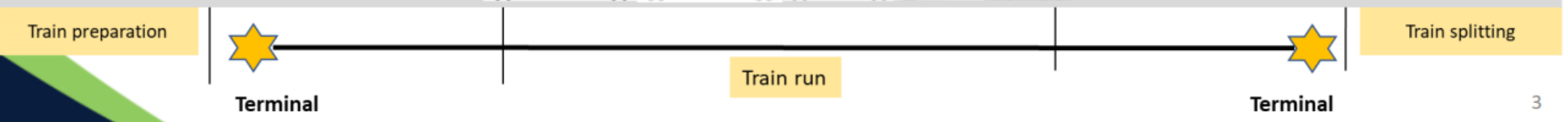
Single wagon traffic / wagon groups



Block trains



Intermodal trains



DAC - pytania

- DAC na lokomotywach wielosystemowych, które osiągnęły limit nacisku? DAC na lokomotywach starszego typu?
- DAC na wagonach do transportu intermodalnego? Które typy wagonów nie mogą być doposażone? Czy będą wycofywane?
- Dodatkowe koszty utrzymania?
- Dodatkowe koszty związane z awaryjnością?

FINANSOWANIE?

Rewizja TEN-T (propozycja KE)

- Połączenie Korytarzy Sieci TEN-T (CNC) z Kolejowymi Korytarzami Towarowymi (RFC)
 - konieczność zapewnienia równowagi pomiędzy transportem pasażerskim i towarowym
 - konieczność precyzyjnego określenia roli koordynatorów i instrumentów dostępnych strukturom korytarzy
- Parametry sieci i harmonogram ich osiągnięcia (22,5t/oś; 740m; P400; ERTMS; elektryfikacja; 100km/h)
 - konieczność zapewnienia finansowania i monitoringu
- Zarządzanie przepustowością i jakością
 - maksymalny czas oczekiwania pociągów towarowych na granicach
 - zapewnienie odpowiedniej przepustowości dla transportu towarowego przy podnoszeniu prędkości na sieci

Rewizja TEN-T (stanowisko Rady)

- Usunięto odniesienie do paliw alternatywnych na sieci kompleksowej
- Usunięto „połączenia kolejowe ostatniej mili”. Odniesienie do „tras dostępowych”
- Wymogi dot. rozwoju tras dostępowych (art. 14 ust. 1 lit. d)) znacznie ograniczone. Może to znieść obowiązek zgodności tras dostępowych z wymogami np. dot. skrajni i długości (P400, 740 m)
- Usunięto wymogi jakościowe wynikające z art. 18. Artykuł ten skupia się teraz wyłącznie na zapewnieniu czasu oczekiwania na granicy średnio co najwyżej 15 minut
- Pewne przejściowe przepisy dot. zarządzania przepustowością – ryzyko nowych przeszkód biurokratycznych

Rewizja TEN-T (wstępna opinia Parlamentu)

- Sprawozdawcy Barbara Thaler (EPP AT) and Dominique Riquet (Renew FR)
- ERFA w stałym kontakcie z Przewodniczącą Komitetu TRAN
- Konieczność zabiegania o ambitną propozycję PE przed trilogiem
- Konieczność zapobieżenia zapisom dającym ERA mandat do tworzenia „nadstruktury” do zarządzania przepustowością
- Koordynacja i alokacja powinna być ustandaryzowana i ściśle monitorowana, ale musi pozostać w domenie zarządców infrastruktury

Rewizja wytycznych dot. pomocy publicznej

- Możliwość wsparcia rozwoju infrastruktury kolejowej i terminalowej bez ograniczeń pod warunkiem zapewnienia otwartego i niedyskryminującego dostępu
- Unbundling i zakaz finansowania krzyżowego przewoźników i zarządców infrastruktury, w tym terminalowej
- Możliwość finansowania taboru – przejrzyste, niedyskryminacyjne zasady, redukcja barier uzyskania wsparcia, pomoc przede wszystkim w zakresie innowacji i nowych technologii

Zarządzanie przepustowością

- Komisja Europejska przeprowadziła wstępne konsultacje
- Cztery główne obszary zainteresowania:
 - Koszt transportu kolejowego
 - Słabe wyniki kolejowych przewozów towarowych
 - Niewystarczająca dostępność regularnych kolejowych przewozów towarowych
 - Ograniczony potencjał wzrostu kolejowych przewozów towarowych
- ERFA wydała dokument przedstawiający stanowisko 22 czerwca br.
 - Wspólnie uzgodnione zasady zarządzania przepustowością i ustalania priorytetów ruchu
 - Stworzenie ram alokacji przepustowości w przypadku zakłóceń na sieci
 - Uproszczenie rezerwacji przepustowości w przewozach międzynarodowych.
- Propozycja KE do końca roku (najprawdopodobniej opóźnione)

Rewizja Dyrektywy „o transporcie kombinowanym”

- Konieczność wprowadzenia przepisów jednoznacznie promujących kolej
- Szerokie porozumienie co do rozszerzenia zakresu obowiązywania na wszystkie operacje intermodalne/multimodalne, które wnoszą wymierny wkład w ograniczenie szkodliwych kosztów zewnętrznych
- Nowe kryteria kwalifikowalności oparte na efektywności środowiskowej i efektach zewnętrznych multimodalnego łańcucha transportowego w porównaniu z jego ekwiwalentem wyłącznie drogowym (w tym CO₂, NO_X, hałas, cząstki stałe, kongestia, wypadki)
- Propozycja KE w 2 kwartale 2023

Rewizja Dyrektywy „o wagach i wymiarach”

- Konieczność wprowadzenia przepisów jednoznacznie promujących kolej i uniemożliwiających unikania stosowania przez Państwa Członkowskie
- Postulat zakazu transgranicznych operacji 44-tonowymi ciężarówkami
- Wezwanie do wprowadzenia ścisłych zasad zapewniających kompatybilność pojazdów drogowych z transportem kolejowym
- Istotna rozbieżność z mocnym sektorem transportu drogowego
- Propozycja KE w 2 kwartale 2023

Dyrektywa „maszynistowska”

- Konsultacje publiczne zakończyły się 30 września br.
- Kluczowe pytania:
 - Czy musimy obniżyć wymagania dotyczące znajomości języka i tras, aby ułatwić transgraniczną mobilność maszynistów?
 - Jak przyciągnąć młodzież i kobiety?
 - Czy musimy rozszerzyć zakres tematów objętych licencją ogólnounijną?
 - Czy korzystne będzie ustanowienie języka angielskiego jako jedynego wspólnego języka operacyjnego dla przewozów transgranicznych?
 - Czy jedna „inteligentna” karta łącząca wszystkie dokumenty dla maszynistów to dobry pomysł?
- Propozycja KE do końca roku
- Prawdopodobnie będzie kontynuowana praca grupy roboczej przy ERFA

Forum Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego (SERA)

- Komisja Europejska ogłosiła zaproszenie ekspertów do „Forum Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego (SERA)”. Forum będzie składać się z maksymalnie 140 ekspertów i odpowiadać będzie m.in. za:
 - pomoc DG MOVE w przygotowaniu wniosków legislacyjnych, inicjatyw politycznych oraz analiz technicznych i ekonomicznych;
 - pomoc DG MOVE w przygotowaniu aktów delegowanych w związku z utworzeniem SERA;
 - wymiana doświadczeń i dobrych praktyk w związku z wdrażaniem dyrektywy 2012/34/UE i SERA.

Forum Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego (SERA)

- Oczekuje się, że Forum będzie odgrywać ważną rolę w opracowywaniu istotnego prawodawstwa dotyczącego kolejowego transportu towarowego, w szczególności w zakresie zarządzania przepustowością.
- Nabór jest otwarty bez terminu, ale pierwsza pula ekspertów zostanie wybrana spośród wniosków otrzymanych do 16 grudnia 2022 r. Należy to traktować jako roboczy termin składania wniosków.
- <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022-11/seraf-open-call-for-applications-2022.pdf>



XXVII
Walne Zgromadzenie
IGTL

Warszawa 29 września 2022 r.