

## **23 stycznia 2008 – wspólne spotkanie Komitetu Strategicznego i Komitetu Narodowych Stowarzyszeń UNIFE**

Poinformowano, że skonsolidowana dyrektywa o interoperacyjności zostanie formalnie przyjęta najprawdopodobniej w maju 2008. Dyrektywa ta została zaakceptowana przez Parlament Europejski po pierwszym czytaniu. Dyrektywa dotycząca bezpieczeństwa transportu kolejowego jak i regulacja dotycząca Europejskiej Agencji Kolejowej czekają na drugie czytanie co oznacza, że ich formalne przyjęcie będzie miało miejsce prawdopodobnie wiosną 2009.

### **Wzajemna akceptacja taboru:**

W odniesieniu do Dyrektywy o interoperacyjności kolei UNIFE wyraża swoje zadowolenie w szczególności w odniesieniu do zapisów artykułu 19 który przesądza o stosowaniu wzajemnej akceptacji taboru pomiędzy państwami członkowskimi UE przesądając jednocześnie, że Narodowe Organy ds. Bezpieczeństwa mają ograniczony czas na odpowiedź, której brak jest równoznaczny z dopuszczeniem taboru do ruchu.

Przedstawiciel SIRTIS zwrócił uwagę zebranych na załącznik VIb dyrektywy zawierający listę kwestii w odniesieniu do których ma mieć miejsce wzajemna akceptacja taboru. Lista ta od 2005 roku jest kontestowana przez Polskę. Polska była w zeszłym roku aktywna w kwestii tej listy na forum prac Rady UE. Efektem tej aktywności jest powołanie przez ERA dedykowanej grupy do zmiany wspomnianej listy. Zapisy dyrektywy przesądzają, że ERA ma zaproponować Komisji Europejskiej nową listę pół roku po publikacji dyrektywy. Jeśli lista pozostanie w obecnym kształcie wzajemna akceptacja taboru bez bardzo dobrej woli zaangażowanych stron nie będzie możliwa.

W odpowiedzi przedstawiciel SIRTIS został poinformowany, że w ramach UNIFE istnieje dedykowana grupa zajmująca się wzajemną akceptacją taboru, która chciałaby poznać szczegóły polskiego stanowiska. Spotkanie tej grupy zaplanowano na 12 lutego 2008.

### **Konsultacje społeczne dotyczące Europejskiego Masterplanu dla ERTMS:**

Przedstawiono zasadnicze informacje dotyczące konsultacji społecznych uruchomionych przez Komisję Europejską dla potrzeb wypracowania konsensusu w zakresie zasad tworzenia Europejskiego Masterplanu dla wdrażania ERTMS. Poinformowano, że UNIFE preferuje opcję C przy czym chciałoby aby roczny limit procentowy wdrożeń ERTMS wynosił 5% a nie 3% jak proponuje Komisja Europejska. Narzekano na Koleje Niemieckie i Koleje Francuskie w kontekście planów narodowych złożonych przez Niemcy i Francję.

### **Cele prezydencji słoweńskiej i cele prezydencji francuskiej:**

W pierwszej połowie bieżącego roku prezydencję w Unii Europejskiej sprawuje Słowenia, w drugiej Francja. Przedstawiono informacje o spotkaniu UNIFE z ministrem transportu Słowenii. Słowenia wśród celów swojej prezydencji w UE w zakresie transportu wymienia między innymi rozciągnięcie sieci TEN-T na zachodnie Bałkany oraz przygotowanie szerokiego wdrażania inteligentnych systemów transportowych a także rewizji dyrektywy dotyczącej euro-winiety. Podczas spotkania Słowenia koncentrowała się na własnych priorytetach inwestycyjnych w X i V korytarzu transeuropejskim.

Przedstawiono także cele prezydencji francuskiej. Dotyczą one między innymi ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>. Poinformowano, że prowadzone we Francji szczegółowe analizy źródeł emisji CO<sub>2</sub> pokazują, że najistotniejszymi źródłami są budownictwo i transport. W zakresie budownictwa technologie pozwalające na redukcję emisji CO<sub>2</sub> są już dostępne i będą szeroko wdrażane. Dlatego należy spodziewać się, że wyzwania w stosunku do transportu będą silnie artykułowane za 3 do 5 lat. Ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> w transporcie to zwrot w kierunku kolei, bo transport rurociągami i transport wodny mają ograniczoną przepustowość i nie mogą przejąć znacznych ładunków z dróg kołowych. Ograniczenie emisji to jednak także wyzwanie dla kolei w kontekście spalinowych lokomotyw i spalinowych zespołów trakcyjnych. Francja proponuje wzrost kosztów emisji CO<sub>2</sub> z 20 euro (zgodnie z ustaleniami z Kioto) do 200 euro za tonę. Zdaniem UNIFE rozsądny wzrost nie powinien przekroczyć 80 euro za tonę. Zwrot w kierunku kolei jest obecny we Francji także na rynku wewnętrznym. Należy jednak zaznaczyć, że publiczne deklaracje Prezydenta Francji, że Francja nie zapłaci za budowę żadnej kolejnej autostrady nie oznaczają, że kolejne autostrady nie będą

budowane. Koszty będą pokrywane przez miasta i regiony a więc nie przez państwo. Prezydent deklaruje także rozbudowę kolei dużych prędkości.

Jednym z celów prezydencji francuskiej będzie także powrót do intensywnych europejskich prac nad standaryzacją rozwiązań dla miejskiego transportu publicznego. Zasadniczym celem w tym zakresie jest budowa wspólnego rynku.

#### UNIFE Rail Market Study:

Opracowanie przygotowane w poprzednim roku spełniło swoje zadanie. Dane są zbierane nadal tak aby nowe wydanie mogło zostać udostępnione przed Innotrans 2008. Utworzona została grupa do uaktualnienia dokumentu. Decyzją UNIFE dokument opracowany na koszt bezpośrednich członków UNIFE został w roku 2007 zaoferowany do kupienia. Sprzedano 30 kopii studium po 2000 euro głównie firmom konsultingowym.

UNIFE chce zaoferować nowe wydanie członkom Narodowych Stowarzyszeń. Podczas spotkania po dyskusji uzgodniono, że członkowie Narodowych Stowarzyszeń będą mogli kupić opracowanie po 500,- euro. Bezpośrednio od UNIFE można będzie kupić nowe opracowanie za 2500,- euro. Jednocześnie poinformowano, że bezpośredni członkowie UNIFE dostają kopie za darmo, ale płacą składkę do UNIFE od obrotu firmy.

#### **23 stycznia 2008 – Plenarne spotkanie techniczne UNIFE**

Pierwsze plenarne spotkanie techniczne UNIFE zgromadziło około 50 osób reprezentujących głównie pojedyncze duże firmy będące członkami UNIFE. Wśród narodowych stowarzyszeń reprezentowane były Polska (SIRTS) i Czechy (ACRI). Poinformowano, że plenarne spotkania techniczne zastąpią grupę roboczą harmonizacja i standaryzacja. Przekazano opracowane przez UNIFE Term of Reference dla plenarnych spotkań technicznych. Poinformowano, że do udziału w pracach tego forum zapraszani są przedstawiciele nie tylko bezpośrednich członków UNIFE ale także przedstawiciele Narodowych Stowarzyszeń oraz przedstawiciele firm zrzeszonych w Narodowych Stowarzyszeniach. Wybrano przewodniczącego.

Przekazano bardzo szerokie informacje obejmujące różne działania dotyczące transportu kolejowego w tym w szczególności:

- aktualne prace legislacyjne w Parlamencie Europejskim,
- aktualne prace ERA,
- aktualne prace europejskich organizacji normalizacyjnych,
- wybrane projekty badawcze będące w realizacji, oraz
- aktualnie przygotowywane projekty badawcze.

#### Non-road mobile machinery directive:

Poinformowano o pracach legislacyjnych dotyczących zmiany „Non-road mobile machinery directive” – dyrektywy dotyczącej między innymi zanieczyszczeń emitowanych przez lokomotywy spalinowe do atmosfery. W kontekście tych prac UNIFE przygotowuje projekt badawczy dotyczący minimalizacji konsekwencji dla przewoźników kolejowych. Przewidywane są poważne konsekwencje, gdyż projekt dyrektywy zakłada, że dotychczasowy spalinowy tabor trakcyjny będzie mógł być produkowany do 31 grudnia 2011, będzie mógł być sprzedawany przez dwa lata po zakończeniu produkcji a w przypadku końcówek serii ewentualnie będzie mógł być sprzedawany jeszcze przez 12 miesięcy po zakończeniu tego dwuletniego okresu.

Istniejący spalinowy tabor trakcyjny będzie mógł być naprawiany, ale wyłącznie elementami produkowanymi dalej przez tego samego producenta.

W tym kontekście przedstawiciel SIRTS zwrócił uwagę na przyszły problem odnowy spalinowego taboru trakcyjnego 1520mm, który był budowany poza UE, a jest wykorzystywany dla zagwarantowania ruchu pomiędzy systemami 1520 i 1435mm.

W odpowiedzi vice-przewodniczący UNIFE poprosił przedstawiciela SIRTS o podjęcie starań w kierunku włączenia do opracowywanej propozycji projektu polskiego partnera.

#### Składniki interoperacyjności:

Przy omawianiu prac ERA nad Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności szczególnie dużo czasu poświęcono składnikom interoperacyjności. Zdaniem UNIFE składniki interoperacyjności powinny być definiowane tylko wówczas gdy mają związek z

interoperacyjnością. Stoi to w sprzeczności z postawą niektórych kolei, które chciałyby aby wszystkie wymienne części taboru były składnikami interoperacyjności. Zdaniem UNIFE składników powinno być tyle ile jest w TSI HS RST. Zdaniem niektórych kolei co najmniej tyle ile w TSI WAG. Wydaje się, że racje mają zarówno przedstawiciele UNIFE mówiąc, że nie chodzi o to by klamka była taka sama w TGV i ICE i każdym innym pociągu jak i przedstawiciele CER, zdaniem których ograniczenie składników do kilku pozycji w istotny sposób ogranicza funkcjonowanie konkurencji na wspólnym rynku. Konieczny jest kompromis i powinien on być wypracowany wspólnie przez przemysł i koleje.

#### Realizowane i nowe projekty badawcze:

Szczegółowo omówiono wybrane projekty badawcze. Przekazano kilkuminutowy film o projekcie Modetrain. Zapowiedziano omawianie najistotniejszych kwestii wynikających z projektów realizowanych z udziałem UNIFE na kolejnych plenarnych spotkaniach technicznych.

Pokazano i podsumowano wyniki pierwszego zaproszenia do składania ofert projektów badawczych w priorytecie transport.

Pokazano zestawienie projektów badawczych aktualnie przygotowywanych do ewentualnej realizacji w ramach siódmego programu ramowego UE (kilkunastu przygotowywanych z udziałem UNIFE oraz kilku przygotowywanych bez udziału UNIFE).