

# Integracja konwencjonalnych kolei w Europie

**W poprzednich numerach *tts* opisaliśmy projekt nowego rozporządzenia Unii Europejskiej, dotyczącego wymagań w zakresie służby publicznej oraz zawierania kontraktów na przewozy pasażerskie. Obecnie prezentujemy wstępne informacje na temat projektu nowej dyrektywy UE o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych. Przyjęcie dyrektywy ma nastąpić już w 2001 r. Omówienie struktury dokumentu oraz treści poszczególnych paragrafów zamieścimy w jednym z najbliższych numerów *tts*.**

W rozumieniu projektu nowej dyrektywy „interoperacyjność” oznacza zdolność transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do zapewnienia bezpiecznego i swobodnego ruchu pociągów, które spełniają określone warunki techniczne.

## Uwarunkowania historyczne

Rozwój kolei w poszczególnych krajach Europy trwa od ponad 150 lat. Każda kolej stosowała standardy techniczne i zasady prowadzenia ruchu, obowiązujące na zarządzanej przez siebie sieci. Powodowało to znaczne utrudnienia przy przekraczaniu granic i podział rynku przewozów kolejowych zgodnie z granicami państwowymi. Nawet obecnie, niezależnie od wysiłków podejmowanych na rzecz integracji europejskich systemów kolejowych, ma to negatywny wpływ na rozwój przewozów o charakterze paneuropejskim, niezbędnych dla jednoczącej się Unii Europejskiej, zwłaszcza w perspektywie jej rozszerzenia. Traktat o Unii Europejskiej postawił cel stworzenia sieci transeuropejskich dostępnych dla wielu operatorów, czemu ma służyć ich techniczna harmonizacja. W 1996 r. Unia przyjęła dyrektywę o interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (96/48), która obecnie jest wdrażana. Projekt nowej dyrektywy wzorowany jest na tym dokumencie.

Projekt dyrektywy o interoperacyjności europejskich kolei konwencjonalnych został przedstawiony przez Komisję Europejską w listopadzie 1999 r. Jej przyjęcie jest koniecz-

ne w szczególności w związku z tworzonymi zasadami dostępu do międzynarodowych usług transportowych w zakresie przewozu towarów, co jest istotnym elementem strategii Komisji Europejskiej, zmierzającej do poprawy efektywności i jakości usług transportowych świadczonych przez koleje europejskie. Ma temu służyć liberalizacja i demonopolizacja rynku oraz usuwanie wąskich gardeł w infrastrukturze. Celem tych działań jest stworzenie wspólnego rynku kolejowych usług transportowych w Europie. Jego osiągnięciu służyć będą także działania w zakresie ujednoczenia zasad zamówień publicznych oraz popierania prac badawczych i rozwojowych

## Cele i zadania nowej dyrektywy

**Pierwszym zadaniem** jest poprawa jakości międzynarodowych usług transportowych, zwłaszcza w zakresie przewozów towarowych. Obecnie opóźnienia w dostawie przesyłek, spowodowane długim czasem oczekiwania na stacjach granicznych, są przyczyną niskiej konkurencyjności transportu kolejowego. Długi czas potrzebny na przekazanie pociągów towarowych między sieciami poszczególnych rządów jest spowodowany:

- powolnym przekazywaniem dokumentów,
- niedoskonałym skoordynowaniem rozkładów jazdy,
- dużą liczbą formalności na stacjach granicznych.

Problemy te mogą być rozwiązane wspólnie przez zarządy kolei i operatorów, pod warunkiem przyznania im wysokiego priorytetu. Doraźnym celem powinno być skrócenie czasu postoju do wielkości wymaganej dla zmiany lokomotywy, a docelowo należy dążyć do stworzenia warunków do całkowitego wyeliminowania postojów pociągów na stacjach granicznych.

**Drugim zadaniem** jest promowanie interoperacyjności konwencjonalnych sieci kolejowych w celu umożliwienia kursowania pociągów międzynarodowych *non-stop*. Obecnie postoje na stacjach granicznych są konieczne ze względu na wymianę lokomotyw i personelu obsługującego pociągi. Ujednoczenie przepisów technicznych i eksploatacyjnych pozwoliłoby na ich wyeliminowanie.

**Trzecim zadaniem** jest stworzenie wspólnego rynku dla elementów wyposażenia kolei. Pomimo restrukturyzacji tego sektora gospodarki w 1990 r. większość operatorów i zarządów kolejowych wciąż zaopatruje się u krajowych dostawców, co często powoduje wzrost ich kosztów, pokrywanych następnie przez klientów. Jest to spowodowane specyficznymi wymaganiami, wynikającymi z różnic w przepisach obowiązujących na terenie poszczególnych krajów. Wiele krajów Unii wciąż nie dopuszcza firm zagranicznych do rynku wyposażenia kolei, chroniąc dostawców krajowych.

Przez dziesiątki lat koleje w swoim gronie wypracowały standardy umożliwiające kursowanie wagonów towarowych i pasażerskich w relacjach międzynarodowych. Był to ważny krok w kierunku interoperacyjności kolei, jednak obecne zmiany strukturalne wymagają dalej idących działań. Ponadto ustanawiające wspólne przepisy zarządy kolejowe zazwyczaj nie uwzględniają interesów wszystkich operatorów i dostawców wyposażenia technicznego.

Wspólnota stawia sobie za cel przewyższenie istniejących różnic prawnych i technicznych istniejących między systemami kolei konwencjonalnej w poszczególnych krajach. Pozwoli to na poprawę konkurencyjności międzynarodowego transportu kolejowego i umożliwi powstanie wspólnego rynku dla firm produkujących wyposażenie kolei. Zdaniem Komisji Europejskiej może być to osiągnięte przez rozszerzenie (z odpowiednimi modyfikacjami) na koleje konwencjonalne regulacji obowiązujących koleje dużych prędkości. Byłyby one zapisane w dyrektywie o interoperacyjności kolei konwencjonalnych, opartej na dyrektywie dużych prędkości.

### Dyrektywa 96/48 i jej wykorzystanie

Są dwie zasadnicze przyczyny do wykorzystania przy opracowywaniu dyrektywy dotyczącej kolei konwencjonalnej postanowień dyrektywy dużych prędkości. Po pierwsze obowiązujące regulacje pozwoliły na osiągnięcie dużego ujednoczenia kolei dużych prędkości. Po drugie nie wiadomo dokładnie, gdzie przebiega granica między koleją konwencjonalną a koleją wysokich prędkości. Tabor dla pociągów pasażerskich często budowany jest w oparciu o ten sam projekt i przy użyciu tej samej technologii, niezależnie od tego czy będzie wykorzystywany w pociągach szybkich, czy też konwencjonalnych. Jest to szczególnie widoczne w pociągach zespolonych z wychylnym nadwoziem. Standardy obowiązujące pociągi dużych prędkości przed ich rozszerzeniem na pociągi konwencjonalne powinny zostać odpowiednio zmodyfikowane, co umożliwi uniknięcie części kosztów.

Dyrektywa 96/48 stworzyła ramy prawne normalizacji szybkich kolei poprzez tzw. Grupy Techniczne TSI (Technical Specifications for Interoperability) oraz system wzajemnego uznawania świadectw dopuszczenia, czyli tzw. akredytacji w UE. Projekt nowej dyrektywy wprowadza dodatkowo nowe elementy, np. podsystem telekomunikacji i informatyki (IT). Priorytetowo traktuje także wspólny system sterowania ruchem ERMTS.

Nowa dyrektywa obejmować będzie zatem następujące obszary (podsystemy kolei):

- sygnalizację i sterowanie ruchem,
- wymianę danych, telekomunikację i informatykę,
- tabor (przepisy RIC i RIV),
- ograniczenie hałasu,
- kwalifikacje personelu,
- przepisy ruchu pociągów,
- systemy trakcji elektrycznej,
- normy nacisku osi na szynę i skrajni.

### Zastosowanie nowej dyrektywy

Każde z państw europejskich będzie zobowiązane do wdrożenia i przestrzegania dyrektywy w dwojaki sposób. Po pierwsze wszyscy operatorzy działający na jego terenie bę-

dą zobowiązani do przestrzegania europejskich standardów technicznych, a po drugie nie będzie możliwe zakazanie dostępu do sieci kolejowej żadnemu operatorowi spełniającemu te standardy. Nie oznacza to konieczności dostosowywania do tych norm całej posiadanej infrastruktury i eksploatowanego taboru, gdyż niewątpliwie skończyłoby się to katastrofą finansową zarówno dla operatorów, jak i zarządców kolei. Wysiłki powinny być skoncentrowane na wybranych podsystemach, których modernizacja może najszybciej przynieść wymierne efekty. Każda decyzja o przebudowie powinna być podjęta na podstawie przeprowadzonego rachunku zysków i strat.

Zadaniem Komisji Europejskiej, dla najszybszego osiągnięcia poprawy konkurencyjności kolei na europejskim rynku transportowym, priorytetowe znaczenie ma poprawa jakości usług w następujących dziedzinach:

- międzynarodowe połączenia pasażerskie między największymi miastami,
- międzynarodowe przewozy towarowe w głównych korytarzach.

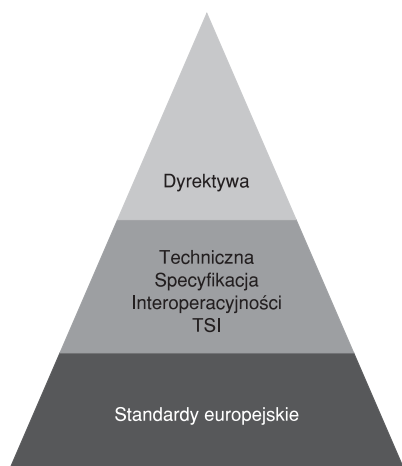
Zakres niezbędnych inwestycji na liniach służących realizacji tych połączeń powinien być w trybie pilnym określony przez zarządzające nimi zarządy kolejowe.

Autorzy dyrektywy widzą potrzebę rozszerzenia terenu jej obowiązywania poza kraje Unii Europejskiej. Sieć kolejowa tych krajów jest w wielu punktach powiązana z sieciami Szwajcarii i Europy Centralnej, a za jej pośrednictwem z Europą Wschodnią, Azją i Afryką Północną. Kraje kandydujące do Unii powinny uwzględniać postanowienia dyrektywy w swoich planach inwestycyjnych, aby były gotowe do jej wdrożenia w momencie przystąpienia do Unii. Rozpatrywana będzie możliwość przystąpienia Unii Europejskiej do konwencji COTIF, która ma kluczowe znaczenie do ustanawiania norm technicznych obowiązujących w przewozie towarów.

W związku z procesem uchwalania dyrektywy następujące zadania przewidziane zostały do wykonania w 2001 r.:

- opracowanie norm w zakresie urządzeń srk,
- opracowanie norm w zakresie wagonów pasażerskich i towarowych,
- określenie możliwości unifikacji pociągów zespolonych i lokomotyw,
- określenie możliwości ujednoczenia przepisów dotyczących dopuszczania pojazdów szynowych do ruchu,
- opracowanie norm dotyczących procedur przekazywania pociągów na granicach,
- opracowanie norm wzajemnego uznawania jakości wykonywanych napraw.

Kraje kandydujące do Unii Europejskiej zostały już obecnie włączone do prac w grupach specyfikacji technicznych TSI. Polskę reprezentuje dwóch specjalistów wywodzących się z PKP S.A.



Dyrektywa 96/48 – trzystopniowy system prawno-organizacyjny