



# DIGITALNA AUTOMATSKA SPOJNICA (DAC) U EUROPSKOM ŽELJEZNIČKOM TERETNOM PROMETU

## POLOŽAJ ETF-a

---

ETF već dugo godina osuđuje uzroke opadanja željezničkog teretnog prometa koje je s jedne strane rezultat manjka ulaganja u željeznički sustav prijevoza robe, a s druge strane nelojalne intermodalne konkurencije koja se temelji na nepravednim praksama, primjerice socijalnom dampingu. Nadalje, željeznička politika EU-a koja prednost daje otvaranju tržišta i konkurencije unutar sektora nije polučila modalni pomak koji bi doprinio željezničkom teretnom prometu. Stoga ETF zahtijeva detaljnu analizu rezultata europskih željezničkih politika, osobito u pogledu političkog/tržišnog aspekta te razine postizanja ciljeva.

U svrhu pojačanja željezničkog teretnog prometa, ETF prepoznaje da bi uvođenje sustava spojnice na razini cijele Europe moglo ojačati učinkovitost operacija željezničkog prometa, no naglašavamo da ambicioznija politika za željeznički teretni promet mora obuhvaćati digitalizaciju. Takva politika mora uključivati:

- obvezujući cilj za povećanje modalnog udjela željezničkog teretnog prometa,
- potpunu internalizaciju vanjskih troškova za sve načine prijevoza,
- promicanje suradnje umjesto konkurencije između tvrtki,
- ozbiljne mjere za zaštitu i/ili ponovno pokretanje europskog sustava za utovar s jednim vagonom,
- povezivanje strateške infrastrukture (npr. luka) sa željezničkim rješenjima,
- velika ulaganja u industrijske kolosijeke,
- uključivanje velikih logističkih tvrtki u modalno preusmjeravanje njihovih tijekova,
- društveno uzorno ponašanje sektora jer se kvalitetan prijevoz ne može uspostaviti bez kvalitetnih radnih mjesta i dobre socijalne klime.

Nadalje, ETF inzistira na osiguranju potrebnih popratnih mjera i radnih mjesta u tvrtki za zaposlenike u željeznici koji su pogođeni promjenom. ETF-u nije bitno koji će se sustav spajanja uspostaviti u Europi. Ključno je osigurati da se zaštita radnika, prijelazne mjere i mješovite operacije implementiraju na način koji je najsigurniji za zaposlenike. Vrijeme je da se poduzmu konkretni koraci prema uspostavljanju jedinstvenog standarda i da EU podrži sektor kroz tranziciju. Nadalje, važno je težiti međunarodnim standardima (npr. kroz UN- ECE/OTIF/UIC) kako bi se omogućio promet izvan granica Europske unije.



## Snažan željeznički teretni promet i njegove koristi za klimu i gospodarstvo

Povećani željeznički promet glavni je doprinos aktivnoj zaštiti klime. Jedan teretni vlak odgovara količini od 52 teška teretna vozila ili kamiona. Jedna tona tereta prenesena na željeznicu smanjit će emisiju CO<sub>2</sub> za 80 posto u usporedbi s kamionskim prijevozom. Željeznički teretni promet rasterećuje ceste i gradove i samo se ovim načinom prijevoza mogu uspješno ostvariti klimatski ciljevi definirani Europskim zelenim planom.

Željeznički prijevoz tereta ispunjava važnu funkciju za europsku industriju te opskrbu stanovništva i gospodarstva u Europi. To je važan dio logističkog lanca vrijednosti, osobito vodećih industrija, automobilske, kemijske, čelične i industrije građevinskog materijala. Trenutna zdravstvena kriza zbog bolesti COVID 19 istaknula je bitnu funkciju željeznice i željezničara. Poboljšanje učinkovitosti logistike i željezničkog teretnog prometa **na socijalno održiv način** bit će važan element za poticanje preusmjerenja tereta na željeznicu, a mogao bi čak stvoriti i sačuvati radna mjesta

Buduće strukture za proizvodnju i dodanu vrijednost u ključnim industrijama iz korijena mijenjaju potražnju za logističkim uslugama jer tvrtke sve više moraju obraćati pažnju na svoj ugljični otisak. Europski željeznički promet mora stoga moći iskoristiti svoje prednosti.

**Automatsko spajanje mjera je za poboljšanje učinkovitosti operacija. Istodobno, uvođenje automatskog spajanja imat će velik utjecaj na zaposlenike u željeznici, posebno na manevarske djelatnike, ali i na majstore za vagon (zaposlenike koji obavljaju tehnički pregled) i strojovođe.**

### Društveni učinci DAC-a:

- Željezničari zaslužuju sigurnost: Ako se spajanje obavlja ručno, radnici spajanje i dalje moraju obavljati u prostoru između vagona. Ova opasna aktivnost predstavlja ozbiljan sigurnosni rizik. Velika težina ručne spojnice, kao i pretklonjen položaj tijela potreban za spajanje, predstavljaju značajan fizički napor.
- Međutim, uvođenje DAC-a imat će i negativan utjecaj na radna mjesta. Ako se implementira poluautomatska spojnica, u manevarskom procesu izgubit će se približno 25 - 30 % radnih mjesta, a ako se implementira potpuno automatska Scharfenberg spojnica (u kombinaciji s elektroničkim tovarnim listom i željezničkim dokumentima), u manevarskom procesu izgubit će između trećine i polovice radnih mjesta. Radnici se moraju dodatno usavršavati kako bi se nosili s novim tehnološkim promjenama i kako bi se osigurao pravedan prijelaz.



## Naši zahtjevi:

- Neophodno je uzeti u obzir socijalne učinke na zaposlenike i dimenzije radnog prava te ih ublažiti.
  - Ulaganje u DAC i implementacija DAC-a mora biti predmet socijalnog dijaloga. Predstavnici radnika moraju biti uključeni u proces od samog početka kako bi se stvorila transparentnost i osigurala nesmetana provedba.
  - **Realna perspektiva radnih mjesta za zaposlenike mora se razviti već sada kao sastavni dio ulagačkog plana.** Cijeli sektor mora biti obvezan poduzeti mjere kojima će zajamčiti održive mogućnosti zapošljavanja. To uključuje ulaganje u kvalifikacije i daljnje osposobljavanje zaposlenika koji se žele prekvalificirati u neko drugo područje i pravo na zadržavanje barem odgovarajućeg radnog mjesta u tvrtki.
  - Kako bi se osigurala sigurne željezničke operacije, procjena i prilagodba **sigurnosnih propisa na europskoj i nacionalnoj razini** (npr. obaveza ispitivanja kočnica, ispitivanja stanja spojke, početni pregled vagona itd.) neophodne su je tijekom faze prenamjene i za paneuropske operacije.
  - Slično tome, **Agencija Europske unije za željeznice** i željeznička industrija moraju osigurati da se u slučaju kvara ili ručne manipulacije središnjom odbojnom spojnicom dovoljna pažnja posveti mjerama koje će zaštititi zdravlje i sigurnost radnika.
  - Isto se odnosi i na **mješovite operacije s konvencionalnim spojnica**ma, koje će se sigurno upotrebljavati tijekom faze promjene. Iskustva iz primjene automatske spojnice na manevarskim vozilima i jednostavne središnje odbojne spojnice na blokovskim vlakovima pokazuju da mješoviti postupci posebno podrazumijevaju nove rizike po zaposlenike na polju zdravlja i sigurnosti. Postoje dokumentirane nezgode na radu. Ove procjene učinka moraju biti obvezne i uzeti se u obzir tijekom faza razvoja i uvođenja. Moraju se razviti i implementirati protumjere za sprečavanje ozbiljnih i po život opasnih nesreća.
  - Sukladno prilici europske inicijative za uvođenje pametne središnje odbojne spojnice u željeznički teretni promet, **Agencija Europske unije za željeznice** također moraju stručno osposobljavanje i preduvjete za osoblje uključeno u održavanje ili manipulaciju učiniti obveznim.
- ETF ponovno potvrđuje svoj zahtjev za uspostavljanje usklađenog paneuropskog sustava visokih kvalifikacija i certificiranja za sve struke koje su bitne za sigurnost, uključujući manevriranje i provjeru vlakova. Ovaj sustav mora obuhvaćati standarde kvalitete za centre za osposobljavanje i minimalno trajanje obuke.