



CYFROWY SPRZĘG SAMOCZYNNY (DAC) W EUROPEJSKICH KOLEJOWYCH PRZEWOZACH TOWAROWYCH

STANOWISKO ETF

Od wielu lat Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) wskazuje na przyczyny kryzysu kolejowych przewozów towarowych, który z jednej strony wynika z braku inwestycji w system pociągów towarowych, a z drugiej strony z nieuczciwej konkurencji intermodalnej opartej na nieuczciwych praktykach, takich jak dumping socjalny. Ponadto polityka kolejowa UE, sprzyjająca otwarciu rynku i konkurencji wewnątrzsektorowej, nie doprowadziła do przesunięcia modalnego korzystnego dla kolejowych przewozów towarowych. W związku z tym ETF postuluje przeprowadzenie dogłębnej analizy wyników europejskiej polityki transportu kolejowego, w szczególności w odniesieniu do filaru polityczno-rynkowego i poziomu realizacji jego celów.

Dążąc do wzmocnienia kolejowych przewozów towarowych, ETF uznaje wprowadzenie ogóloeuuropejskiego systemu sprzęgania za możliwy środek poprawy efektywności tych przewozów. Tym niemniej ETF postuluje, aby ten sposób cyfryzacji był częścią bardziej ambitnej polityki w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Polityka taka powinna obejmować:

- wiążący cel dotyczący zwiększenia udziału kolejowych przewozów towarowych w strukturze modalnej,
- pełną internalizację kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu,
- promocję współpracy zamiast konkurencji między firmami,
- poważne działania mające na celu zabezpieczenie i/lub ponowne uruchomienie europejskiego systemu ładunków całowagonowych,
- powiązanie strategicznej infrastruktury (np. portów) z rozwiązaniami kolejowymi,
- znaczące inwestycje w bocznicę przemysłową,
- zaangażowanie dużych przedsiębiorstw logistycznych w reorientację modalną ich przepływów,
- wzorcowe społecznie zachowanie branży, ponieważ nie może być mowy o transporcie wysokiej jakości bez wysokiej jakości miejsc pracy i dobrych warunków socjalnych.



Ponadto ETF domaga się zapewnienia niezbędnych działań osłonowych i miejsc pracy dla pracowników kolei i dotkniętych zmianami. Z punktu widzenia ETF nie jest najistotniejsze, który system sprzęgania zostanie wprowadzony w Europie. Kluczowe znaczenie ma zapewnienie, aby ochrona pracowników, przepisy przejściowe i prace w trybie mieszanym były wdrażane w sposób najbezpieczniejszy dla pracowników. Nadszedł czas, aby podjąć konkretne kroki w kierunku ustanowienia jednolitego standardu, a także, aby UE zapewniła wsparcie sektorowe w okresie przejściowym. Ponadto ważne jest, aby dążyć do wypracowania międzynarodowych standardów (np. w ramach UN-ECE/OTIF/UIC) w celu umożliwienia działalności wykraczającej poza granice Unii Europejskiej.

Silne kolejowe przewozy towarowe i związane z nimi korzyści dla klimatu i gospodarki

Zwiększenie przewozów kolejowych stanowi istotny wkład w aktywną ochronę klimatu. Jeden pociąg towarowy to odpowiednik 52 pojazdów ciężarowych. Jedna tona ładunku przeniesiona na tory pozwala w porównaniu z transportem samochodowym zmniejszyć poziom emisji CO₂ o 80 procent. Kolejowe przewozy towarowe odciążają drogi i miasta i tylko dzięki temu środkowi transportu możliwe będzie osiągnięcie celów klimatycznych określonych w Europejskim Zielonym Ładzie.

Kolejowe przewozy towarowe mają żywotne znaczenie dla europejskiego przemysłu oraz dla zaopatrzenia ludności i gospodarek w Europie. Jest to niezbędny element logistycznego łańcucha wartości, zwłaszcza wiodących gałęzi przemysłu: motoryzacyjnego, chemicznego, stalowego i materiałów budowlanych. Obecny kryzys spowodowany pandemią koronawirusa dodatkowo uwidoczniał zasadniczą funkcję kolei i kolejarzy. Poprawa wydajności logistyki kolejowych przewozów towarowych **w sposób społecznie zrównoważony** będzie ważnym elementem znacząco przyczyniającym się do przeniesienia przewozów towarowych na tory, a nawet może przyczynić się do tworzenia i utrzymania miejsc pracy.

Przyszłe struktury produkcji i tworzenia wartości dodanej w kluczowych gałęziach przemysłu zasadniczo zmieniają zapotrzebowanie na usługi logistyczne, ponieważ przedsiębiorstwa muszą w coraz większym stopniu uwzględniać na swój ślad węglowy. Dlatego też europejski sektor kolejowych przewozów towarowych musi być w stanie wykorzystać swoje zalety.

Samoczynny sprzęg stanowi środek mający na celu zwiększenie wydajności prowadzonej działalności. Jednocześnie wprowadzenie tego rozwiązania będzie miało duży wpływ na pracowników kolei, zwłaszcza na pracowników manewrowych, jak również na rewidentów taboru (pracowników kontroli technicznej) i maszynistów.

Spoleczne skutki wprowadzenia cyfrowego sprzęgu samoczynnego:

- Pracownicy kolei zasługują na bezpieczne warunki pracy: sprzęganie ręczne powoduje, że czynność tę trzeba wykonywać w przestrzeni między wagonami. Stwarza to poważne zagrożenie dla ich bezpieczeństwa. Duży ciężar sprzęgu ręcznego oraz pochylona pozycja ciała podczas sprzęgania stanowią znaczne obciążenie fizyczne.
- Jednakże wprowadzenie sprzęgu samoczynnego będzie miało również negatywny wpływ na miejsca pracy. Zastosowanie półautomatycznego sprzęgu kłowego spowoduje utratę ok. 25-30% miejsc pracy związanych z manewrowaniem, a w przypadku w pełni samoczynnego sprzęgu Scharfenberga (w połączeniu z elektronicznymi listem przewozowym i dokumentami pociągu) redukcja ta obejmie od jednej trzeciej do nawet połowy miejsc pracy. Konieczne będą również dodatkowe szkolenia pracowników, które przygotują ich na zmianę technologii i zapewnią sprawne przejście między systemami.



Nasze postulaty:

- *Konieczne jest złagodzenie skutków społecznych dla pracowników i uwzględnienie uwarunkowań prawa pracy.*
 - *Inwestycje w cyfrowy sprzęg samoczynny i jego wykorzystanie muszą być przedmiotem dialogu społecznego. Przedstawiciele pracowników muszą być zaangażowani w proces od samego początku w celu zapewnienia przejrzystości i sprawnego wdrożenia.*
 - ***Realistyczne perspektywy zatrudnienia dla pracowników** należy opracować już teraz jako integralną część planu inwestycyjnego. Cały sektor musi zostać zobowiązany do podjęcia środków w celu zagwarantowania możliwości trwałego zatrudnienia. Obejmuje to inwestycje w podnoszenie kwalifikacji i dodatkowe szkolenia dla pracowników, którzy chcą się przekwalifikować, oraz prawo do utrzymania przynajmniej równorzędnego stanowiska w przedsiębiorstwie.*
 - *Aby zapewnić bezpieczne funkcjonowanie kolei, w trakcie wprowadzania zmian, jak również na potrzeby ruchu kolejowego w całej Europie konieczne jest dokonanie oceny i dostosowanie **przepisów związanych z bezpieczeństwem na poziomie europejskim i krajowym** (np. wymóg przeprowadzania prób hamulców, prób stanu sprzęgów, wstępnej kontroli wagonów).*
 - *Zarówno **Agencja Kolejowa Unii Europejskiej**, jak i producenci taboru muszą również zadbać o to, aby w przypadku nieprawidłowego działania lub konieczności ręcznej obsługi sprzęgu ze zderzakiem centralnym odpowiednią uwagę poświęcono ochronie zdrowia i bezpieczeństwu pracowników.*
 - *To samo dotyczy **prac w trybie mieszanym**, w trakcie których wykorzystywane będą sprzęgi konwencjonalne, co z pewnością będzie miało miejsca w fazie przezbrajania. Doświadczenie w stosowaniu sprzęgu samoczynnego w pojazdach manewrowych oraz prostego sprzęgu ze zderzakiem centralnym w składach całopociągowych pokazuje, że przede wszystkim praca w trybie mieszanym pociąga za sobą nowe zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa pracowników. Udokumentowane są wypadki przy pracy. Takie oceny oddziaływania muszą być obowiązkowe i uwzględniane na etapie opracowywania i wprowadzania rozwiązań. Należy opracować i wdrożyć środki zaradcze, mające na celu zapobieganie poważnym i śmiertelnym wypadkom.*
 - *W ramach europejskiej inicjatywy na rzecz wprowadzenia w kolejowych przewozach towarowych inteligentnego samoczynnego sprzęgu ze zderzakiem centralnym **Agencja Kolejowa Unii Europejskiej** musi również wprowadzić obowiązek kształcenia zawodowego w systemie dualnym i określić wymagania wobec personelu zajmującego się utrzymaniem technicznym i obsługą.*
- ETF ponownie potwierdza postulat ustanowienia ogólnoeuropejskiego zharmonizowanego systemu wysokich kwalifikacji i certyfikacji dla wszystkich zawodów związanych z bezpieczeństwem, w tym dla zawodu manewrowego i rewidenta taboru. System ten musi obejmować normy jakości dla ośrodków szkoleniowych oraz minimalny czas trwania szkolenia.*

