

W dniu 27 września delegacja w składzie: Jerzy Nowak – zastępca przewodniczącego Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” (CM Bydgoszcz), Andrzej Pabiański (PR Łódź), Piotr Dowbor (CM Gdynia) uczestniczyła w pracach Sekcji Kolejowej Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF) w Brukseli.

ETF jest regionalnym oddziałem Międzynarodowej Organizacji Pracowników Transportu (ITF) i współpracuje jako konsultant z instytucjami Unii Europejskiej przy modyfikacjach istniejącego oraz tworzeniu nowego prawa w zakresie transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i morskiego. Wpływ na kształtowanie prawa jest istotną sprawą, gdyż wprowadzenie korzystnych zapisów do Dyrektyw Unii Europejskiej ma wpływ na przyszły kształt transportu w Europie i relacje pomiędzy jego poszczególnymi gałęziami. Duże zmiany czekają nas w najbliższym czasie i w związku z tym tam, gdzie to jest możliwe należy wpływać na prace legislacyjne, a w innych przypadkach korzystając ze zdobytej wiedzy o nadchodzących zmianach współpracując z innymi związkami zawodowymi należy naciskać na naszych parlamentarzystów, aby dokonywali takich zmian w polskim prawodawstwie, które uchronią nas przed utratą rynków, a co za tym idzie miejsc pracy.

W Sekcji Kolejowej ETF stale pracują dwie grupy robocze: grupa do spraw „Pakietów Kolejowych” i grupa „dialogu socjalnego”.

Jako przedstawiciele Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” uczestniczyliśmy w pracach grupy do spraw „Pakietów Kolejowych”, która analizuje i konsultuje projekty tworzonych lub zmienianych przez Unię Europejską aktów prawnych dotyczących kolejnictwa, przyjmuje uwagi od poszczególnych przedstawicieli uczestniczących w pracach i przekazuje je parlamentarzystom, przed kolejnymi czytaniem w parlamencie.

Pracom grupy przewodniczyli Sabine Trier - Zastępca Sekretarza Generalnego ETF (Niemcy) i György Balla - Wiceprezydent Sekcji Kolejowej ETF (ze związku zawodowego VdSzSz Węgry). Oprócz nas w pracach grupy uczestniczyło dwóch przedstawicieli z Niemiec (ze związków TRANSNET i GDBA), trzech z Francji (ze związków CGT, FGAAC, FGTE-CFDT), dwóch z Wielkiej Brytanii (ze związków RMT, ASLEF), dwóch z Luksemburga (ze związków FNCTTFEL, FCPT/SYPROLUX), dwóch z Czech (OSZ), jeden z Włoch (UIL TRASPORTI), jeden z Belgii (CGSP Cheminots), jeden z Hiszpanii (FCT-CC.OO) i dodatkowo jeden z Austrii (z CoL zastępujący kolegę z GdE, który nie mógł przybyć).

Obrady prowadzone były w języku niemieckim i tłumaczone na języki: angielski, francuski, hiszpański i szwedzki, co stawia przedstawicieli takich krajów jak Polska, Czechy w trudniejszej sytuacji. Trzeba było więc korzystać w naszym przypadku z tłumaczenia angielskiego co wymaga większego skupienia i nieraz pewne sprawy mogły umknąć z powodu braku znajomości terminów prawnych w obcym języku. Jednak generalnie przy omawianiu i dyskusji używa się języka prostszego więc poniżej skrótowo podane będą omawiane sprawy.

Przewodnicząca Sabine Tier odczytała treść projektu Dyrektywy zmieniającej istniejącą Dyrektywę EWG i PE Parlamentu w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych i alokacji zdolności przepustowości infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej.

Na wstępie zajęto się sprawami lobbowania w rozwój infrastruktury kolejowej i linii dużych prędkości w Europie i porównaniem średniej prędkości przemieszczania towarów na długich dystansach za pomocą kolei i ciężarówek, gdzie przewóz koleją jest szybszy, zużywa mniej energii, a co za tym idzie jest proekologiczny. W dyskusji koledzy z Wlk. Brytanii podali wnioski, że aby możliwe było zwiększenie udziału transportu kolejowego w intermodalnym transporcie należy naciskać na Parlament Europejski i parlamenty krajowe na tworzenie większych ułatwień prawnych dla rozbudowy kolejowych centrów logistycznych w dużych miastach, bo na przykład w Londynie obecne już nie są w stanie przyjąć większej ilości pociągów co poparli przedstawiciele z Niemiec. Jednak odrębną propozycję złożyli Francuzi – rozbudowa centrów tak, ale daleko poza miastami. Prezydium zdecydowało, że w tej sytuacji ETF będzie wywierać nacisk na tworzenie aktów prawnych ułatwiających tworzenie nowych kolejowo - drogowych centrów logistycznych bez określania ich umiejscowienia.

Kolejnym tematem była równowaga transportowa. Tu nie było kwestii spornych i dyskusji – konieczność zwiększenia przewozów towarowych koleją jest oczywista. Koledzy z Niemiec poruszyli sprawę braku dobrej współpracy z centrami logistycznymi za granicą. Chodzi konkretnie o to, że Niemcy są za jak najszybszym stworzeniem przepisów wewnętrznych wdrażających udostępnianie całych sieci dla przewozów towarowych dla przewoźników z zagranicy tak, aby prowadzić ruch jedną lokomotywą na całej trasie przebiegu pociągu, co skróci czas przejazdu, a więc poprawi konkurencyjność. Francuzi stwierdzili jednak, aby na razie odłożyć ten problem, bo takie rozwiązanie podroży przewozy. Argumentowali to następująco: rozliczanie się z każdym z przewoźników wymusi rozbudowanie administracji i księgowości właściciela linii co przełoży się na wzrost ceny dostępu do linii, a więc wzrostu kosztów transportu kolejowego co spowoduje spadek zainteresowania przewozem towarów koleją.

Koledzy z Niemiec i Wlk. Brytanii postulowali, aby ETF lobbowała o mechanizmy prawne do utworzenia „kanałów transportowych” na głównych liniach przewoźników tak aby nie tworzyły się zatory na co przedstawiciel związku belgijskiego powiedział, że z jego punktu widzenia najlepiej jest, aby w Belgii nie budowano już pasażerskich linii dużych prędkości, bo Belgia to kraj mały i nie potrzeba tam się spieszyć, a po wybudowaniu tych linii i ustaleniu „kanałów” wszyscy przez Belgię będą jeździć oprócz samych Belgów. Do tego głosu dołączył kolega z Austrii, który dodał, że Austria już ma takie korytarze i jak Austriacy udostępniali takie korytarze (w kierunku Włoch) dla Niemców to byli „dobrymi chłopcami”, a teraz jak już nie zwiększają przepustowości to są „złymi chłopcami”.

Kolega z Czech (mający osobistą tłumaczkę) opowiedział o problemach z zakończeniem przebudowy trasy z Niemiec do Austrii. Dodał, że Czesi obawiają się pełnego otwarcia na ruch towarowy, gdyż podobnie jak Belgia, czy Austria są krajami małymi, gdzie dużo towarów lokalnie przewozi się ciężarówkami, bo nie warto ich przeladowywać, a pociągami dużo tranzytu. Przejechanie Czech nie stanowi problemu (szczególnie po modernizacjach linii kolejowych) i Czesi mają obawy, że to nie oni będą prowadzić pociągi towarowe przez Czechy. Jest przeciwny lobbowaniu powstania jakichkolwiek kanałów. Poza tym, ma obawy, że w towarowym ruchu lokalnym może dojść do preferowania przewoźników prywatnych. Przedstawiciele z Francji i Austrii dodali, że są obawy, że w pogoni za zyskiem zostaną obniżone standardy bezpieczeństwa. Kolega z Hiszpanii dodał, że konkurencja między przewoźnikami o dostęp do linii może spowodować korupcję. Przedstawiciel Niemiec dodał, że blokowanie przez Francję wjazdu spowoduje wydłużenie czasu przejazdu w ruchu towarowym, a Francuzi nie rozumieją, że konkurencja pomiędzy dużymi przedsiębiorstwami nikomu nie zaszkodziła. Na to zareagowali Austriak, Czech i Belg, że duże kompanie mogą zacząć powoływać podspółki tylko po to, aby likwidować konkurencję małych. W tym przypadku trudne było uzgodnienie wspólnego stanowiska co do postępowania federacji.

Przewodnicząca Sabine Tier powiedziała, że nowa dyrektywa o liberalizacji rynku kolejowego jest czytana w Europarlancie, gdzie padają zarzuty, że niektóre państwa „nie czują ducha pakietu o liberalizacji rynku kolejowego”. Konflikty powoduje to, że niektóre Państwa nie chcą nic robić w kierunku kompatybilności infrastruktury nie rozumiejąc, że połączenie systemów poprawi przepustowość i usprawni transport. Jest także brak zgodności w sprawie zasad szkolenia maszynistów na lokomotywach sąsiada.

Po przerwie przewodnicząca rozpoczęła omawianie projektu III Pakietu Kolejowego, Dyrektywy PE i Rady w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemów kolejowych Wspólnoty.

Najwięcej kontrowersji wzbudziło przyznawanie licencji. Związkowcy z Niemiec twierdzili, że należy uszczegółowić zapisy w sprawie nabywania licencji, ustalić ilość komisji egzaminujących co zwiększy jakość szkolenia. Jeżeli nie będzie to uregulowane szczegółowo w Dyrektywie to może dojść do tego, że maszyniści będą nabywać licencje tam, gdzie jest tanio i byle jak, a potem zatrudniać się na przykład w Niemczech i tam powodować zagrożenia. Kolega z Luksemburga zaproponował, aby dodać propozycję dodatkowego zapisu, że o licencję do prowadzenia pociągów w innych państwach niż własne mógł ubiegać się maszynista, który ma licencję kategorii B na

obszarze własnej sieci co najmniej przez 3 lata i oczywiście pomyślnie zda egzamin językowy. W związku z tym, że nie było odrębnych wniosków propozycja została przyjęta do przedstawienia w Parlamencie.

Koledzy z Niemiec zaproponowali, że należy oprócz organów kontrolnych przewidzianych w Dyrektywie zaproponować, aby został powołany międzynarodowy organ kontrolujący jakość szkolenia oraz mający uprawnienia do kontrolowania maszynistów prowadzących pociągi na dwóch lub więcej sieciach. Wniosek został przyjęty do przedstawienia w Parlamencie w trakcie kolejnego czytania projektu Dyrektywy.

Następnie przedstawiciel z Austrii odnosząc się do fragmentu projektu Dyrektywy mówiącego o tym, że maszynista powinien do wieku 55 lat przechodzić badania lekarskie co 3 lata, a potem co 1 rok zaproponował, że w związku z bezpieczeństwem lepiej będzie skrócić okres badań do 2 lat dla wieku do 55 lat. Propozycję ETF przedstawi w Parlamencie Europejskim.

Ostatni wniosek w sprawie maszynistów został wysunięty przez przedstawicieli z Niemiec, aby egzamin językowy przeprowadzany był w tym kraju lub przez przedstawiciela tego kraju, gdzie maszynista będzie miał ważną licencję. W związku z brakiem odrębnych głosów propozycja zostanie przedstawiona w Parlamencie Europejskim.

Po kolejnej przerwie omówiony został projekt Dyrektywy dotyczącej liberalizacji kolejowego transportu pasażerskiego. Największe obawy mieli nasi koledzy małych państw – z Belgii, Austrii. Wnioskowali, aby zostało zdefiniowane precyzyjnie co to jest „ruch krajowy” i „ruch międzynarodowy”, gdyż u nich po otwarciu granic już jest taka sytuacja, że inni prowadzą ruch lokalny. Wynika to często z takiego przebiegu linii, że zasadne jest prowadzenie ruchu przez przewoźnika z innego państwa. Czy zatem jest to ruch krajowy, czy już ruch międzynarodowy? Korzystając ze zdobytych przyczółków bogatsze przedsiębiorstwa powołując się na Dyrektywę mogą dowolnie wydłużyć relację.

Projekt Dyrektywy zezwala, że Państwo po analizie sytuacji może zdecydować o niedopuszczeniu innych podmiotów do obsługi ruchu kolejowego wewnątrz własnego kraju, ale czynić tak może tylko do roku 2010. Później musi ten rynek otworzyć. Kolega z Francji zaproponował, aby przedstawić w Parlamencie Europejskim możliwość tej ochrony do roku 2012. Wniosek został przyjęty do przedstawienia w czasie czytania Dyrektywy.

Europejska Federacja Pracowników Transportu 19 sierpnia opracowała dokument roboczy „Zrewidowana propozycja regulacji publicznego pasażerskiego transportu obsługiwanego koleją i drogami”. Jednym z ważniejszych punktów dokumentu jest zabezpieczenie praw pracowników w przypadku zmiany operatora. Zdecydowano się zapytać Parlament Europejski o gwarancje realnego postępu poprawy sytuacji ludzi i pracowników, a nie faworyzowania międzynarodowych konkurujących ze sobą przedsiębiorstw. Dokument będzie przedłożony przy drugim czytaniu III Pakietu Kolejowego w Parlamencie Europejskim.

Ostatnim tematem było odczytanie projektu Dyrektywy dotyczącej praw pasażerów, który nie wzbudził już tylu emocji co poprzednie.

### **CO Z TEGO WYNIKA DLA POLSKICH KOLEI**

Jedynym sektorem w PKP, który na razie do roku 2010 może nie podlegać liberalizacji są PKP Przewozy Regionalne w takim jak obecnie lub innym kształcie. Należy dopilnować, aby nasz Rząd i Parlament „nie wybiegał prze orkiestrę” i zaraz po wejściu w życie dyrektywy nie zaczął jej wcielać zanim inni to zrobią. W pasażerskich przewozach międzynarodowych oraz w ruchu towarowym chyba nie ma już odwrotu. Jedynym przewoźnikiem, który może jeszcze być dużym i mającym wyłączność na pewien segment rynku kolejowego są Przewozy Regionalne. Należy doprowadzić do tego, aby była to firma dobrze, przejrzystie, zgodnie z ustawami i terminowo dofinansowywana tak jak inne przedsiębiorstwa transportu publicznego w Europie, a także dobrze zarządzana i świadcząca usługi na właściwym, odpowiednio wysokim poziomie – tak, aby do czasu pełnej liberalizacji Polska miała liczącego się na rynku narodowego przewoźnika kolejowego.