

Okresy przejściowe i wpływ na projekty modernizacyjne oraz na przygotowywane specyfikacje na zakup taboru kolejowego

Jan Raczyński

Specyfikacje TSI dotyczą:


- **Tylko konstrukcji i eksploatacji nowego taboru**
- **Także taboru modernizowanego (obowiązek zastosowania przynajmniej części wymagań TSI)**
- **W określonych przypadkach w sposób pośredni eksploatowanego już starszego taboru (np. nakładki ślizgowe...)**

Kiedy TSI dotyczy taboru modernizowanego lub odnawianego?

- W Dyrektywie 2008/57 ust. 3 art. 20 określa się, że: „W przypadku odnowienia lub modernizacji podmiot zamawiający przekazuje państwu członkowskiemu, którego to dotyczy, dokumentację opisującą projekt. Państwo członkowskie dokonuje jej analizy i biorąc pod uwagę strategię wdrożenia wskazaną w stosownej TSI, podejmuje decyzję, czy zakres prac oznacza konieczność wydania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w rozumieniu niniejszej dyrektywy.
- Takie nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji jest wymagane za każdym razem, gdy przewidziane prace mogą negatywnie wpłynąć na ogólny poziom bezpieczeństwa podsystemu. Jeżeli jest wymagane nowe zezwolenie, państwo członkowskie podejmuje decyzję, w jakim stopniu TSI powinna być zastosowana do projektu.”
- Państwo członkowskie podejmuje decyzję najpóźniej cztery miesiące po przedłożeniu przez wnioskodawcę kompletnej dokumentacji.


Specyfikacje TSI będą więc istotnie wpływać na rynek taboru

1. Wymagają weryfikacji długoterminowych projektów produkcyjnych (tzw. platformy systemowe)
2. Określają strategię odnowy parku taborowego
3. Mogą przyspieszyć moralne starzenie się pojazdu. Pojazd poza standardami TSI staje się „ułomny” („czegoś mu brakuje”) i choć może być nadal eksploatowany na sieci europejskiej, to braki te obniżają walory pojazdu i w skrajnych przypadkach mogą być ewentualnie przyczyną ograniczeń eksploatacyjnych.

- 
4. Wysokie wymagania TSI mogą być także czynnikiem
 - koncentracji produkcji taboru
 - wysokiej specjalizacji w produkcji podzespołów
 5. Nastąpi przyspieszenie rozwoju leasingu, a w konsekwencji spowoduje:
 - elastyczniejszą reakcję kolei na nowe wyzwania przewozowe
 - łatwiejszy start małych przedsiębiorstw kolejowych
 - większą elastyczność dużych, istniejących już przedsiębiorstw

Rynek taboru kolejowego jest specyficzny

1. **Koszt zakupu taboru jest wysoki** i zawiera się w granicach od 70 tys. euro za wagon towarowy do 25 mln euro za pociąg dużej prędkości. Wysokie są też koszty utrzymania technicznego taboru – średnio w skali rocznej na poziomie 4% kosztu zakupu pojazdu.
2. **Okres eksploatacji pojazdu kolejowego jest stosunkowo długi** i wynosi średnio od 30 do 40 lat. Decyzje podejmowane przy zakupie pojazdu mają więc długoterminowe skutki dla sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, ale także dla jego pozycji rynkowej.

- 
3. Ze względu na rozległość sieci kolejowej **pojazdy kolejowe wymagają dużego stopnia interoperacyjności**, a więc ich zgodności technicznej z parametrami infrastruktury, ale także i innych pojazdów poruszających się po tej sieci.
 4. Rozległość obszaru, po którym poruszają się pojazdy wymaga **zapewnienia sprawnej organizacji bieżącego ich serwisu i utrzymania technicznego**.

Wnioski

- Zarządzanie taborem kolejowym na wszystkich etapach, począwszy od decyzji o jego zakupie aż po jego eksploatację ma więc istotny wpływ na koszty działalności przedsiębiorstwa i pośrednio na jego pozycję rynkową.
- Szeroki zakres standaryzacji a także ujęcie go w ramy prawne będzie miało duże konsekwencje dla rozwoju rynku kolejowego.
- **Obecny okres przejściowy wymaga ciągłej analizy zmian prawnych i bieżącej weryfikacji strategii zakupu taboru kolejowego**

Regulacje prawne w okresie przejściowym

- Jedynymi obowiązującymi aktami prawnymi o charakterze nadrzędnym są specyfikacje TSI.
- W poszczególnych zagadnieniach do czasu wydania odpowiednich specyfikacji TSI państwa członkowskie są zobligowane dyrektywą o interoperacyjności do publikacji krajowych standardów i ich notyfikacji w Komisji Europejskiej. W Polsce może tego dokonać Prezes UTK poprzez Obwieszczenie w dzienniku Ministra Infrastruktury na podstawie delegacji udzielonej w artykule 25d Ustawy o transporcie kolejowym.
- Przejściowy stan prawny potrwa do 2010 r.

Okresy przejściowe wdrożenia TSI

- TSI obowiązują tylko dla taboru nowego, modernizowanego lub odnawianego po wejściu w życie TSI
- Derogacja: udowodnić, że zamówienie było przed wejściem TSI
- Konieczna notyfikacja w Komisji w ciągu roku wszystkich zaawansowanych projektów – państwo członkowskie rozważy zastosowanie TSI wg zasad w dyrektywie
- Notyfikacja jest ważna na dostawę do 7 lat po wejściu w życie TSI
- Kontrakty w trakcie realizacji – jw. Ale bez konieczności aplikacji TSI
- Dostawa istniejącego typu – jw., wymaga rejestracji wszystkich istniejących typów ciągu roku w Agencji (brak konieczności aplikacji TSI w ciągu 7 lat)

Co robić, aby dostosować się do nowych wymagań?

■ **Przedsiębiorstwa kolejowe**

- przeanalizować na nowo strategię taborową
- wykonywać dokładne wielowariantowe studia wykonalności dla zakupu i modernizacji taboru
- specyfikacje na zakup i modernizację taboru powinny uwzględniać trendy w standaryzacji i metodykę karty UIC 345 w zakresie ochrony środowiska

● **Producenci**

- zweryfikować asortyment produkcji
- uwzględnić dla taboru i podzespołów filozofię LCC