



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel 22.2.2007
KOM(2007)80 v konečnom znení

2004/0048 (COD)

STANOVISKO KOMISIE

**podľa článku 251 ods. 2 tretí pododsek písm. c) Zmluvy o ES
k pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom Európskeho parlamentu k spoločnej pozícii
Rady týkajúcej sa návrhu**

SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o certifikácii rušňovodičov obsluhujúcich rušne a vlaky v železničnom systéme v
Spoločenstve**

**KTORÝM SA MENÍ A DOPLŇA NÁVRH KOMISIE
podľa článku 250 odsek 2 Zmluvy o ES**

STANOVISKO KOMISIE

**podľa článku 251 ods. 2 tretí pododsek písm. c) Zmluvy o ES
k pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom Európskeho parlamentu k spoločnej pozícii
Rady týkajúcej sa návrhu**

SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o certifikácii rušňovodičov obsluhujúcich rušne a vlaky v železničnom systéme v
Spoločenstve**

(Text s významom pre EHP)

1. Úvod

V článku 251 ods. 2 tretí pododsek písm. c) Zmluvy o založení ES sa ustanovuje, že Komisia má predložiť stanovisko k pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom navrhnutým Európskym parlamentom v druhom čítaní. Stanovisko Komisie k 33 pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom prijatým Parlamentom je uvedené nižšie.

2. SÚVISLOSTI

Dátum doručenia návrhu Európskemu parlamentu a Rade (KOM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))	4. marec 2004
Dátum stanoviska Výboru regiónov	17. november 2004
Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru	9. február 2005
Dátum stanoviska Európskeho parlamentu v prvom čítaní	28. september 2005
Dátum prijatia spoločného stanoviska kvalifikovanou väčšinou	24. júl 2006
Dátum prijatia rezolúcie, obsahujúcej 33 zmien a doplnení k spoločnému stanovisku Európskym parlamentom v druhom čítaní	18. január 2007

3. ÚČEL NÁVRHU

Komisia navrhla 3. marca 2004 súbor opatrení („tretí železničný balík“), ktoré Rada začala skúmať v apríli 2004 a Parlament v októbri 2004. Ide o štyri legislatívne návrhy vrátane smernice o certifikácii rušňovodičov obsluhujúcich rušne a vlaky v železničnom systéme v Spoločenstve. Touto smernicou vypracovanou po porade s príslušným odvetvím a sociálnymi partnermi sa ustanovuje mechanizmus, ktorý umožňuje lepšie vymedziť právomoci a zodpovednosti v oblasti odbornej prípravy, hodnotenia a uznávania kvalifikácií rušňovodičov a ostatných členov posádky zabezpečujúcich bezpečnostné funkcie. Rušňovodič je povinný mať preukaz s platnosťou na celom území Spoločenstva, ktorým sa preukazuje, že

má všeobecné odborné schopnosti. Okrem tohto preukazu je povinný mať osvedčenie vydané železničným podnikom, ktorým sa preukazuje špecifická odborná príprava zameraná na znalosti trate na jeho trase, používané vozidlá a prevádzkové a bezpečnostné postupy uplatňované v rámci tohto podniku.

4. STANOVISKO KOMISIE K POZMEŇUJÚCIM A DOPLŇUJÚCIM NÁVRHOM EURÓPSKEHO PARLAMENTU

4.1. Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy prijateľné pre Komisiu

Súhrnne:

- 16 pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov je prijateľných v celom rozsahu: 2-3-5-6-7-8-9-12-20-21-22-24-25-28-29-30
- 4 pozmeňujúce a doplňujúce návrhy sú prijateľné v zásade: 15-17-18-19
- 5 pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov je prijateľných čiastočne: 1-16-26-27-33

4.1.1 Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy prijaté v zásade

Možnosti odvolania stanovené pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom 15 sú v skutočnosti už stanovené článkami 15 a 21 spoločnej pozície.

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 17 a 18 sú zamerané na opravu nezrovnalostí medzi odsekmi 1 a 2 článku 19, tieto však sami nemajú presné znenie.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 19 upresňuje možnosti príslušného orgánu na prenesenie úloh. Mení sa však terminológia príslušných článkov a je preto potrebné ho prepracovať.

4.1.2 Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy prijaté čiastočne

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1 sa týka dohody o pracovnom čase a čase odpočinku. Čas odpočinku však v tomto prípade nie je relevantný, a preto nie je vhodné naň odkazovať.

Kontrola zo strany zamestnávateľa uvedená v pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu 16 je už stanovená v článku 18 spoločnej pozície.

V pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu 26 sú obsiahnuté osvedčenia rušňovodičov, ktorí priamo vykonávajú úlohy týkajúce sa bezpečnosti vlaku a cestujúcich.

Komisia podporuje túto požiadavku, ktorou sa umožní návrat k rozsahu pôsobnosti pôvodného návrhu, v rámci ktorého sú zahrnutí nielen rušňovodiči, ale aj ostatný personál zúčastňujúci sa na úlohách týkajúcich sa bezpečnosti. Musí sa prepracovať, pretože:

- odsek 3 nie je v súlade s odsekom 2, v ktorom sa neustanovuje zásah príslušného orgánu,
- články 20 a 21 uvedené v odseku 5 by sa mali nahradiť článkom 22 (registre).
- s cieľom bezodkladne upresniť rozsah pôsobnosti by bolo vhodné doplniť do prílohy k smernici popis úloh týkajúcich sa bezpečnosti uvedeného personálu a príslušným spôsobom zmeniť a doplniť odsek 6.

Európske spoločenstvo železníc (CER) - asociácia, ktorá reprezentuje veľkú časť železničných spoločností a manažérov infraštruktúr v Spoločenstve vypracovala a uverejnila v auguste 2000 správu o právomociach personálu, ktorý je určený na vykonávanie interoperačných služieb, a ktorého cieľom bolo podporiť otvorenie trhu.

Na základe tejto správy navrhuje Komisia identifikovať vlakový personál uvedený v smernici upresnením jeho úloh, uvedených nižšie:

- overenie účinnosti brzdových zariadení,
- otváranie a zatváranie dverí,
- účasť na činnostiach pri odchode vlakov,
- odpoveď na varovné signály,
- účasť na posunovaní,
- overovanie a konanie v prípade anomálií počas pohybu vlaku,
- pomoc rušňovodičovi v osobitných prípadoch.

V pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu 27 sa stanovuje, že na uskutočňovaní zmien a doplnení príloh k smernici sa musí systematicky podieľať agentúra a sociálni partneri. Odkaz na predpisy agentúry nie je preto relevantný. Je potrebné rozlíšiť medzi technickými špecifikáciami interoperability (STI), ktoré vypracovala agentúra v súlade so smernicami o železničnej interoperabilite (smernice 96/48/ES a 2001/16/ES) a prílohami k smernici, ktoré podliehajú postupu spolurozhodovania, alebo pri presune právomoci postupu komitológie, na základe iniciatívy Komisie. Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh by sa mal preto prepracovať a zohľadniť porady so sociálnymi partnermi týkajúce sa požiadaviek, ktoré majú dosah na pracovné podmienky, zdravie a bezpečnosť pracovníkov, a to predtým ako sa zmeny a doplnenia navrhnu regulačnému výboru.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 33, ktorý sa týka lekárskeho prehliadku je prijateľný za predpokladu pozmenenia výrazu „pracovný lekár“ a „akreditovaný lekár“, ktoré nie sú v súlade s článkom 11 spoločnej pozície.

4.2. Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré Komisia zamietla

Sedem pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov nie je prijateľných: 10-11-13-14-23-31-32

V pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu 10 sa stanovuje ustanovenie, ktoré je už zahrnuté v článku 18 o úlohách príslušného orgánu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11, v ktorom sa navrhuje použitie termínu „vzájomné uznávanie“ nie je prijateľný, keďže osvedčenie sa vydáva na základe harmonizovaných kritérií. Koncept „platnosť na celom území EÚ“ použitý v spoločnej pozícii je vhodnejší.

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 13 a 14 nie sú prijateľné z dôvodu, že nie je udržateľné, aby príslušný orgán zasahoval v každom prípade ochorenia rušňovodiča. Okrem toho, za železničnú bezpečnosť nesie zodpovednosť železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, v

pripade, ak rušňovodič vykonáva služby pre manažera infraštruktúry, a preto musí podniknúť nevyhnutné kroky v prípade rizika spoločnosť a nie „zamestnávateľ“.

V pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu 23 sa navrhuje, že ak rušňovodič dobrovoľne odíde zo železničného podniku, ktorý mu poskytol odbornú prípravu, musí železničný podnik, ktorý ho prijal odškodniť pôvodný železničný podnik pro rata k nákladom na odbornú prípravu podľa harmonizovaných kritérií, ktoré by sa mali stanoviť na základe odporúčania agentúry.

Aj keď sa zdá, že návrh v zásade chráni investície poskytnuté zamestnávateľom na odbornú prípravu rušňovodiča, tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh nie je prijateľný z viacerých dôvodov:

- neexistuje porovnateľné ustanovenie v ostatných druhoch dopravy, najmä v leteckom odvetví, kde je odborná príprava tiež veľmi nákladná,
- takéto ustanovenie sa dotýka pracovného práva, a preto nie je v tejto smernici relevantné,
- príčiny odchodu rušňovodiča od zamestnávateľa môžu byť rôzne, v prípade, že rušňovodič odíde kvôli chybe zamestnávateľa, odškodnenie by nebolo oprávnené.

Komisia by však mohla prijať ustanovenie, ktoré by odkazovalo riešenie tohto problému na úroveň vnútroštátneho alebo súkromného práva.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 31 nie je prijateľný, keďže dátum transpozície navrhnutý EP (31. december 2007) nie je reálny. Je potrebné zmierovacie konanie a legislatívny postup by sa mal ukončiť na jeseň 2007, z čoho vyplýva, že členským štátom nezostane dostatočné časové obdobie na transpozíciu k navrhovanému dátumu.

V pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu 32 sa vyžaduje doplniť dátum poslednej lekárskej prehliadky k doplnkovému osvedčeniu rušňovodiča. Návrh nie je prijateľný, pretože by predstavoval nezanedbateľné dodatočné náklady vzniknuté železničnému podniku/manažérovi infraštruktúry a neposkytol by žiadnu doplnkovú záruku týkajúcu sa železničnej bezpečnosti.

5. ZÁVER

Podľa článku 250 ods. 2 Zmluvy o ES Komisia mení a dopĺňa svoj návrh, ako sa uvádza vyššie v texte.