



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 18.9.2006
KOM(2006) 515 v konečném znění

2004/0048 (COD)

**SDĚLENÍ KOMISE
EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

podle čl. 251 odst. 2 druhého pododstavce Smlouvy o ES

o

**společném postoji přijatém Radou k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady
o udělování osvědčení zaměstnancům obsluhy lokomotiv a vlaků na železniční síti
Společenství**

**SDĚLENÍ KOMISE
EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

podle čl. 251 odst. 2 druhého pododstavce Smlouvy o ES

o

**společném postoji přijatém Radou k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady
o udělování osvědčení zaměstnancům obsluhy lokomotiv a vlaků na železniční síti
Společenství**

1. SOUVISLOSTI

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě 4. března 2004
(KOM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))

Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru: 9. února 2005

Datum vydání stanoviska Evropského parlamentu, první čtení: 28. září 2005

Datum přijetí společného postoje: 14. září 2006

2. CÍL NÁVRHU KOMISE

Dne 3. března 2004 navrhla Komise řadu opatření („třetí železniční balíček“), jejichž posuzování začala Rada v dubnu 2004 a Parlament v říjnu 2004. Jde o čtyři legislativní návrhy. Jedním z nich je směrnice o udělování osvědčení zaměstnancům lokomotiv a vlaků na železniční síti Společenství. Dokument, při jehož přípravě bylo konzultováno příslušné odvětví a sociální partneři, stanoví mechanismus, díky němuž lze lépe definovat pravomoci a odpovědnosti v oblasti školení, hodnocení a uznávání kvalifikací strojvedoucích vlaků a zaměstnanců obsluhy vlaků zajišťujících bezpečnostní funkce. Strojvedoucí bude muset vlastnit licenci na své jméno, která představuje uznání jeho obecných schopností a je platná na celém území Společenství. Tato licence bude muset být doplněna osvědčením, které vydá železniční podnik a kterým je uznáno zvláštní školení pro projížděnou trasu, používaný vozový park, jakož i provozní a bezpečnostní postupy, které tento podnik používá.

3. PŘÍPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE SPOLEČNÉHO POSTOJE

Rada jednomyslně rozhodla o obecných změnách návrhu Komise, které jsou přijatelné, neboť umožní dosáhnout stanovených cílů.

Ze 45 změn, které přijal Evropský parlament v prvním čtení, mohla Komise 25 změn přijmout zcela nebo s úpravami znění (1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 42, 44 a 46). 11 změn mohla přijmout v zásadě (5, 17, 21, 22, 23, 35, 37, 40, 41, 43 a 47) a jednu částečně (2). Komise se domnívala, že 8 změn bylo nepřijatelných (15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 a 45).

Rada konstatovala, že významná část cílů stanovených EP již byla přijata v rámci společného postoje a převzala některé změny bez úprav (27, 36, 44).

4. PODROBNÉ PŘIPOMÍNKY KOMISE

4.1. Změny přijaté Komisí a částečně převzaté do společného postoje

Číslování níže uvedených bodů odkazuje na body odůvodnění a články společného postoje.

- Změna 1: navržená upřesnění jsou uvedena v jiných částech preambule.
- Změna 6: tato změna je v jiném znění převzata v novém bodu odůvodnění (20) společného postoje.
- Změna 8: tato změna je částečně převzata v nové definici „strojvedoucího vlaku“, která se nachází v čl. 3 odst. b společného postoje.
- Změna 10: tato změna navrhuje definici „školícího střediska“, která byla částečně převzata do společného postoje (čl. 3 odst. k).
- Změna 12: Komise může souhlasit se zjednodušením kategorií, podle nichž je povoleno řízení vlaku na základě harmonizovaného doplňkového osvědčení, neboť znění společného postoje v čl. 4 odst. 3 stanoví definici kódů, která umožní přesnější identifikaci druhu povolené služby.
- Změna 13: upřesnění požadované ze strany EP je kompletně uvedeno v novém znění čl. 11 odst. 3.
- Změny 17, 46 a 47: tyto změny se týkají článku 16, který stanoví nutné pravidelné kontroly, aby si strojvedoucí zachoval svou licenci a své osvědčení. Článek 16 společného postoje Rady byl přepracován s cílem nalézt správnou rovnováhu mezi ustanoveními, která je třeba zařadit do normativní části předpisu, a ustanoveními, která mají být v příloze. Minimální četnost byla stanovena v příloze pro všechny druhy kontrol; na základě zkušeností mohou být v případě potřeby změněny postupem projednání ve výboru. Zásada celoživotního vzdělávání byla převzata v čl. 23 odst. 8 společného postoje.
- Změna 19: tato změna se týká článku 17 a téměř celá se nachází ve společném postoji.
- Změny 21 a 22: návrhy na změnu znění článku 18 jsou v zásadě přijatelné. Částečně jsou uvedeny ve společném postoji, v němž bylo rozpracováno lepší rozdělení mezi sledováním, které provádí zaměstnavatel (článek 18) a kontrolami na místě, které provádí příslušný orgán (článek 28).
- Změna 23: návrh na změnu znění článku 19 je v zásadě přijatelný. Bylo však třeba sestavit úplný seznam úkolů příslušného orgánu a znění společného postoje splnilo tento cíl.

- Změna 28: tato změna se týká přenesení úkolů příslušného orgánu. Toto hledisko bylo objasněno a upřesněno v novém znění článku 19.
- Změna 29: tato změna se týká zveřejnění seznamu pověřených zaměstnanců. Toto hledisko bylo objasněno a upřesněno v novém znění článku 20, které se nachází ve společném postoji Rady.
- Změny 30 a 33: tyto změny se týkají „uznávání“ školitelů a zkoušejících příslušným orgánem. Téměř kompletně jsou uvedeny v člancích 20, 23 (školení) a 24 (zkoušky) ve znění společného postojů.
- Změna 41: cíl této změny, kterým je stanovit konečné datum pro úplnou přeměnu stávajících osvědčení, byl splněn v čl. 36 odst. 2 písm. c), jak bylo navrženo ve společném postoji.
- Změna 42: tato změna je téměř kompletně převzata do článku 33 společného postojů. Znění změny obsahuje vysvětlení, které se spíše hodí do preambule než do normativní části dokumentu.

4.2. Změny přijaté Komisí, ale nepřevzaté do společného postojů

- Změna 2: tuto změnu mohla Komise podpořit pouze částečně: závěrečná věta: „jakož i dohoda o pracovních podmínkách mobilních pracovníků poskytujících přeshraniční služby.“ není přijatelná, neboť návrh Komise se nevztahuje na pracovní dobu a dobu odpočinku.
- Změny 3 a 4: tyto změny upřesňují cíle, jichž je třeba dosáhnout, a byly pro Komisi přijatelné.
- Změny 5 a 37: pokud jde o úlohu sociálních partnerů, Komise uvedla, že je třeba rozlišovat mezi technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI), což jsou technická ustanovení vypracovaná Evropskou železniční agenturou v souladu se směrnici platnými v oblasti interoperability a nařízením, kterým se zřizuje uvedená agentura, a přílohami směrnice, na které se vztahuje postup spolurozhodování nebo, na základě přenesení způsobilosti, postup projednávání ve výboru. Komise naopak mohla přijmout, že „*pokud jde o ustanovení, která ovlivňují pracovní podmínky, zdraví a bezpečnost pracujících, jsou řádně konzultováni sociální partneři*“.
- Změny 7, 9, 34 a 35: tyto změny, které podporují přístup Komise, navrhuji lépe definovat zaměstnance obsluhy vlaků, jakož i pravidla, která se mají uplatňovat v případě těchto zaměstnanců. Jsou tedy v zásadě přijatelná, i když je třeba poznamenat, že připojením nové přílohy postupem projednávání ve výboru, jak navrhuje EP, vznikají problémy právního řádu. Je třeba poznamenat, že Rada nejenom nepřevzala tyto změny, ale omezila oblast působnosti této směrnice pouze na strojvedoucí.
- Změna 14: jde o logický důsledek zjednodušení kategorií. Toto ustanovení, které členskému státu umožňuje požadovat dvouletou profesní zkušenost v kategorii A před postupem do kategorie B, však bylo zrušeno, neboť osvědčení je vydáno železničním podnikem na jeho vlastní zodpovědnost, a pro získání osvědčení musí

uchazeč o místo strojvedoucího absolvovat školení, jehož cíle jsou upřesněny v příloze směrnice, a úspěšně složit určitý počet zkoušek u uznaných nebo pověřených zkoušejících. Všechny podmínky jsou tedy splněny, aby bylo možné kvalifikovaně vydávat osvědčení, přičemž je podnikům ponechán dostatek volnosti na lepší organizaci školení a vydávání osvědčení jejich strojvedoucím.

- Změna 18: Komise může přijmout tuto změnu, která stanoví, že pokud strojvedoucí přestane být zaměstnancem železničního podniku nebo správce infrastruktury, ihned o tom uvědomí příslušný orgán.
- Změna 31: tato žádost je v souladu se směrnicí 95/46/ES o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů.
- Změna 40 týkající se čl. 34 odst. 1 až 4: V jedné části této změny EP navrhuje učinit odkaz na vlaky, kterým bylo uděleno právo přístupu vyplývající ze směrnice 91/440. Při zjednodušení harmonogramu uplatňování směrnice by tento návrh mohl způsobit nejasnosti v oblasti působnosti této směrnice. Vzhledem k harmonogramu přijímání třetího železničního balíčku nejsou, na druhou stranu, navržená data reálná. Nové znění článku 34 umožňuje začlenit různá omezení: nutnost vytvořit rejstřík ještě před začátkem vydávání osvědčení pro strojvůdce, zohlednění stávajících strojvůdců, zohlednění strojvůdců, kteří v době vstupu směrnice v platnost absolvují školení atd.
- Změna 43: navržená změna se týká ověření fyzické způsobilosti, jak je uvedena v příloze III odst. 3.2 pododst. 1, a může být v zásadě přijata.

4.3. Změny odmítnuté Komisí a nepřevzaté do společného postoje

- Změna 15: pojem „pravidelné kontroly“ se upřednostňuje proto, aby bylo jasné, že pro zachování licence a harmonizovaného doplňkového osvědčení musí strojvůdce pravidelně absolvovat některé testy, a to z důvodů bezpečnosti.
- Změny 24 a 25: pojem „závodní lékař“ a „dopravní psycholog“ je v různých členských státech vykládán různě. Komise tedy nemůže souhlasit s těmito změnami.
- Změna 26: cíl sledovaný prostřednictvím této změny není jasný. Ověřování všeobecných odborných znalostí bude moci vykonávat buď „instituce“ nebo „zkoušející“, budou-li pověřeny příslušným orgánem. Znění společného postoje je na druhou stranu přesnější než původní návrh (viz články 20 a 23) a v tomto ohledu by mohlo uspokojit EP.
- Změna 32: i když se zdá, že návrh v zásadě chrání investice, které zaměstnavatel vyhradil pro účely školení jednotlivých strojvedoucích, existuje několik problémů. Rovnocenné ustanovení především neexistuje v ostatních odvětvích dopravy, zejména v odvětví letectví, kde jsou školení rovněž velmi nákladná. Takové ustanovení se dotýká pracovního práva, a proto je jeho výskyt v této směrnici téměř neopodstatněný. Nakonec, příčiny odchodu strojvedoucího od zaměstnavatele mohou být různé. Proč by měl školení platit jiný podnik, odejde-li strojvedoucí vinou zaměstnavatele?

- Změna 39: hned po přijetí právních předpisů bude třeba poskytnout členským státům dostatečně dlouhé období na transpozici směrnice a na příslušné změny vnitrostátních předpisů. V této souvislosti se za minimální období považují dva roky.
- Změna 45: z hlediska bezpečnosti je třeba zdůraznit, že pro získání harmonizovaného doplňkového osvědčení v jiné zemi bude strojvedoucí muset absolvovat odpovídající školení v oblasti infrastruktury, provozních pravidel a jazyka, a poté bude muset složit zkoušku u zkoušejících pověřených nebo uznaných bezpečnostním orgánem země, v níž chce strojvedoucí pracovat. Tato změna by zbytečně zvýšila ekonomický dopad školení na náklady železničního podniku.

4.4. Změny odmítnuté Komisí a převzaté do společného postoje

- Změna 38: tato změna se týká zprávy o uplatňování směrnice, kterou má vypracovat agentura. Znění společného postoje zohledňuje tuto změnu a zároveň je úplnější.
- Změna 40 týkající se čl. 35 odst. 5: část této změny zavádí možnost dočasné odchylky pro „domácí“ strojvedoucí. Komise však nemůže takové odchylky přijmout v rámci celého svrchovaného území z několika důvodů. Zaprvé, ze sociálního hlediska by došlo ke vzniku dvou „tříd“ strojvedoucích, přičemž tyto kategorie nejsou zcela uzavřené. Tímto by vznikaly rozdíly v profesní kariéře a platech, které by bylo obtížné odůvodnit. Zadruhé, z hlediska bezpečnosti by na stejné trase působily dvě kategorie strojvedoucích: vyškolení strojvedoucí, kteří získali osvědčení v souladu s touto směrnicí, a vyškolení strojvedoucí, kteří získali osvědčení podle vnitrostátního režimu ad hoc. Ve stejných situacích by se nemuseli zachovat stejně. Zatřetí, z ekonomického hlediska budou členské státy muset zachovat dvoje právní předpisy a dva systémy pověřování/uznávání školitelů / zkoušejících, podniky budou muset zachovat dva odlišné systémy školení atd. Tato dualita není účinná a způsobí další náklady.

5. ZÁVĚR

Cílem návrhu Komise bylo pokrýt všechny zaměstnance obsluhy vlaků, kteří vykonávají kritické úkoly z hlediska bezpečnosti, přičemž návrh nestanovil pro členské státy možnost učinit odchylku. Komise však uznává, že společným postojem Rady se nemění ani hlavní cíl, ani podstata návrhu.