

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par vilcienu apkalpju, kas vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu tīklā, sertificēšanu**

(COM(2004) 142 final — 2004/0048 (COD))

(2005/C 221/14)

2004. gada 28. aprīlī Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 71. pantu nolēma lūgt Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas konsultāciju attiecībā uz Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par vilcienu apkalpju, kas vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu tīklā, sertificēšanu

Transporta, enerģijas, infrastruktūras un informāciju sabiedrības nodaļa, kas bija atbildīga par Komitejas darba sagatavošanu šajā jautājumā, pieņēma savu atzinumu 2005. gada 17. janvārī. Ziņotājs bija **Chagas kungs**.

Savā 414. plenārā sesijā (2005. gada 9. februāra sēdē) Komiteja ar 127 balsīm par, 25 pret un 26 atturoties pieņēma šādu atzinumu:

## 1. Ievads

1.1 Šis priekšlikums veido daļu no **trešās dzelzceļu paketes**, ko Eiropas Komisija pieņēma 2004. gada 3. martā. Pārējo daļu veido:

- Direktīvas 91/440/EEK grozījums: starptautiskā dzelzceļa pasažieru transporta liberalizācija (COM(2004) 139 final);
- priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par starptautiskā dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (COM(2004) 143 final);
- priekšlikums Regulai par kompensācijas un kvalitātes prasībām attiecībā uz dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumiem (COM(2004) 144 final);

un

- Komisijas Paziņojums par turpmāku Eiropas dzelzceļu sistēmas integrāciju (COM(2004) 140 final);
- Komisijas personāla darba dokuments par pakāpenisku tirgus atvēršanu starptautiskajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem dzelzceļā (SEC(2004) 236).

1.2 **Pirmā dzelzceļu pakete** (saukta arī par infrastruktūras paketi) stājās spēkā 2001. gada 15. martā un bija iestrādājama nacionālajos tiesību aktos līdz 2003. gada 15. martam. To veido šādas sastāvdaļas:

- Direktīvas 91/440/EEK grozījums, tostarp brīva piekļuve starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgum Transeiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklā līdz 2003. gada 15. martam un visu starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu liberalizācija līdz 2008. gada 15. martam <sup>(1)</sup>;
- Direktīvas par Eiropas licenci dzelzceļa uzņēmumiem darbības sfēras paplašinājums (Direktīvas 95/18/EK grozījums) <sup>(2)</sup>;
- noteikumu, ar kuriem nosaka dzelzceļu infrastruktūras kapacitātes sadalījumu un maksas iekasēšanu par dzelzceļu infrastruktūras lietojumu un sertificēšanu attiecībā uz drošumu, saskaņošana (aizvieto Direktīvu 95/19/EK) <sup>(3)</sup>.

1.3 2003. gada oktobrī Eiropas Komisija iesūdzēja deviņas dalībvalstis Eiropas Tiesā par to, ka tās nav paziņojušas par pirmās dzelzceļu paketes iestrādāšanu nacionālajos tiesību aktos. Līdz 2004. gada maijam joprojām nav saņemti paziņojumi no piecām valstīm un divas dalībvalstis nacionālajos tiesību aktos ir iestrādājušas tikai dažus noteikumus.

<sup>(1)</sup> Direktīva 2001/12/EK – OV L 75, 15.03.2001., 1. lpp. – EESK atzinums – OV C 209, 22.07.1999., 22. lpp.

<sup>(2)</sup> Direktīva 2001/13/EK – OV L 75, 15.03.2001., 26. lpp. – EESK atzinums – OV C 209, 22.07.1999., 22. lpp.

<sup>(3)</sup> Direktīva 2001/14/EK – OV L 75, 15.03.2001., 29. lpp. – EESK atzinums – OV C 209, 22.07.1999., 22. lpp.

1.4 **Otrā dzelzceļu pakete** tika publicēta *Eiropas Kopienas Oficiālajā Vēstnesī* 2004. gada 30. aprīlī un ir iestrādājama nacionālajos tiesību aktos līdz 2006. gada 30. aprīlim. To veido šādas sastāvdaļas:

— Direktīvas 91/440/EK grozījums: novirza brīvu piekļuvi starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgum uz 2006. gada 1. janvāri un nacionālo dzelzceļa kravu pārvadājumu, tostarp kabotāžas, liberalizāciju no 2007. gada 1. janvāra <sup>(1)</sup>;

— Direktīva par dzelzceļu drošumu Kopienā <sup>(2)</sup>;

— Regula, ar ko nodibina Eiropas Dzelzceļu aģentūru <sup>(3)</sup>;

— Direktīvas par ātrgaitas dzelzceļu sistēmu savienojamību (96/48/EK) un Direktīvas par standarta dzelzceļu sistēmu (2001/16/EK) <sup>(4)</sup> grozījums.

1.5 Pirmā un otrā dzelzceļu pakete nodrošināja tiesisko pamatu vienota dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus izveidei. Pasākumi ietver piekļuvi tirgum, dzelzceļa uzņēmumu licencēšanu un drošuma sertificēšanu, piekļuvi infrastruktūrai un maksas aprēķināšanu par tās lietojumu, tiesiskas sistēmas izveidi attiecībā uz dzelzceļu drošumu un pasākumus, lai nodrošinātu dzelzceļu sistēmu tehnisko savienojamību.

1.6 Kā EESK jau norādījusi savā atzinumā par otro dzelzceļu paketi <sup>(5)</sup>, šī jaunā tiesiskā sistēma rada nepieciešamību pilnībā reorganizēt šo nozari un izveidot jaunas iestādes un atlaides.

1.7 Šajā sistēmā **sociālajiem noteikumiem** attiecībā uz tā personāla apmācību un darba apstākļiem, kas veic dzelzceļu drošumā izšķirošus pienākumus, ir pievērsta nepietiekama uzmanība vai arī vispār nav pievērsta uzmanība.

1.8 Eiropas sociālie partneri dzelzceļa nozarē — Eiropas Dzelzceļu kopiena (EDzK) un Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) — 2004. gada 17. janvārī parakstīja divus Eiropas līgumus attiecībā uz šādiem jautājumiem:

1) Eiropas vilciena vadītāja apliecības ieviešana vilcien vadītājiem, kas apkalpo starptautiskos reisu;

2) noteikti vilcien apkalpju, kas iesaistītas pārrobežu pakalpojumu sniegšanā, darba apstākļu aspekti.

<sup>(1)</sup> Direktīva 2004/51/EK – OV L 164, 30.04.2004., 164. lpp. – EESK atzinums – OV C 61, 14.03.2003., 131. lpp.

<sup>(2)</sup> Direktīva 2004/49/EK – OV L 164, 30.04.2004., 44. lpp. – EESK atzinums – OV C 61, 14.03.2003. 131. lpp.

<sup>(3)</sup> Regula (EK) Nr. 881/2004 – OV L 164, 30.04.2004., 1. lpp. – EESK atzinums – OV C 61, 14.03.2003., 131. lpp.

<sup>(4)</sup> Direktīva 2004/50/EK – OV L 164, 30.04.2004., 114. lpp. – EESK atzinums – OV C 61, 14.03.2003., 131. lpp.

<sup>(5)</sup> OV C 61, 14.03.2003., 131. lpp.

1.9 Šis priekšlikums daļēji atspoguļo sociālo partneru līgumu par Eiropas vilciena vadītāja apliecības ieviešanu.

1.10 Eiropas Komisija ir informējusi EESK par to, ka Eiropas sociālie partneri ir oficiāli vērsušies pie tās, lai līgumu par darba apstākļiem (darba un atpūtas periodī) ieviestu Padomes lēmuma formā. Pašreiz Komisija šo iesniegumu izskata.

## 2. Eiropas Komisijas priekšlikums

2.1 Nepieciešamība uzlabot savienojamību un personāla pārvaldību ir Komisijas norādītais iemesls Direktīvas projekta izstrādāšanai. Mērķis ir atvieglot dzelzceļa uzņēmumu autorizēšanu, vienlaikus uzturot augstu drošuma līmeni un garantējot darba ņēmēju brīvu pārvietošanos.

2.2 Komisija min arī Eiropas sociālo partneru mērķus, tādus kā:

— garantēt vilcien apkalpju augstu profesionālo sagatavotību, lai uzturētu un veicinātu nepieciešamo drošuma līmeni, un

— samazināt sociālā dempinga risku.

2.3 Komisija ierosina vilcien vadītāju sertificēšanas procesu, balstoties uz vienoto Eiropas standartu minimumu. Vispirms līdz 2010. gadam jāsertificē vilcien vadītāji, kas strādā starptautiskajos maršrutos, pēc tam — līdz 2015. gadam — visi pārējie vilcien vadītāji, kas strādā nacionālajos maršrutos.

2.4 Atbilstoši Komisijas teiktajam, pirmais posms aptvers aptuveni 10 000 vilcien vadītāju un otrajā — aptuveni 200 000 vilcien vadītāju.

2.5 Komisija ierosina sertificēšanas procesu arī pārējai vilcien apkalpei, kas vilcien vadīšanā iesaistīta netieši. Tomēr direktīvas projekts nesatur nevienu specifisku noteikumu šajā jautājumā, un jo īpaši tas nesatur nevienu noteikumu attiecībā uz pārējai vilcien apkalpei nepieciešamo prasmju līmeni. Jāņem vērā direktīvā noteiktie principi. Prasības attiecībā uz prasmēm vēlāk jānosaka Eiropas Dzelzceļu aģentūrai vai arī tās jānosaka savienojamības tehniskajās sertifikācijās.

2.6 Direktīvas projekts izvirza noteikumu par sertificēšanas procesu divās daļās:

- 1) Eiropas vilciena vadītāja apliecība, ko izdod atbildīgās iestādes un atzīst visā Kopienā, ir vilciena vadītāja īpašums un apliecina atbilstību pamata prasībām un to, ka vilciena vadītājs ir apguvis pamata prasmes;
- 2) saskaņots papildu sertifikāts, ko izsniedz dzelzceļa uzņēmums, paliek uzņēmuma īpašums un apliecina īpašas zināšanas saistībā ar uzņēmumu vai infrastruktūru.

2.7 Atbildīgajām iestādēm un dzelzceļu uzņēmumiem jāuztur reģistri, kuros norādītas attiecīgās kvalifikācijas un to atjaunojums, kā arī licenču/apliecību pārtraukšana un grozījumi un saskaņotie papildu sertifikāti.

2.8 Ierosinātas trīs vilcienu vadītāju kategorijas: (A) manevrējošās lokomotīves un darba vilcieni, (B) pasažieru vilcieni un (C) augstas kvalitātes vilcieni.

2.9 Minimālais vecums ir 20 gadu, lai gan to iespējams pazemināt līdz 18 gadiem, ja vilciena vadītājs strādā nacionālajā dzelzceļā valsts teritorijā.

2.10 Projekts satur noteikumus attiecībā uz apliecību un saskaņoto papildu sertifikātu grozīšanu un atjaunošanu, un periodisku pārbauci veikšanu, lai nodrošinātu to, ka apliecību un sertifikātu īpašnieki joprojām atbilst izvirzītajiem nosacījumiem, kā arī noteikumus par apliecību un sertifikātu atsaukšanu un iespēju pārsūdzēt šādus lēmumus. Projektā iztīrīti arī inspekcijas pasākumi un sodi.

2.11 Tāpat projektā ir noteikumi par pielaišanu apmācībai, pārbaudēm un noteikumi par apmācību sistēmu un procedūru novērtējumu.

2.12 I pielikumā iztīrīta Kopienas parauga apliecība un papildu sertifikāts, savukārt II — VII pielikumā aprakstīti vilciena vadītāja pienākumi, medicīniskās/psiholoģiskās pārbaudes un profesionālās kvalifikācijas.

2.13 Jāpieprasa Eiropas Dzelzceļu aģentūrai līdz 2010. gada beigām iesniegt ziņojumu, kurā tai būs jāizskata viedkartes ieviešanas iespējas.

### 3. Komisijas priekšlikuma izvērtējums

#### 3.1 Pamata piebildumi

3.1.1 EESK pamatā atzinīgi novērtē priekšlikumu.

3.1.2 Vilcienu vadītājiem un pārējai apkalpei, kas veic drošumu izšķirošus uzdevumus, ir milzīga atbildība par satiksmes, pasažieru un preču drošumu. Liberalizētā dzelzceļa tirgū kopīgiem noteikumiem jānodrošina augsts prasmju līmenis.

3.1.3 Saskaņots noteikumu minimums atvieglo arī personāla pārrobežu izvietojumu<sup>(1)</sup>. Tomēr atšķirības dalībvalstu darbības sistēmās un noteikumos attiecībā uz drošumu personāla pārrobežu izvietojumu kavē vairāk nekā jebkas cits, un kavēs vēl daudzus gadus arī turpmāk. Šīs atšķirības un dažādu valodu pastāvēšana izvirza ievērojamas turpmākās prasības attiecībā uz personāla prasmēm.

3.1.4 EESK norāda arī to, ka augsts prasmju līmenis un sertificēšanas process, kas šo līmeni apliecina, palīdz nodrošināt profesijas prestižu un pievilcību arī nākotnē. Tas ir svarīgi profesijā ar nepievilcīgu darba laika režīmu un mazāku darba drošību, ievērojot pieprasījuma pieaugumu tagadējās nodarbinātības aģentūrās. Sauszemes ceļu un iekšzemes ūdens ceļu nozaru uzņēmumi jau šobrīd sūdzas par vērā ņemamām problēmām personāla nokomplektēšanā. Šīs direktīvas mērķi nevar ierobežot tikai ar apmācību.

3.1.5 Tradicionālie pašreglamentējošie dzelzceļu uzņēmumi ir bijuši pilnībā atbildīgi par personāla apmācību un prasmju līmeni un pakalpojumu drošu darbību. Tā rezultātā vērojams augsts prasmju līmenis, un dzelzceļš ir viens no drošākajiem transporta veidiem.

3.1.6 Jāpievērš uzmanība, lai līdz ar šo direktīvu izvirzītais uzdevums novestu pie lielākas mobilitātes vilcienu vadītāju vidū un nediskriminējošas piekļuves apmācību iestādēm, nevis pie situācijas, kad apmācību kvalitāte kopumā pasliktinās un apmācību maksa jāsedz darbaspēkam.

<sup>(1)</sup> Tomēr jāuzsver, ka vilcienu vadītāju un apkalpu maiņa robežpunktos aizņem tikai dažas minūtes (piemēram, astoņas minūtes, šķērsojot Brenneras robežpunktu). Apstāšanās uz robežām kravu pārvadājumu nozarē notiek vairāk citu faktoru dēļ, tādu kā dokumentu pārbaude vai ritošā sastāva inspekcija.

### 3.2 Atsevišķi noteikumi

#### 3.2.1 Sertificēšanas apjoms un ieviešana

3.2.1.1 EESK atbalsta pakāpenisku sertifikēšanas ieviešanu **starptautiskajā un nacionālajā satiksmē**. Tas dos uzņēmumiem iespēju regulēt darbību.

3.2.1.2 Tomēr 34. pantā paredzētais **termiņš** (2008. — 2010. gads pārrobežu satiksmē un 2010. — 2015. gads vilcienu vadītājiem, kas strādā nacionālajā dzelzceļā) ir pārsteidzošs. Vilcienu vadītāju sertifikēšanai jānotiek ātrāk, ņemot vērā, ka starptautisko kravu pārvadājumu satiksmes liberalizācijas process ir uzsākts kopš 2003. gada un jāpabeidz līdz 2006. gadam un nacionālā kravu pārvadājumu satiksme jāliberalizē sākot ar 2007. gadu.

3.2.1.3 EESK atbalsta arī **vilcienu apkalpju sertifikēšanu**. Personālam, kas veic drošības funkcijas, ir būtiska nozīme dzelzceļu drošumā. Tomēr ierosinātā definīcija nav izsmeļoša: "Bez vilciena vadītāja jebkurš personāla loceklis, kas atrodas lokomotīvē vai vilcienā un ir netieši iesaistīts lokomotīves vai vilciena vadīšanā ...." (25. pants). Labāk būtu runāt par vilciena apkalpes locekļiem, kuri veic drošības uzdevumus. EESK uzskata, ka būtu vēlams direktīvā arī precizēt šīs kategorijas personāla veicamos uzdevumus un nepieciešamās prasmes.

#### 3.2.2 Vilcienu vadītāju kategorijas

3.2.2.1 Ierosinātas trīs "**vilciena vadītāja apliecības kategorijas**" — manevrējošās lokomotīves un darba vilcieni; pasažieru pārvadāšana un preču pārvadāšana (4. panta 2. punkts). Atsevišķa pasažieru un kravu pārvadājumu satiksmes nodalīšana nav praktiska, un šādam nodalījumam nav būtiska pamatojuma. Apmācība un konkrētais reālais darbs nav atšķirīgs. Atsevišķus sertifikātus jāizdod, lai apliecinātu zināšanas par lokomotīvēm, ar kurām nācies strādāt, taču bieži vien lokomotīves ir vienādas. Pietiek ar divām kategorijām — pamatojoties uz prasībām attiecībā uz drošumu –, proti: lokomotīves, ko vada slēgtajās līnijās (šķīrotavas, darba laukumi), un lokomotīves, ko vada atklātajās līnijās (maģistrālu vilcienu vadītāji).

3.2.2.2 EESK uzskata arī, ka kategoriju būtu lietderīgāk norādīt vilciena vadītāja apliecībā, nevis saskaņotajā papildu sertifikātā.

#### 3.2.3 Minimālais vecums un profesionālā pieredze

3.2.3.1 Direktīvas projekts precizē **minimālo vecumu** — 20 gadu, lai gan dalībvalsts var izsniegt apliecību, kas derīga

tikai tās teritorijā, vilcienu vadītājiem no 18 gadu vecuma (8. pants). Vairākās dalībvalstīs (<sup>1)</sup> minimālais vecums ir 21 gads. Tā rezultātā direktīva pazeminās minimālo vecumu, vismaz pārrobežu satiksmē.

3.2.3.2 EESK uzskata, ka par minimālo vecumu būtu jānosaka 21 gads. Pārrobežu satiksme izvirza augstākas prasības, un tajā nepieciešams kvalificētāks personāls. Šī vecuma prasība ir savienojama arī ar iespēju pazemināt vecuma limitu nacionālajā satiksmē.

3.2.3.3 EESK atbalstītu arī prasību par trīs gadu **profesionālo pieredzi** darbā kā nacionālā maģistrālā dzelzceļa vilciena vadītājam pirms iesaistīšanās kā vilciena vadītājam starptautiskajā satiksmē. Līdzīgs noteikums attiecībā uz nacionālo satiksmi jau iekļauts 10. pantā. Tādu dzelzceļu uzņēmējdarbību gadījumā, kas piedāvā tikai starptautiskos dzelzceļa transporta pakalpojumus, nepieciešamo vilcienu vadītāju pieredzi būtu iespējams apgūt sadarbībā ar citām dzelzceļu uzņēmējdarbībām, kas piedāvā nacionālos pakalpojumus.

#### 3.2.4 Sertificēšanas procesa struktūra

3.2.4.1 Komisija ierosina **divdaļīgu sertifikēšanas procesu**, kad Eiropas vadītāja apliecību izsniedz attiecīgā iestāde un to atzīst visā Eiropā, un papildu sertifikātu izsniedz dzelzceļu uzņēmumi. Iemesls procesa dalījumam divās daļās ir tas, ka vienotas apliecības ar viedkarti izdošana, kā tas sākotnēji tika iecerēti, ir pārāk sarežģīta un saistīta ar pārāk lielām izmaksām, lai to ieviestu.

3.2.4.2 EESK būtībā piekrīt Komisijas ierosinātajai struktūrai. Tomēr divu dokumentu lietojums varētu izraisīt apjukumu. Jo īpaši tas attiecas uz **zināšanām par infrastruktūru**. Skaidri jānodala zināšanas par noteikumiem attiecībā uz darbību un drošumu, kādus piemēro konkrētajā infrastruktūrā, un zināšanas par dzelzceļu līnijām un izvietojumu. Tā kā to noteikumu pārzināšanu attiecībā uz darbību, ko piemēro vienā vai vairākos infrastruktūras tīklos, varētu apliecināt vilciena vadītāja apliecībā, tad zināšanas par līnijām un izvietojumu — kas regulāri jāatjaunina — būtu jāapliecina saskaņotajā papildu sertifikātā.

3.2.4.3 Divdaļīgs sertifikēšanas process ir iespējams pārejas periodā. Tomēr galīgais mērķis ir izsniegt vienotu dokumentu ar viedkarti, kas apliecina tās īpašnieka pamatzināšanas un zināšanas, kas attiecas uz konkrētu uzņēmumu, un šo faktu vajadzētu paturēt prātā.

(<sup>1</sup>) Piemēram, Austrijā, Dānijā, Nīderlandē, Vācijā un Norvēģijā

### 3.2.5 Eksaminētāju un mācību iestāžu akreditēšana

3.2.5.1 Eiropas Dzelzceļu aģentūrai ir uzdevums noteikt kritērijus mācību spēku, eksaminētāju un mācību iestāžu akreditēšanai. EESK atzīst to par praktisku risinājumu, taču uzskata, ka direktīva vairākos punktos nav skaidra un nepārprotami formulēta. Nav skaidri noteikts, kādas pārbaudes jāveic akreditētam eksaminētājam un kādas prasmes apliecina pats dzelzceļa uzņēmums bez akreditēta eksaminētāja. Nav skaidri noteikts arī tas, ka zināšanu pārbaude par konkrētas infrastruktūras darbības un drošuma sistēmu jāveic eksaminētājam, kurš akreditēts konkrētajā dalībvalstī.

### 3.2.6 Profesionālā kvalifikācija un medicīniskās/psiholoģiskās prasības

3.2.6.1 Direktīvas projekta pielikumos uzskaitīti vilcienu vadītāju pienākumi, nepieciešamās vispārējās un profesionālās zināšanas un medicīniskās/psiholoģiskās prasības. Būtībā Komisija ir ievērojusi Eiropas sociālo partneru līgumā par Eiropas vilciena vadītāja apliecības ieviešanu nosprausto līniju.

3.2.6.2 EESK atzinīgi novērtē Komisijas lēmumu balstīties uz sociālo partneru noteiktajām medicīniskajām/psiholoģiskajām prasībām. Tas garantēs augstu prasmju līmeni, no kā kā iegūs satiksmes drošums. EESK kopumā uzskata, ka direktīvas tekstā jāprecizē nepieciešamā vilciena vadītāja kvalifikācija un sertificēšanā prasības.

3.2.6.3 Grozījumus pielikumos jāveic dalībvalstu pārstāvju komitejai, kas ir atbildīga arī par Savienojamības tehnisko specifikāciju (STS) pieņemšanu. Savienojamības direktīvu sakarā obligāti jānotiek apspriedēm ar sociālajiem partneriem jautājumos, kas attiecas uz kvalifikāciju un aroda un veselības aizsardzību. Tā kā direktīvas pielikumi par vilcienu apkalpju sertificēšanu ir balstīti uz Eiropas sociālo partneru definīcijām, ir loģiski, ka šos sociālos partnerus iesaista pielikumu grozīšanas darbā. EESK uzstāj, lai šāds noteikums tiktu ieviests direktīvā.

### 3.2.7 Periodiskās pārbaudes

3.2.7.1 Noteiktas zināšanas periodiski jāpārbauda, lai pārliecinātos par to, vai īpašnieks var paturēt apliecību vai saskaņoto sertifikātu.

3.2.7.2 Attiecībā uz periodiskajām medicīniskajām pārbaudēm Komisija ir rīkojusies saskaņā ar Eiropas sociālo partneru līgumu.

3.2.7.3 EESK vēlas norādīt uz psiholoģisku konsultāciju nepieciešamību pēc dzelzceļu satiksmes nelaimes gadījumiem, kas saistīti ar cilvēku upuriem (kas bieži vien ir pašnāvību gadījumi). Direktīvā tas nav ņemts vērā (14. pants apvienojumā ar III pielikumu).

3.2.7.4 Priekšlikums ir pārāk neprecīzs jautājumā par līnijas pārzināšanas regulāru atsvaidzināšanu. Skaidri jānosaka, ka līnijas pārzināšanas sertifikāts zaudē savu derīgumu, ja pa līniju nav braukts vienu gadu.

3.2.7.5 Direktīvā nekas nav minēts par turpmāku vilcienu vadītāju apmācību vispārējo zināšanu jomā ik pēc regulāriem starplaikiem. Šim jautājumam pievērsta uzmanība Eiropas sociālo partneru līgumā. Ievērojot šo līgumu, EESK iesaka direktīvā paredzēt to, ka pamatzināšanas jāattīsta un jāpapildina katru gadu.

### 3.2.8 Apliecību anulēšana

3.2.8.1 Direktīva paredz, ka vilcienu vadītājiem jāinformē atbildīgās iestādes, ja viņi vairs neatbilst savu pienākumu pildīšanai nepieciešamajiem nosacījumiem. Tas ir līdzvērtīgi tam, ka vadītāji nāktu un "ziņotu par sevi", ko viņi nevar darīt. Tikai akreditēts arodslimību ārsts var pieņemt šādu lēmumu un informēt uzņēmumu. Un uzņēmumi ir tie, kuriem jāinformē atbildīgās iestādes.

3.2.8.2 Direktīva nenosaka apliecības atgūšanas procedūru pēc tam, kad tā bijusi anulēta.

## 4. Priekšlikums direktīvai par vilcienu apkalpju sertificēšanu un Eiropas sociālo partneru līgums par Eiropas vadītāja apliecības ieviešanu

4.1 EESK atzinīgi novērtē faktu, ka Eiropas sociālie partneri — EdzK un ETF paši ir uzņēmušies iniciatīvu un jau ir ierosinājuši to vilcienu vadītāju licencēšanu, kuri strādā starptautiskajos maršrutos.

4.2 Līguma priekšrocība ir tāda, ka darbiniekiem uzņēmumos, kas ir EdzK biedri, visai drīz tiks izvirzītas augstas kvalifikācijas prasības un nebūs nepieciešams gaidīt līdz 2010. gadam. Šos uzņēmumus nedrīkst sodīt *vis-à-vis* uzņēmumiem, kuri līgumu nepiemēro.



4.3 EESK uzskata, ka Eiropas sociālo partneru līgums pilnībā jāņem vērā tajās jomās, kas pārklājas ar direktīvas darbības sfēru.

4.4 Eiropas sociālo partneru līgumā pieņemts, ka attiecīgajiem vilcienu vadītājiem vienmēr ir kāda veida nacionālais sertifikāts, un tādēļ šis jautājums netiek regulēts. Tas balstās uz tradicionālo dzelzceļu uzņēmumu daudzgadējo pieredzi, sadarbojoties maršrutos.

4.5 Eiropas vilcienu vadītāja apliecība, kas paredzēta sociālo partneru līgumā, ir papildu licence, kas apliecina papildu zināšanas, kādas nepieciešamas, lai vadītu vilcienu citas valsts infrastruktūrā. Šo apliecību izsniedz uzņēmumi, un tā ir uzņēmumu īpašums.

4.6 Direktīvā ierosinātais papildu sertifikāts vairāk vai mazāk atbilst Eiropas vilcienu vadītāja apliecībai.

4.7 EESK lūdz Komisiju pārbaudīt, kādā mērā Eiropas vilcienu vadītāja apliecību, kas paredzēta sociālo partneru līgumā, var atzīt kā līdzvērtīgu saskaņotajam papildu sertifikātam pārejas periodā, lai rēķinātos ar uzņēmumiem, kas jau veikuši pasākumus šajā jautājumā. Direktīvā vajadzētu būt attiecīgam noteikumam, kas to atspoguļo.

4.8 EESK uzskata, ka uzņēmumi, kas parakstījuši sociālo partneru līgumu, zaudēs *vis-à-vis* uzņēmumiem, kas izmanto direktīvas sertificēšanas sistēmu, tiktāl, cik saskaņā ar līguma noteikumiem katru gadu jānodrošina turpmāka apmācība vispārējās profesionālajās zināšanās, bet šis noteikums nav iekļauts direktīvas projektā, lai gan ir būtiski svarīgs prasmju līmeņa uzturēšanā.

Briselē, 2005. gada 9. februārī

## 5. Secinājumi

5.1 EESK atbalsta priekšlikumu direktīvai par vilcienu apkalpju sertificēšanu. Komiteja nožēlo, ka šis sociālais pasākums tiek sniegts kā beidzamais posms Eiropas tiesību aktu ķēdē attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares liberalizāciju.

5.2 Vilcienu vadītājiem un apkalpēm ir galvenā loma drošuma jomā. Vilcienu vadītāju un apkalpju sertificēšanai jāgarantē tas, ka šie vadītāji un apkalpes ir augstu kvalificēti.

5.3 EESK ir nobažījies par milzīgo laika atstarpi starp pilnīgu dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus atvēršanu un galīgajiem sertificēšanas ieviešanas termiņiem un lūdz Komisiju veikt visus iespējamus pasākumus, lai šo atstarpi samazinātu.

5.4 Tādēļ EESK aicina Padomi un Eiropas Parlamentu izslēgt direktīvas projektu attiecībā uz vilcienu apkalpju sertificēšanu no trešās dzelzceļu paketes un izskatīt to atsevišķi, lai izvairītos no turpmākiem aizkavējumiem. Eiropas Parlamentam un Padomei direktīva jāpieņem ātri un kā prioritāra rakstura jautājums.

5.5 Tā rīkojoties, Padome un Eiropas Parlaments būs pilnībā ņēmuši vērā EESK atzinumu un tajā ierosinātos grozījumus.

5.6 EESK atbalsta Eiropas sociālo partneru līgumu par to vilcienu apkalpju, kas iesaistītas pārrobežu pakalpojumos, konkrētiem darba apstākļu aspektiem. Tā aicina Komisiju iesniegt līgumu Padomē lēmuma pieņemšanai un iesaka Padomei priekšlikumu pieņemt.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētāja  
Anne-Marie SIGMUND

## PIELIKUMS

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumam (saskaņā ar Reglamenta 54.panta 3. punktu)**

Sekojošos izmaiņu pieteikumus, par kuriem vismaz viena ceturtdaļa nodoto balsu bija "par", Komiteja apspriedes laikā noraidīja:

**3.2.3.3 punkts**

Svītrot punktu.

**Pamatojums**

Direktīvas priekšlikumā paredzētas divas sertifikāta piešķiršanas fāzes:

- Eiropas līmenī atzīta vilciena Eiropas licences ieviešana,
- Papildu tādas saskaņotas apliecības izsniegšana, kas atzīst uzņēmuma īpašo kvalifikāciju, kā arī katras infrastruktūras kvalifikāciju.

Direktīva paredz arī vadītāju licences un papildu saskaņotās licences izmaiņu un atjaunošanas nosacījumus, kā arī minimālo prasību periodisku kontroli.

Papildu saskaņotās apliecības mērķis ir pārliecināties par vadītāja spējām un viņa zināšanām par attiecīgo vai attiecīgajām līnijām.

Tādēļ nav iemesla nacionālajos pārvadājumos noteiktajiem diviem gadiem vēl pievienot triju gadu pārbaudes laika prasību starptautiskajos pārvadājumos, kuru vajadzētu pievienot saskaņā ar šī punkta tekstu pašreizējā redakcijā, kas nosaka, ka tas nepieciešams, lai pārietu no vietējo lokomotīvu vadītāju kategorijas uz galveno nacionālo līniju vadītāju kategoriju (kā preču, ta arī pasažieru pārvadājumos).

Tāda prasība, kas ieviestu pārbaudes laiku piecu gadu garumā, mazinātu papildu saskaņotās apliecības vērtību un būtu pretrunā ar vēlmi atvieglot pārrobežu savienojamību. Tās rezultāts (vai tās mērķis) būtu dzelzceļa pārrobežu līniju attīstības un uzlabošanas apturēšana.

Visbeidzot, nav nepieciešamības ieviest dažādas prasības nacionālo līniju un starptautisko tīklu vilcieniem, jo papildu saskaņotā apliecība jebkurā gadījumā nodrošina kvalifikāciju un tīkla pārzināšanu.

Šo iemeslu dēļ 3.2.3.3 punkts nešķiet pamatots un tas būtu jāsvītrot

**Balsošanas rezultāts:**

Balsis "par" : 59

Balsis "pret" : 100

Atturējās: 11

---