

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o izdajanju spričeval vlakovnemu osebju, ki upravlja lokomotive in vlake v železniškem omrežju Skupnosti

COM(2004) 142 final — 2004/0048 (COD)

(2005/C 221/14)

Svet je 28. aprila 2004 sklenil, da v skladu s členom 71 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu: predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o izdajanju spričeval vlakovnemu osebju, ki upravlja lokomotive in vlake v železniškem omrežju Skupnosti

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela dne 17. januarja 2005. Poročevalec je bil **g. Chagas**.

Odbor je mnenje sprejel na 414. plenarnem zasedanju (seji z dne 9. februarja 2005) z 127 glasovi za, 25 proti in 26 vzdržanimi glasovi.

1. Uvod

1.1 Ta predlog je del **tretjega železniškega svežnja**, ki ga je Evropska komisija sprejela 3. marca 2004. Njegovi drugi deli so:

- sprememba Direktive 91/440/EGS: liberalizacija mednarodnega železniškega potniškega prometa (COM(2004) 139 konč.);
- predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pravicah in obveznostih potnikov v mednarodnem železniškem prometu (COM(2004) 143 konč.);
- predlog uredbe o nadomestilih in kakovostnih merilih za storitve v tovornem železniškem prometu (COM(2004) 144 konč.);

in

- sporočilo Komisije o nadaljnjem povezovanju evropskega železniškega sistema (COM(2004) 140 konč.);
- delovni dokument služb Komisije o postopnem odpiranju trga mednarodnim železniškim potniškim storitvam (SEC(2004) 236).

1.2 **Prvi železniški sveženj** (imenovan tudi infrastrukturni sveženj) je začel veljati 15. marca 2001. 15. marca 2003 ga je bilo treba prenesti v nacionalno zakonodajo. Vsebuje naslednje elemente:

- spremembo Direktive 91/440/EGS, ki vključuje prost dostop do trga za mednarodni železniški tovorni promet na vseevropskem železniškem omrežju za tovorni promet do 15. marca 2003 in liberalizacijo celotnega mednarodnega železniškega tovornega prometa do 15. marca 2008 ⁽¹⁾;
- razširitev obsega direktive o evropski licenci za prevoznike v železniškem prometu (sprememba Direktive 95/18/ES) ⁽²⁾;
- uskladitev določb o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (nadomesti Direktivo 95/19/ES) ⁽³⁾.

1.3 Evropska komisija je oktobra 2003 devet držav članic pozvala pred Evropsko sodišče, ker niso poslale uradnega obvestila o prenosu prvega železniškega svežnja v nacionalno zakonodajo. Do maja 2004 Evropska komisija še ni prejela petih uradnih obvestil držav, dve državi članici pa sta v nacionalno zakonodajo prenesli samo nekatere določbe.

⁽¹⁾ Direktiva 2001/12/ES – UL L 75 z dne 15. 3. 2001, str. 1 – mnenje EESO – UL C 209 z dne 22.7.1999, str. 22

⁽²⁾ Direktiva 2001/13/ES – UL L 75 z dne 15. 3. 2001, str. 26 – mnenje EESO – UL C 209 z dne 22.7.1999, str. 22

⁽³⁾ Direktiva 2001/14/ES – UL L 75 z dne 15. 3. 2001, str. 29 – mnenje EESO – UL C 209 z dne 22.7.1999, str. 22

1.4 **Drugi železniški sveženj** je bil objavljen v Uradnem listu Evropske skupnosti 30. aprila 2004 in ga je treba prenesti v nacionalno zakonodajo do 30. aprila 2006. Vsebuje naslednje elemente:

- spremembo Direktive 91/440/ES: preložitev prostega dostopa do trga za mednarodni železniški tovorni promet na 1. januar 2006 in liberalizacija notranjega železniškega tovornega prometa, vključno s storitvami notranjega tovornega prometa, od 1. januarja 2007 ⁽¹⁾ naprej;
- direktivo o varnosti na železnicah Skupnosti ⁽²⁾;
- uredbo o ustanovitvi Evropske železniške agencije ⁽³⁾;
- spremembo direktiv o interoperabilnosti železniškega sistema za visoke hitrosti (96/48/ES) in sistema za konvencionalne hitrosti (2001/16/ES) ⁽⁴⁾.

1.5 S prvim in drugim železniškim svežnjem je bila določena zakonska podlaga za ustanovitev enotnega trga za železniški tovorni promet. Ukrepi vključujejo dostop do trga, dodeljevanje licenc in varnostnih spričeval prevoznikom v železniškem prometu, dostop do infrastrukture in izračun stroškov za njeno uporabo, oblikovanje pravnega okvira za varnost na železnicah in ukrepe za zagotovitev tehnične interoperabilnosti železniškega sistema.

1.6 Kot je EESO poudaril že v svojem mnenju o drugem železniškem svežnju ⁽⁵⁾, sta zaradi tega novega zakonskega okvira nujno potrebni popolna reorganizacija sektorja ter določitev novih organov in služb.

1.7 **Socialne določbe** o usposabljanju in delovnih razmerah osebja, ki opravlja varnostno kritične naloge, v tem okviru niso ustrezno obravnavane ali sploh niso obravnavane.

1.8 Evropska socialna partnerja v železniškem sektorju — Skupnost evropskih železnic (CER) in Evropska zveza delavcev v prometu (ETF) — sta 17. januarja 2004 podpisala evropska sporazuma o:

- 1) uvedbi evropskega vozniškega dovoljenja za strojevodje, vključene v čezmejne storitve;
- 2) nekaterih vidikih delovnih razmer vlakovnega osebja, vključenega v čezmejne storitve.

⁽¹⁾ Direktiva 2004/51/ES – UL L 164 z dne 30.4.2004, str. 164 – mnenje EESO – UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 131

⁽²⁾ Direktiva 2004/49/ES – UL L 164 z dne 30.4.2004, str. 44 – mnenje EESO – UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 131

⁽³⁾ Uredba (ES) št. 881/2004 – UL L 164 z dne 30.4.2004, str. 1 – mnenje EESO – UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 131

⁽⁴⁾ Direktiva 2004/50/ES – UL L 164 z dne 30.4.2004, str. 114 – mnenje EESO – UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 131

⁽⁵⁾ UL C 61 z dne 14.3.2003, str. 131

1.9 Ta predlog delno odseva sporazum socialnih partnerjev o uvedbi evropskega vozniškega dovoljenja za strojevodje.

1.10 Evropska komisija je EESO obvestila, da sta evropska socialna partnerja uradno zaprosila za sporazum o delovnih razmerah (obdobja dela in počitka), ki bi se izvajal z odločbo Sveta. Komisija to prošnjo trenutno preučuje.

2. Predlog Evropske komisije

2.1 Komisija je kot razlog za svoj osnutek direktive navedla potrebo po izboljšanju interoperabilnosti in kadrovanja. Njen cilj je olajšati potrjevanje prevoznikov v železniškem prometu ter hkrati obdržati visoko raven varnosti in zagotoviti prost pretok delavcev.

2.2 Komisija navaja tudi cilje evropskih socialnih partnerjev, na primer:

- zagotoviti visoko raven strokovnega znanja za ohranitev in še večjo okrepitev stopenj varnosti; in
- zmanjšati nevarnost socialnega dampinga.

2.3 Komisija predlaga postopek izdajanja spričeval strojevodjem, ki bi temeljil na enotnih minimalnih evropskih standardih. Najprej je treba do leta 2010 izdati spričevala strojevodjem, ki delujejo na mednarodnih progah, do leta 2015 pa še strojevodjem, ki delujejo na notranjih progah.

2.4 Po podatkih Komisije bo prvi korak vključeval okrog 10.000 strojevodij v Skupnosti, drugi pa 200.000 strojevodij.

2.5 Komisija predlaga tudi postopek izdajanja spričeval drugemu vlakovnemu osebju, posredno vključenemu v vožnjo vlaka. Vendar pa osnutek direktive ne vsebuje nobenih posebnih določb o tem, predvsem pa ne vsebuje določb o ravneh strokovnega znanja, ki se zahtevajo za drugo vlakovno osebje. Treba je upoštevati načela iz direktive. Zahteve po strokovnem znanju mora naknadno določiti Evropska železniška agencija ali pa morajo biti del tehničnih specifikacij za interoperabilnost.

2.6 Osnutek direktive predvideva dvodelni postopek izdajanja spričeval:

- 1) evropsko vozniško dovoljenje, ki ga izdajo pristojni organi oblasti, je priznано v vsej Skupnosti, je last strojevodje ter potrjuje skladnost s temeljnimi zahtevami in pridobitev temeljnega strokovnega znanja;
- 2) usklajeno dopolnilno spričevalo, ki ga izda prevoznik v železniškem prometu, je še naprej last prevoznika in potrjuje posebno znanje o prevozniku ali infrastrukturi.

2.7 Pristojni organi oblasti in prevozniki v železniškem podjetju morajo voditi evidenco o upoštevanju strokovnega znanja in obnavljanju le-tega ter o začasnem odvzemu in spremembi licenc ter usklajenih dopolnilnih spričeval.

2.8 Predlagane so tri kategorije strojevodij: (A) ranžirne lokomotive in delovni vlaki, (B) potniški vlaki in (C) tovorni vlaki.

2.9 Najnižja dovoljena starost je 20 let, vendar se ta pri strojevodjih, ki delujejo samo v notranjem prometu, lahko zniža na 18 let.

2.10 Osnutek vsebuje določbe o spreminjanju in podaljševanju licenc in usklajenih dopolnilnih spričeval ter o občasnih preverjanjih, s katerimi se zagotovi, da imetniki še naprej izpolnjujejo predpisane pogoje, pa tudi določbe o njihovem odvzemu in možnostih za pritožbo na takšne sklepe. Obravnava tudi preglede in kazni.

2.11 Predlog vsebuje tudi določbe o dostopu do usposabljanja in preverjanj ter o ocenjevanju kakovosti sistemov in postopkov usposabljanja.

2.12 Priloga I obravnava vzorec licence in dopolnilnega spričevala Skupnosti, medtem ko priloge II do VII opisujejo dolžnosti strojevodje, zdravniške/psihološke preglede in strokovne usposobljenosti.

2.13 Od Evropske železniške agencije je treba zahtevati, da naj do konca leta 2010 predloži poročilo, v katerem mora preučiti tudi možnost uvedbe elektronske kartice.

3. Ocena predloga Komisije

3.1 Ključne pripombe

3.1.1 EESO v splošnem pozdravlja predlog.

3.1.2 Strojvodje in drugo vlakovno osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge, so odgovorni predvsem za varnost prometa, osebja, potnikov in tovora. Skupne določbe morajo zagotoviti visoko raven strokovnega znanja na liberaliziranem železniškem trgu.

3.1.3 Usklajene minimalne določbe tudi lajšajo čezmejno napotitev osebja⁽¹⁾. Vendar pa razlike med operativnimi sistemi in varnostnimi določbami držav članic bolj kot kar koli drugega ovirajo čezmejno napotitev osebja, kar se bo nadaljevalo še mnogo let. Takšne razlike in obstoj različnih jezikov precej povečujejo nadaljnje zahteve glede strokovnega znanja osebja.

3.1.4 EESO tudi poudarja, da je zaradi visoke ravni strokovnih znanj ter postopka njenega potrjevanja ta poklic še vedno priznan in privlačen. To je pomembno pri poklicu z neprivlačnim delavnikom in manjšo zaposlitveno varnostjo, ki je posledica povečanega zaposlovanja za določen čas. Prevozniki v cestnem prometu in sektorjih prevoza po celinskih vodnih poteh se že pritožujejo nad precejšnjimi težavami pri zaposlovanju osebja. Cilj te direktive ne more biti zmanjšanje obsega usposabljanja.

3.1.5 Tradicionalni samoregulativni prevozniki v železniškem prometu so v celoti odgovorni za usposabljanje in ravni strokovnega znanja osebja ter varno izvajanje storitev. To je privedlo do visoke ravni strokovnega znanja in iz železnic naredilo enega najvarnejših načinov prevoza.

3.1.6 Treba je zagotoviti, da cilj te direktive privede do večje mobilnosti strojevodij in nediskriminacijski dostopa do izobraževalnih ustanov ter ne do položaja, pri katerem se celotna kakovost usposabljanja poslabša in se stroški usposabljanja v celoti naložijo delavcem.

⁽¹⁾ Vendar je treba poudariti, da je za izmenjavo strojevodij in osebja vlakov na meji potrebnih le nekaj minut (npr. osem minut na mejnem prehodu Brenner). Zastoj na mejah pri tovornem prometu največkrat povzročijo drugi dejavniki, kot sta preverjanje dokumentov ali pregled voznih sredstev.

3.2 Posamezne določbe

3.2.1 Obseg in uvedba izdajanja spričeval

3.2.1.1 EESO podpira postopno uvedbo izdajanja spričeval za **mednarodni in notranji promet**. Tako bodo prevozniki lahko razporedili svoje delo.

3.2.1.2 Vendar pa je **časovni okvir** iz člena 34 (2008–2010 za čezmejni promet in 2010–2015 za strojevodje, ki delujejo v notranjem prometu) presenetljiv. Spričevala bi morala biti strojevodjem izdana prej, glede na to, da bo mednarodni tovorni promet liberaliziran od obdobja 2003–2006 naprej in da se mora notranji tovorni promet liberalizirati od leta 2007.

3.2.1.3 EESO pozdravlja tudi **izdajanje spričeval vlakovnemu osebju**. Osebe, ki opravljajo varnostne naloge, pomembno vpliva na varnost železniškega prometa. Vendar je predlagana definicija nerazumljiva: „Poleg strojevodje tudi vsak član osebja lokomotive ali vlaka, ki je posredno povezan z vožnjo lokomotive ali vlaka ...“ (člen 25). Ustrezneje bi bilo govoriti o članih vlakovnega osebja, ki opravljajo varnostne naloge. EESO meni, da bi bilo bolje, če bi direktiva določila tudi naloge in zahtevana strokovna znanja te kategorije osebja.

3.2.2 Kategorije strojevodij

3.2.2.1 Predlagane so tri „**kategorije voznških dovoljenj**“ — ranžirne lokomotive in delovni vlaki; prevoz potnikov in prevoz tovora (člen 4(2)). Razlikovanje med potniškim in tovornim prometom ni praktično in zanj ni stvarnega razloga. Pri obeh gre za enako usposabljanje in dejansko delo. Kot dokaz o poznavanju uporabljenih lokomotiv naj bi se izdali ločeni spričevali, vendar so lokomotive pogosto enake. Zado-stujeta dve kategoriji, ki temeljita na varnostnih zahtevah: lokomotive, ki delujejo na zaprtih progah (ranžirne postaje, delovišča), in lokomotive, ki delujejo na odprtih progah (strojevodje na glavnih progah).

3.2.2.2 EESO tudi meni, da bi bilo kategorijo primerneje navesti v voznškem dovoljenju in ne v usklajenem dopolnilnem spričevalu.

3.2.3 Najnižja starost in strokovne izkušnje

3.2.3.1 Osnutek direktive določa **najnižjo starost 20 let**, vendar lahko država članica izda licenco, veljavno samo na

njenem ozemlju, od starosti 18 let (člen 8). V številnih državah članicah⁽¹⁾ je najnižja starost 21 let. S to direktivo bi se najnižja starost znižala vsaj pri čezmejnem prometu.

3.2.3.2 EESO meni, da bi morala biti najnižja predpisana starost 21 let. Čezmejni promet je zahtevnejši, zato potrebuje bolj usposobljeno osebje. Ta starostna zahteva je združljiva tudi z možnostjo, da se za notranji promet določi nižja starostna omejitev.

3.2.3.3 EESO pozdravlja tudi triletno **strokovne izkušnje** strojevodje na glavnih progah v notranjem prometu, preden ta postane strojevodja v mednarodnem prometu. Podobna določba za notranji promet je že vključena v člen 10. Pri železniških družbah, ki ponujajo samo mednarodne storitve železniškega prevoza, bi strojevodje potrebne izkušnje lahko pridobili v sodelovanju z drugimi železniškimi družbami, ki ponujajo storitve v notranjem prometu.

3.2.4 Struktura postopka izdajanja spričeval

3.2.4.1 Komisija predlaga **dvodelni postopek izdajanja spričeval**, in sicer evropsko voznško dovoljenje, ki bi ga izdal ustrezen organ in bi bilo priznano po vsej Evropi, ter usklajeno spričevalo, ki bi ga izdali prevozniki v železniškem prometu. Kot razlog za razdelitev postopka na dva dela navaja, da je uvedba prvotno načrtovane enotne licence z elektronsko kartico prezapletena in predraga.

3.2.4.2 EESO se v splošnem strinja s strukturo, ki jo je predlagala Komisija. Vendar pa bi uporaba obeh dokumentov lahko povzročila zmedo. To velja predvsem za **znanje o infrastrukturi**. Treba bi bilo jasno ločiti med poznavanjem operativnih in varnostnih določb, ki veljajo za določeno infrastrukturo, ter poznavanjem prog in območij. Medtem ko bi se poznavanje operativnih določb, ki veljajo za enega ali več infrastrukturnih omrežij, moralo potrditi na voznškem dovoljenju, bi se moralo poznavanje prog in območij — ki ga je treba redno dopolnjevati — potrditi na usklajenem dopolnilnem spričevalu.

3.2.4.3 Dvodelni postopek podeljevanja spričeval je mogoč za prehodno obdobje. Vendar pa se ne sme pozabiti, da je končni cilj izdati enoten dokument z elektronsko kartico, ki potrjuje imetnikovo osnovno znanje in znanje o posameznem prevozniku.

⁽¹⁾ Na primer v Avstriji, na Danskem, Nizozemskem, v Nemčiji in na Norveškem.

3.2.5 Imenovanje izpraševalcev in ustanov za poklicno usposabljanje

3.2.5.1 Evropska železniška agencija mora biti odgovorna za sestavo meril za imenovanje vodij usposabljanja, izpraševalcev in ustanov za usposabljanje. EESO ocenjuje, da je takšna rešitev izvedljiva, vendar meni, da je direktiva pri številnih vprašanih nejasna. Ni jasno navedeno, katere preizkuse mora izvesti pooblaščen izpraševalec in katera strokovna znanja mora prevoznik v železniškem prometu potrditi brez pooblaščenega izpraševalca. Prav tako ni jasno navedeno, da mora preverjanje poznavanja varnostnega in operativnega sistema določene infrastrukture izvesti izpraševalec, ki ga je pooblastila posamezna država članica.

3.2.6 Strokovna usposobljenost in zdravstvene/psihološke zahteve

3.2.6.1 V prilogah k osnutku direktive so navedene dolžnosti strojevodij, zahtevano splošno in posebno znanje ter zdravstvene/psihološke zahteve. Komisija je v glavnem sledila načelom iz sporazuma evropskih socialnih partnerjev o uvedbi evropskega vozniškega dovoljenja za strojevodje.

3.2.6.2 EESO pozdravlja odločitev Komisije, da izhaja iz strokovnih in zdravstvenih/psiholoških zahtev, ki so jih določili socialni partnerji. To bo zagotovilo visoko raven strokovnih znanj, na podlagi katere se bo izboljšala prometna varnost. EESO na splošno meni, da bi morale biti potrebne usposobljenosti in zahteve glede izdaje spričevala strojevodji določene v besedilu direktive.

3.2.6.3 Priloge mora spremeniti odbor predstavnikov držav članic, ki je tudi odgovoren za sprejetje tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TIS). Posvetovanje s socialnimi partnerji mora biti obvezno pri zadevah, povezanih z usposobljenostmi ter poklicnim in zdravstvenim varstvom iz direktiv o interoperabilnosti. Ker priloge direktive o izdajanju spričeval strojevodjem temeljijo na opredelitvah evropskih socialnih partnerjev, je logično, da bi ti socialni partnerji morali sodelovati pri spreminjanju teh prilog. EESO vztraja, da se določba o tem vključi v direktivo.

3.2.7 Občasna preverjanja

3.2.7.1 Nekatera znanja je treba občasno preverjati, s čimer se zagotovi, da se licenca ali usklajeno spričevalo lahko obdrži.

3.2.7.2 Komisija je pri občasnih zdravstvenih pregledih sledila načelom iz sporazuma evropskih socialnih partnerjev.

3.2.7.3 EESO poudarja potrebo po psihološkem svetovanju po železniških nezgodah, v katere so vključeni ljudje (kar pogosto pomeni ljudi, ki storijo samomor tako, da skočijo pred vlak). To je direktiva prezrla (člen 14 v povezavi s Prilogo III).

3.2.7.4 Predlog je premalo natančen glede rednega dopolnjevanja znanja o progah. Treba bi bilo jasno navesti, da spričevalo o poznavanju proge preneha veljati, če strojevodja na progi ni vozil že več kot leto dni.

3.2.7.5 Direktiva ne omenja rednega nadaljnega usposabljanja strojevodij na področju splošnega znanja. To vprašanje obravnava sporazum evropskih socialnih partnerjev. EESO predlaga, da bi ob upoštevanju tega sporazuma direktiva morala določiti, da se osnovne sposobnosti razvijajo in obnavljajo vsako leto.

3.2.8 Odvzem licenc

3.2.8.1 Direktiva določa, da morajo strojevodje obvestiti pristojne organe, če ne izpolnjujejo več potrebnih pogojev za opravljanje svojih nalog. To je enako, kot bi se strojevodje „sami predali“, kar pa ni mogoče. O tem lahko odloča samo pooblaščen zdravnik medicine dela, ki obvesti prevoznika. Organe oblasti pa morajo obvestiti prevozniki.

3.2.8.2 Direktiva ne določa postopka za ponovno pridobitev odvzete licence.

4. Predlog direktive o izdajanju spričeval za vlakovno osebe in sporazum evropskih socialnih partnerjev o uvedbi evropskega vozniškega dovoljenja

4.1 EESO pozdravlja dejstvo, da sta evropska socialna partnerja — CER in ETF — ukrepala sama in že predlagala sistem licenciranja za strojevodje, ki delujejo na mednarodnih progah.

4.2 Prednost sporazuma je, da se bo od zaposlenih pri prevoznikih, včlanjenih v CER, precej kmalu zahtevala visoka usposobljenost in torej ne bo treba čakati do leta 2010. Ti prevozniki ne smejo biti kaznovani v primerjavi s prevozniki, ki sporazuma ne uporabljajo.

4.3 EESO meni, da je treba sporazum evropskih socialnih partnerjev v celoti upoštevati na področjih, kjer se prekriva s področjem uporabe direktive.

4.4 Sporazum evropskih socialnih partnerjev predvideva, da morajo imeti zadevni strojevodje vedno neko obliko nacionalnega spričevala, in zato te zadeve ne ureja. To temelji na večletnih izkušnjah tradicionalnih prevoznikov v železniškem prometu, kadar sodelujejo na progah.

4.5 Evropsko vozniško dovoljenje za strojevodje, predvideno v sporazumu socialnih partnerjev, je dodatno dovoljenje, ki potrjuje dodatno znanje, potrebno za vožnjo po infrastrukturi druge države. Izdajo ga prevozniki in je last prevoznikov.

4.6 Usklajeno dopolnilno spričevalo, predlagano v direktivi, je bolj ali manj skladno z evropskim vozniškim dovoljenjem za strojevodje.

4.7 EESO prosi Komisijo, da preuči, v kakšnem obsegu se evropsko vozniško dovoljenje za strojevodje, predvideno v sporazumu socialnih partnerjev, lahko prizna kot enakovredno usklajenemu dopolnilnemu spričevalu za prehodno obdobje, s čimer bi ugodili prevoznikom, ki so na tem področju že dejavni. Direktiva bi morala vsebovati določbo o tem.

4.8 EESO meni, da prevozniki, ki so podpisali sporazum socialnih partnerjev, ne bodo v enakovrednem položaju v primerjavi s prevozniki, ki izdajajo spričevala po sistemu iz direktive, ker naj bi bilo po sporazumu zagotovljeno vsakoletno nadaljnje usposabljanje iz splošnega strokovnega znanja.

Takšna določba v osnutek direktive ni bila vključena, čeprav je ključna za ohranjanje ravni strokovnih znanj.

5. Sklepne ugotovitve

5.1 EESO pozdravlja predlog direktive o izdajanju spričeval vlakovnemu osebju. Obžaluje, da je ta socialni ukrep predstavljen kot končni člen v verigi evropskih zakonodajnih določb za liberalizacijo sektorja železniškega tovornega prometa.

5.2 Strojevodje in vlakovno osebje morajo pri varnosti imeti ključno vlogo. Izdajanje spričeval strojevodjem in vlakovnemu osebju mora zagotavljati njihovo visoko usposobljenost.

5.3 EESO je zaskrbljen zaradi velike razlike med rokom za popolno odprtje trga za železniški tovorni promet in roki za uvedbo izdajanja spričeval, zato prosi Komisijo, da naj naredi vse potrebno za zmanjšanje te vrzeli.

5.4 EESO zato poziva Svet in Evropski parlament, da naj osnutek direktive o izdajanju spričeval vlakovnemu osebju odstraniti iz tretjega svežnja in ga obravnavata ločeno ter se tako izogneta nadaljnjim zamudam. Evropski parlament in Svet bi morala direktivo sprejeti hitro in prednostno.

5.5 Pri tem bi morala v celoti upoštevati mnenje EESO in v njem predlagane spremembe.

5.6 EESO pozdravlja sporazum evropskih socialnih partnerjev o nekaterih vidikih delovnih razmer vlakovnega osebja, ki opravlja čezmejne storitve. Komisijo poziva, naj sporazum predloži v odločitev Svetu, Svetu pa predlaga sprejetje predloga.

V Bruslju, 9. februarja 2005

Predsednica

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND

DODATEK

k mnenju Evropskega ekonomsko-socialnega odbora (v skladu s členom 54(3) Poslovnika)

Naslednji predlog amandmaja je dobil več kot četrtnino oddanih glasov in bil v razpravi zavržen.

Točka 3.2.3.3

Črtati.

Obrazložitev

V predlogu direktive je predlagana izdaja spričeval v dveh fazah:

- vpeljava evropskega vozniškega dovoljenja za strojevodje, ki bo priznan na ravni Skupnosti,
- izdaja dodatnega harmoniziranega potrdila, ki bo potrevalo specifične kvalifikacije, ki se nanašajo na podjetje in kvalifikacije, povezane z infrastrukturo.

Direktiva vsebuje tudi določbe o spremembi in obnovitvi vozniškega dovoljenja in dodatnega harmoniziranega potrdila ter določbe o rednih kontrolah izpolnjevanja zahtevanih pogojev.

Namen harmoniziranega dodatnega potrdila je zagotoviti sposobnost voznika in njegovo poznavanje proge/prog.

Zato ni razloga za vpeljava dodatnega triletnega poskusnega obdobja za voznike na mednarodnih progah, ki bi se, kot določa člen 3.2.3.3., dodala dveletnemu obdobju, ki se ga lahko zahteva za voznike v notranjem prometu, da iz kategorije ranžirnih lokomotiv preidejo v kategorijo voznikov vlakov za prevoz potnikov in blaga.

Ta zahteva, ki bi vpeljala petletno poskusno obdobje, bi zmanjšala vrednost dodatnega harmoniziranega potrdila in bi bila v nasprotju s ciljem spodbujanja dobrega delovanja čezmejnega prometa. Cilj ali učinek take zahteve bi bilo oviranje razvoja in izboljšanja čezmejnih železniških povezav.

Nazadnje ni nobene potrebe po različnih zahtevah za voznike, ki delajo na notranjih progah in za tiste, ki delajo v mednarodnem prometu, saj je dodatno harmonizirano potrdilo dokaz za sposobnost voznika in za njegovo poznavanje prog.

Iz teh razlogov točka 3.2.3.3 ni osnovana in jo je treba črtati.

Izzid glasovanja

Za: 59

Proti: 100

Vzdržani: 11