

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego oraz Rady w sprawie certyfikacji załóg pociągów obsługujących lokomotywy oraz pociągi we wspólnotowej sieci kolejowej

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

(2005/C 221/14)

W dniu 28 kwietnia 2004 r. na mocy art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską Rada postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię dnia 17 stycznia 2005 r. Sprawozdawcą był **Eduardo Manuel Chagas**.

Na 414 sesji plenarnej (posiedzenie z dnia 9 lutego 2005 r.) Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 127 do 25, przy 26 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Wprowadzenie

1.1 Obecny projekt stanowi element trzeciego pakietu kolejowego, który został przyjęty przez Komisję Europejską dnia 3 marca 2004 r. Pozostałe elementy to:

- poprawka do dyrektywy nr 91/440/EWG: liberalizacja międzynarodowego kolejowego transportu pasażerskiego (COM(2004) 139 końcowy);
- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw i obowiązków pasażerów kolei międzynarodowych (COM(2004) 143 końcowy);
- wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie odszkodowań oraz wymagań jakościowych dotyczących usług transportu kolejowego towarów (COM(2004) 144 końcowy);

oraz

- komunikat Komisji w sprawie dalszej integracji europejskiej sieci kolejowej (COM(2004) 140 końcowy);
- dokument roboczy Komisji w sprawie stopniowego otwarcia rynku na międzynarodowe usługi kolejowego transportu pasażerskiego (SEC(2004) 236).

1.2 **Pierwszy pakiet kolejowy** (zwany także pakietem infrastrukturalnym) wszedł w życie dnia 15 marca 2001 r. i miał być przeniesiony do ustawodawstwa krajowego do 15 marca 2003 r. Składa się on z następujących elementów:

- poprawki do dyrektywy nr 91/440/EWG, obejmującej, między innymi, wolny dostęp do rynku dla międzynarodowego kolejowego przewozu towarów w ramach transeuropejskiej sieci transportu kolejowego towarów do 15 marca 2003 r. oraz całkowitej liberalizacji międzynarodowego kolejowego przewozu towarów do 15 marca 2008 r. ⁽¹⁾;
- rozszerzenia zakresu dyrektywy w sprawie europejskiej licencji dla przedsiębiorstw kolejowych (poprawka do dyrektywy nr 95/18/WE) ⁽²⁾;
- harmonizacji postanowień dotyczących przydziału przepustowości infrastruktury kolejowej oraz pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz certyfikat bezpieczeństwa (zastępuje dyrektywę nr 95/19/WE) ⁽³⁾.

1.3 W październiku 2003 r. Komisja Europejska pozwała do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dziewięć Państw Członkowskich za niepoinformowanie o przeniesieniu pierwszego pakietu kolejowego do ustawodawstwa krajowego. Do maja 2004 r. pięć krajów nadal nie poinformowało o przeniesieniu, zaś dwa Państwa Członkowskie przeniosło do ustawodawstwa krajowego jedynie niektóre postanowienia.

⁽¹⁾ Dyrektywa nr 2001/12/WE - Dz.U. L 75 z 15.03.2001, s. 1 - opinia EKES - Dz.U. C 209 z 22.07.1999, s. 22.

⁽²⁾ Dyrektywa nr 2001/13/WE - Dz.U. L 75 z 15.03.2001, s. 26 - opinia EKES - Dz.U. C 209 z 22.07.1999, s. 22.

⁽³⁾ Dyrektywa nr 2001/14/WE - Dz.U. L 75 z 15.03.2001, s. 29 - opinia EKES - Dz.U. C 209 z 22.07.1999, s. 22.

1.4 Drugi pakiet kolejowy opublikowany został w Dzienniku Urzędowym Wspólnoty Europejskiej dnia 30 kwietnia 2004 r. i winien zostać przeniesiony do ustawodawstwa krajowego do 30 kwietnia 2006 r. Składa się on z następujących elementów:

- poprawki do dyrektywy nr 91/440/WE: umożliwienie wolnego dostępu do rynku dla międzynarodowego kolejowego przewozu towarów do 1 stycznia 2006 r. oraz liberalizacja krajowego transportu kolejowego towarów, w tym kabotażu, od dnia 1 stycznia 2007 r. ⁽¹⁾;
- dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa na kolei we Wspólnocie ⁽²⁾;
- rozporządzenia ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową ⁽³⁾;
- poprawki do dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemu kolei dużych prędkości (96/48/WE) oraz systemu kolei konwencjonalnych (2001/16/WE) ⁽⁴⁾.

1.5 Pierwszy i drugi pakiet kolejowy stanowiły podstawę prawną do stworzenia jednolitego rynku transportu kolejowego. Przyjęte środki dotyczą dostępu do rynku, licencjonowania i certyfikacji bezpieczeństwa przedsięwzięć kolejowych, dostępu do infrastruktury oraz naliczania opłat za jej użytkowanie, stworzenia ram prawnych dla bezpieczeństwa kolei, a także środków mających zapewnić techniczną interoperacyjność systemu kolejowego.

1.6 Jak EKES podkreślił już w swej opinii w sprawie drugiego pakietu kolejowego ⁽⁵⁾, obecne nowe ramy prawne wymagają całkowitej reorganizacji sektora oraz stworzenia nowych władz oraz kompetencji.

1.7 **Postanowienia dotyczące zagadnień społecznych** odnoszące się do szkolenia i warunków pracy personelu wykonującego obowiązki kluczowe dla bezpieczeństwa nie zostały odpowiednio lub w ogóle rozpatrzone w tych ramach.

1.8 Europejscy partnerzy społeczni w sektorze kolejowym — Wspólnota Kolei Europejskich (CER) oraz Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) — podpisali dwa europejskie porozumienia 17 stycznia 2004 r. w następujących sprawach:

- 1) wprowadzenia europejskiej licencji maszynisty dla maszynistów w przewozach międzynarodowych;
- 2) pewnych aspektów warunków pracy załóg pociągów w przewozach międzynarodowych.

⁽¹⁾ Dyrektywa nr 2004/51/WE - Dz.U. L 164 z 30.04.2004, s. 164 - opinia EKES - Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131.

⁽²⁾ Dyrektywa nr 2004/49/WE - Dz.U. L 164 z 30.04.2004, s. 44 - opinia EKES - Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131.

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 - Dz.U. L 164 z 30.04.2004, s. 1 - opinia EKES - Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131.

⁽⁴⁾ Dyrektywa nr 2004/50/WE - Dz.U. L 164 z 30.04.2004, s. 114 - opinia EKES - Dz.U. C 61 z 14.03.2003, s. 131.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 61 z dnia 14.03.03 r., str. 74

1.9 Obecny projekt częściowo odzwierciedla porozumienie partnerów społecznych w sprawie wprowadzenia europejskiej licencji maszynisty.

1.10 Komisja Europejska poinformowała EKES, iż europejscy partnerzy społeczni oficjalnie zwrócili się, aby porozumienie w sprawie warunków pracy (okresy pracy i odpoczynku) wdrożono w formie decyzji Rady. Wniosek ten jest obecnie rozpatrywany przez Komisję.

2. Projekt Komisji Europejskiej

2.1 Konieczność poprawy interoperacyjności oraz zarządzania personelem jest powodem przedłożenia przez Komisję projektu dyrektywy. Jej celem jest ułatwienie autoryzacji przedsiębiorstw kolejowych przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa i zagwarantowaniu swobodnego przepływu pracowników.

2.2 Komisja cytuje również takie cele europejskich partnerów społecznych, jak:

- zagwarantowanie wysokiego stopnia umiejętności załóg pociągów, aby zachować i zwiększyć stopień bezpieczeństwa; oraz

- ograniczenie ryzyka dumpingu społecznego.

2.3 Komisja proponuje proces certyfikacji maszynistów oparty na jednolitych minimalnych standardach europejskich. Maszyniści pracujący na trasach międzynarodowych winni uzyskać certyfikaty do 2010 r., zaś pozostali maszyniści pracujący na trasach krajowych do 2015 r.

2.4 Według Komisji, pierwszy krok obejmie około 10 000 maszynistów we Wspólnocie, drugi zaś około 200 000 maszynistów.

2.5 Komisja proponuje również proces certyfikacji pozostałego personelu kolejowego pośrednio zaangażowanego w prowadzenie pociągu. Tym niemniej, projekt dyrektywy nie zawiera żadnych konkretnych postanowień w tej sprawie, a w szczególności nie zawiera żadnych postanowień dotyczących stopnia umiejętności wymaganego od pozostałego personelu pociągu. Pod uwagę należy wziąć zasady określone w dyrektywie. Wymagania dotyczące umiejętności należy określić w późniejszym terminie w Europejskiej Agencji Kolejowej lub w Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności.

2.6 Projekt dyrektywy zawiera postanowienia dotyczące dwustopniowego procesu certyfikacji:

- 1) europejskie prawo jazdy, wydawane przez odpowiednie władze, uznawane w całej Wspólnocie, stanowi własność maszynisty, i poświadcza zgodność z podstawowymi wymaganiami oraz nabycie podstawowych umiejętności;
- 2) zharmonizowany certyfikat uzupełniający, wydawany przez przedsiębiorstwo kolejowe, pozostaje własnością tego przedsiębiorstwa, i poświadcza zdobycie szczegółowej wiedzy na temat przedsiębiorstwa lub infrastruktury.

2.7 Odpowiednie władze oraz przedsiębiorstwa kolejowe mają obowiązek prowadzić ewidencję wskazującą na stosowne kwalifikacje oraz ich odnowienie, jak również zawieszenie i zmianę licencji oraz zharmonizowanych certyfikatów uzupełniających.

2.8 Proponuje się trzy kategorie maszynistów: (A) lokomotyw przetokowych i pociągów roboczych, (B) pociągów pasażerskich oraz (C) pociągów towarowych.

2.9 Minimalny wiek ma wynosić 20 lat, choć może on być obniżony do 18 w wypadku maszynistów pracujących jedynie w kraju.

2.10 Projekt zawiera postanowienia dotyczące nowelizacji i odnowy licencji oraz zharmonizowanych certyfikatów uzupełniających, a także przeprowadzania okresowych kontroli, mających zapewnić, iż posiadacze ich nadal spełniają określone warunki, oraz postanowienia o ich cofnięciu oraz możliwości odwoływania się od takich decyzji. Zajmuje się on również inspekcjami i karami.

2.11 W projekcie zawarto również postanowienia dotyczące dostępu do szkoleń, egzaminów oraz oceny jakości systemów i procedur szkolenia.

2.12 Załącznik I zajmuje się wspólnotowym wzorem licencji oraz certyfikatu uzupełniającego, podczas gdy załączniki od II do VII opisują obowiązki maszynisty, badania medyczne/psychologiczne oraz kwalifikacje zawodowe.

2.13 Należy zwrócić się do Europejskiej Agencji Kolejowej o przedstawienie sprawozdania do końca 2010 r., w którym winna ona również zbadać możliwość wprowadzenia kart magnetycznych.

3. Ocena projektu Komisji

3.1 Uwagi ogólne

3.1.1 Zasadniczo, EKES przyjmuje projekt z zadowoleniem.

3.1.2 Maszyniści oraz pozostały personel wykonujący zadania kluczowe dla bezpieczeństwa ponoszą ogromną odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu, personelu, pasażerów i towarów. Na zliberalizowanym rynku kolejowym wspólne postanowienia muszą zapewniać wysoki poziom ich umiejętności.

3.1.3 Zharmonizowane postanowienia minimalne ułatwiają również transgraniczne przemieszczanie personelu⁽¹⁾. Tym niemniej, różnice między systemami operacyjnymi oraz postanowieniami dotyczącymi bezpieczeństwa w różnych Państwach Członkowskich bardziej niż cokolwiek innego utrudniają transgraniczne przemieszczanie personelu i w obecnej sytuacji będzie się tak dziać jeszcze przez wiele lat. Różnice te, a także różnorodność językowa, nakładają na personel kolejne wymagania związane z jego umiejętnościami.

3.1.4 EKES zwraca również uwagę na to, iż wysoki poziom umiejętności, a także proces certyfikacji to poświadczający, pomaga zapewnić, iż zawód ten nadal cieszyć się będzie uznaniem i pozostanie atrakcyjny. Jest to ważne w zawodzie o nieatrakcyjnych godzinach pracy oraz mniejszym zabezpieczeniu zawodowym, wynikającym ze wzrostu liczby przedsiębiorstw pracy tymczasowej. Przedsiębiorstwa sektora transportu drogowego i śródlądowego już skarżą się na znaczne trudności z pozyskaniem personelu. Celem niniejszej dyrektywy nie może być ograniczenie wydatków przeznaczanych na kształcenie.

3.1.5 Tradycyjne, samoregulujące przedsiębiorstwa kolejowe ponoszą, pełną odpowiedzialność za szkolenie i poziom umiejętności personelu, jak również bezpieczeństwo świadczonych usług. Spowodowało to wysokie umiejętności personelu i uczyniło kolej jednym z najbezpieczniejszych środków transportu.

3.1.6 Należy zapewnić, aby cel rzeczony dyrektywy prowadził do większej mobilności wśród maszynistów oraz wolnego od dyskryminacji dostępu do placówek szkoleniowych, nie zaś do sytuacji, w której jakość szkolenia ulegnie ogólnemu pogorszeniu, zaś koszt szkoleń poniosą pracownicy.

⁽¹⁾ Należy jednak podkreślić, iż wymiana maszynistów i załóg pociągów na granicach zajmuje zaledwie kilka minut (np. osiem minut na przejściu granicznym Brenner). Postoje na granicy w sektorze przewozu towarów wynikają w większym stopniu z innych czynników, jak kontrola dokumentów lub taboru.

3.2 Postanowienia szczegółowe

3.2.1 Zakres i wprowadzenie certyfikacji

3.2.1.1 EKES popiera stopniowe wprowadzenie certyfikacji dla **ruchu międzynarodowego i krajowego**. Umożliwi to przedsiębiorstwom zaplanowanie działań.

3.2.1.2 Tym niemniej, **ramy czasowe** określone w art. 34 (lata 2008-2010 w wypadku ruchu międzynarodowego oraz 2010-2015 dla maszynistów pracujących w kraju) są zaskakujące. Certyfikacja maszynistów powinna rozpocząć się wcześniej, biorąc pod uwagę, iż liberalizacja międzynarodowego przewozu towarów trwać będzie od roku 2003 lub 2006, a krajowy ruch towarowy liberalizowany będzie począwszy od 2007 r.

3.2.1.3 EKES z zadowoleniem przyjmuje także **certyfikację załóg pociągów**. Personel pełniący funkcje związane z bezpieczeństwem odgrywa ważną rolę w bezpieczeństwie na kolei. Tym niemniej, proponowana definicja jest niezrozumiała: „Poza maszynistą, każdy członek personelu obecny w lokomotywie lub pociągu i pośrednio zaangażowany w prowadzenie lokomotywy lub pociągu ...” (art. 25). Odpowiednim byłoby wskazanie członków załogi pociągu pełniących funkcje związane z bezpieczeństwem. EKES uważa, iż byłoby lepiej, gdyby dyrektywa określała również dokładnie zadania, jakie wykonywać ma ta kategoria personelu, jak również wymagane umiejętności.

3.2.2 Kategorie maszynistów

3.2.2.1 Proponuje się trzy „**kategorie prawa jazdy**”- na lokomotywy przetokowe i pociągi robocze; przewóz pasażerski; przewóz towarów (art. 4 ust. 2). Podział na przewóz pasażerów i towarów jest niepraktyczny, i nie ma żadnego faktycznego uzasadnienia. Szkolenie i rzeczywista praca, jakiej on wymaga, nie różnią się. Wydawane oddzielne certyfikaty mają poświadczyc znajomość lokomotyw, które będą wykorzystywane, a często są one identyczne. Wystarczą dwie kategorie, oparte na wymaganiach dotyczących bezpieczeństwa: lokomotywy pracujące na trasach zamkniętych (stacje rozrządowe i robocze) oraz lokomotywy pracujące na trasach otwartych (maszyniści na trasach głównych).

3.2.2.2 EKES uważa również, iż kategorie powinny być określone w prawie jazdy, nie zaś w zharmonizowanym certyfikacie uzupełniającym.

3.2.3 Minimalny wiek i doświadczenie zawodowe

3.2.3.1 Projekt dyrektywy określa **wiek minimalny** na 20 lat, choć Państwo Członkowskie może wydawać licencje ważne

jedynie na jego terytorium od 18 roku życia (art. 8). W niektórych Państwach Członkowskich⁽¹⁾ wiek minimalny wynosi 21 lat. Dyrektywa doprowadziłaby do obniżenia wieku minimalnego, przynajmniej w ruchu międzynarodowym.

3.2.3.2 EKES uważa, iż wiek minimalny winien być ustalony na 21 lat. Ruch międzynarodowy jest bardziej wymagający, a co za tym idzie, personel musi być lepiej wykształcony. Ten warunek wiekowy zgodny jest również z opcją możliwości określenia niższej granicy wiekowej dla ruchu krajowego.

3.2.3.3 EKES byłby również za przyjęciem wymogu posiadania trzyletniego **doświadczenia zawodowego** na stanowisku maszynisty na krajowych trasach głównych, zanim osoba zostanie zatrudniona jako maszynista w ruchu międzynarodowym. Podobne postanowienie w sprawie ruchu krajowego już znajduje się w art. 10. W przypadku przedsiębiorstw kolejowych, które oferują jedynie usługi międzynarodowego transportu kolejowego, niezbędne doświadczenie maszynista może zdobyć współpracując z innym przedsiębiorstwem kolejowym oferującym usługi krajowe.

3.2.4 Struktura procesu certyfikacji

3.2.4.1 Komisja proponuje **dwustopniowy proces certyfikacji**, a mianowicie europejskie prawo jazdy wydawane przez stosowne władze i uznawane w całej Europie oraz zharmonizowany certyfikat uzupełniający wydawany przez przedsiębiorstwa kolejowe. Powód podziału procesu na dwa etapy to fakt, iż wprowadzenie początkowo planowanej jednolitej licencji na karcie magnetycznej jest zbyt skomplikowane i kosztowne.

3.2.4.2 EKES zgadza się zasadniczo ze strukturą zaproponowaną przez Komisję. Tym niemniej, wykorzystanie dwóch dokumentów może powodować zamieszanie, szczególnie w wypadku **znajomości infrastruktury**. Należy jasno oddzielić znajomość przepisów roboczych i bezpieczeństwa, mających zastosowanie w danej infrastrukturze, od znajomości tras i miejscowości. Podczas, gdy znajomość przepisów operacyjnych i bezpieczeństwa, mających zastosowanie w danej infrastrukturze powinna być poświadczana na prawie jazdy, znajomość tras i miejscowości, którą należy regularnie uaktualniać, powinna być poświadczana przez zharmonizowany certyfikat uzupełniający.

3.2.4.3 Dwustopniowy proces certyfikacji możliwy jest w okresie przejściowym, jednak ostatecznym celem jest jeden dokument na karcie magnetycznej, który poświadczy podstawową wiedzę jego posiadacza, jak również znajomość danego przedsiębiorstwa, o czym nie wolno więc zapominać.

⁽¹⁾ Na przykład Austria, Dania, Holandia, Niemcy i Norwegia

3.2.5 Akredytacja egzaminatorów oraz placówek szkoleniowych

3.2.5.1 Europejska Agencja Kolejowa ma za zadanie przygotować kryteria dotyczące akredytacji kadry szkoleniowej, egzaminatorów oraz placówek szkoleniowych. EKES uważa to za rozwiązanie praktyczne, lecz postrzega dyrektywę jako niejasną w wielu punktach. Nie sprecyzowano, jakie testy akredytowany egzaminator winien przeprowadzić, a jakie umiejętności powinny być poświadczone przez samo przedsiębiorstwo kolejowe, bez udziału akredytowanego egzaminatora. Nie sprecyzowano również, czy sprawdzenie znajomości systemu operacyjnego i bezpieczeństwa danej infrastruktury winien przeprowadzić egzaminator akredytowany przez określone Państwo Członkowskie.

3.2.6 Kwalifikacje zawodowe oraz wymagania medyczno-psychologiczne

3.2.6.1 Załączniki do projektu dyrektywy wymieniają obowiązki maszynistów, wymaganą wiedzę ogólną i zawodową, jak również wymagania medyczno-psychologiczne. Zasadniczo Komisja dostosowała się do linii przyjętej w porozumieniu europejskich partnerów społecznych w sprawie wprowadzenia europejskiego prawa jazdy dla maszynistów.

3.2.6.2 EKES z zadowoleniem przyjmuje decyzję Komisji w sprawie oparcia się na wymaganiach zawodowych i medyczno-psychologicznych określonych przez partnerów społecznych. Zagwarantuje to wysoki poziom umiejętności, na których skorzysta bezpieczeństwo ruchu. EKES jest zasadniczo zdania, iż niezbędne kwalifikacje i wymagania dotyczące certyfikacji maszynistów winny być określone w treści dyrektywy.

3.2.6.3 Poprawki do załączników winna dokonać komisja złożona z przedstawicieli Państw Członkowskich, odpowiedzialna również za przyjęcie Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TIS). Konsultacje z partnerami społecznymi winny być obowiązkowe w sprawach dotyczących kwalifikacji oraz ochrony zawodowej i zdrowotnej w ramach dyrektyw dotyczących interoperacyjności. Ponieważ załączniki do dyrektywy w sprawie certyfikacji załóg pociągów oparte są na definicjach przekazanych przez europejskich partnerów społecznych, logiczne jest, aby partnerzy ci zaangażowani byli w prace nad wniesieniem poprawek do załączników. EKES nalega na zawarcie w dyrektywie takiego postanowienia.

3.2.7 Kontrole okresowe

3.2.7.1 Okresowo sprawdzać należy pewne wiadomości, aby zapewnić, iż licencja lub zharmonizowany certyfikat uzupełniający mogą być zachowane.

3.2.7.2 W odniesieniu do okresowych badań medycznych, Komisja dostosowała się do linii przyjętej w porozumieniu europejskich partnerów społecznych.

3.2.7.3 EKES pragnie zwrócić uwagę na potrzebę doradztwa psychologicznego po wypadkach kolejowych z udziałem ludzi (często oznaczającymi samobójstwa popełniane pod kołami pociągów). Kwestia ta została w dyrektywie przeoczona (art. 14 w połączeniu z załącznikiem III).

3.2.7.4 Projekt jest zbyt nieprecyzyjny w kwestii regularnej aktualizacji znajomości trasy. Należy jasno określić, iż znajomość trasy jest nieaktualna, jeśli nie jeżdżono po niej przez okres jednego roku.

3.2.7.5 Dyrektywa nie mówi nic na temat dalszego kształcenia maszynistów w regularnych odstępach czasu w zakresie wiedzy ogólnej. Kwestii tej dotyka porozumienie europejskich partnerów społecznych. EKES zaleca, aby zgodnie z nim dyrektywa przewidywała coroczne rozwijanie i aktualizowanie podstawowych umiejętności.

3.2.8 Wycofanie licencji

3.2.8.1 Dyrektywa stanowi, iż maszyniści winni powiadomić stosowne władze, jeśli nie spełniają oni warunków wymaganych do pełnienia swych obowiązków. Jest to równoznaczne z „denuncjacją samego siebie”, czego uczynić nie mogą. Jedynie akredytowany lekarz medycyny pracy jest w stanie podjąć taką decyzję oraz poinformować o tym przedsiębiorstwo. Samo przedsiębiorstwo natomiast winno poinformować o tym władze.

3.2.8.2 Dyrektywa nie określa procedury zwrotu licencji po jej cofnięciu.

4. Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie certyfikacji załóg pociągów oraz porozumienie europejskich partnerów społecznych w sprawie wprowadzenia europejskiego prawa jazdy

4.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, iż europejscy partnerzy społeczni — CER i ETF — sami podjęli działania i już zaproponowali system licencjonowania maszynistów pracujących na trasach międzynarodowych.

4.2 Zaletą porozumienia jest to, iż pracownicy przedsiębiorstw będących członkami CER będą wkrótce musieli być wysoce wykwalifikowani, a oczekiwanie do 2010 r. nie będzie konieczne. Przedsiębiorstwa te nie mogą jednak być pokrzywdzone w stosunku do przedsiębiorstw, które nie stosują porozumienia.

4.3 EKES uważa, iż należy poddać dokładnej analizie porozumienie europejskich partnerów społecznych w obszarach, gdzie pokrywa się ono z zakresem dyrektywy.

4.4 Porozumienie europejskich partnerów społecznych zakłada, iż zainteresowani maszyniści zawsze posiadają jakiegoś rodzaju certyfikat, dlatego też nie reguluje tej kwestii. Opiera się to na wieloletnim doświadczeniu przedsiębiorstw kolejowych współpracujących na różnych trasach.

4.5 Europejskie prawo jazdy dla maszynistów, o którym mowa w porozumieniu europejskich partnerów społecznych, jest dodatkową licencją, która poświadcza dodatkową wiedzę wymaganą do kierowania pociągiem w infrastrukturze innego kraju. Jest ono wydawane przez przedsiębiorstwa i stanowi ich własność.

4.6 Zharmonizowany certyfikat uzupełniający proponowany w dyrektywie w większym lub mniejszym stopniu pokrywa się z europejskim prawem jazdy dla maszynistów.

4.7 EKES zwraca się do Komisji o zbadanie, w jakim stopniu europejskie prawo jazdy dla maszynistów, o którym mowa w porozumieniu europejskich partnerów społecznych, może być uznawane jako równoważne zharmonizowanemu certyfikatowi uzupełniającemu na okres przejściowy, aby ułatwić zadanie przedsiębiorstwom już w tym obszarze aktywnym. Dyrektywa powinna zawierać postanowienie w tej sprawie.

4.8 EKES uważa, iż przedsiębiorstwa, które podpisały porozumienie europejskich partnerów społecznych, znajdą się w sytuacji gorszej niż przedsiębiorstwa korzystające z systemu certyfikacji, o którym mowa w dyrektywie, ponieważ dalsze pogłębianie ogólnej wiedzy zawodowej ma mieć miejsce corocznie, zgodnie z warunkami porozumienia, a postanowienia tego nie zawarto jednak w projekcie dyrektywy, pomimo jego kluczowego znaczenia dla zachowania odpowiedniego poziomu umiejętności.

Bruksela, 9 lutego 2005 r.

5. Wnioski

5.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje projekt dyrektywy w sprawie certyfikacji załóg pociągów. Żałuje jednak, iż przedstawia się środki społeczne jako ostatnie ogniwo łańcucha europejskich przepisów prawnych dotyczących liberalizacji sektora kolejowego przewozu towarów.

5.2 Maszyniści oraz załogi mają odgrywać kluczową rolę w dziedzinie bezpieczeństwa. Certyfikacja maszynistów oraz załóg musi gwarantować ich wysokie kwalifikacje.

5.3 EKES zaniepokojony jest ogromnym wpływem czasu między całkowitym otwarciem rynku kolei towarowych a terminami wprowadzenia certyfikacji, i zwraca się do Komisji o podjęcie wszelkich możliwych kroków w celu zredukowania tej przepaści.

5.4 W celu uniknięcia dalszych opóźnień EKES wzywa Radę oraz Parlament Europejski do usunięcia projektu dyrektywy w sprawie certyfikacji załóg pociągów z trzeciego pakietu kolejowego i zajęcie się nią oddzielnie. Parlament Europejski oraz Rada winny przyjąć dyrektywę bezzwłocznie i potraktować tę kwestię priorytetowo.

5.5 W swych działaniach (Parlament Europejski oraz Rada) winny wziąć pod uwagę opinię EKES oraz zawarte w niej propozycje poprawek.

5.6 EKES z zadowoleniem przyjmuje porozumienie europejskich partnerów społecznych dotyczące pewnych aspektów warunków pracy załóg pociągów zaangażowanych w usługi transgraniczne. Wzywa Komisję, aby przedłożyła to porozumienie Radzie do rozpatrzenia oraz zaleca, aby Rada ten projekt przyjęła.

Przewodnicząca

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Anne-Marie SIGMUND

ZAŁĄCZNIK

do opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (zgodnie z art. 54 ust. 3 regulaminu wewnętrznego)

Następująca poprawka, która uzyskała przynajmniej jedną czwartą oddanych głosów, została odrzucona w trakcie debaty:

Punkt 3.2.3.3.

Skreślić.

Uzasadnienie

Projekt dyrektywy zawiera postanowienia dotyczące dwustopniowego procesu certyfikacji:

- europejskie prawo jazdy uznawane na terenie całej Wspólnoty,
- zharmonizowany certyfikat uzupełniający, stwierdzający posiadanie szczególnej wiedzy dotyczącej przedsiębiorstwa bądź infrastruktury.

Dyrektywa zawiera również przepisy dotyczące zmiany i odnawiania praw jazdy oraz zharmonizowanych certyfikatów uzupełniających, a także przewiduje okresowe kontrole mające na celu zapewnienie, iż ich posiadacze nadal spełniają określone warunki.

Celem zharmonizowanego certyfikatu uzupełniającego jest potwierdzenie umiejętności maszynisty oraz jego znajomości danej lub danych linii.

Nie ma zatem powodu wprowadzać dodatkowego trzyletniego okresu próbnego dla maszynistów w ruchu międzynarodowym, który, zgodnie z obecnym brzmieniem punktu 3.2.3.3, sumowałby się z dwuletnim okresem praktyki przewidzianym dla przejścia z kategorii maszynistów na trasach zamkniętych do kategorii maszynistów na trasach głównych (w przewozach pasażerskich i towarowych).

Wymóg taki, sprowadzający się do ustanowienia pięcioletniego okresu próbnego, obniża wartość zharmonizowanego certyfikatu uzupełniającego i sprzeczny jest z dążeniem do rozwoju interoperacyjności transgranicznej. Jego celem, a w każdym razie skutkiem, byłoby zablokowanie rozwoju i poprawy transgranicznych połączeń kolejowych.

Nie ma również potrzeby wprowadzać odmiennych wymagań dla maszynistów pracujących na trasach krajowych i na trasach międzynarodowych, skoro zharmonizowany certyfikat uzupełniający ma już gwarantować odpowiednie kompetencje i znajomość sieci kolejowej.

Z powyższych względów punkt 3.2.3.3 należy skreślić jako nieuzasadniony.

Wynik głosowania

Głosów za: 59

Głosów przeciw: 100

Głosy wstrzymujące się 11
