



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 22.2.2007.
COM(2007)80 окончателен

2004/0048 (COD)

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА

**в съответствие с член 251, параграф 2, алинея трета, точка в) от Договора за ЕО за
измененията на Европейския парламент на общата позиция на Съвета, отнасяща
се до Предложение за**

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТИ НА СЪВЕТА

**за сертифицирането на бордния персонал, който отговаря за управлението на
локомотиви и влакове по железопътната мрежа на Общността**

ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА
в съответствие с член 250, параграф 2 от Договора за ЕО

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА

в съответствие с член 251, параграф 2, алинея трета, точка в) от Договора за ЕО за измененията на Европейския парламент на общата позиция на Съвета, относеща се до Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТИ НА СЪВЕТА

за сертифицирането на бордния персонал, който отговаря за управлението на локомотиви и влакове по железопътната мрежа на Общността

(текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Член 251, параграф 2, алинея трета, точка в) от Договора за ЕО предвижда Комисията да излезе със становище относно измененията, предложени от Европейския парламент на второ четене. Позицията на Комисията относно 33-те поправки, приети от парламента е изложена по-долу.

2. ХРОНОЛОГИЯ

Дата на предаване на предложението на Европейския парламент и на Съвета (COM(2004)0142 – C6-0002/2004—2004/0048(COD))	4 март 2004 г.
Дата на становището на Комитета на регионите	17 ноември 2004 г.
Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет	9 февруари 2004 г.
Дата на становището на Европейския парламент на първо четене	28 септември 2005 г.
Дата на приемането на общата позиция с квалифицирано мнозинство	24 юли 2006 г.
Дата на приемане на решението на второ четене от Европейския парламент, съдържащо 33 изменения на общата позиция	18 януари 2007 г.

3. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Комисията предложи на 3 март 2004 г. редица мерки ("трети железопътен пакет"), чието разглеждане в Съвета започна през април 2004 г и съответно в Парламента през октомври 2004 г. Касае се за 4 законодателни предложения, от които една директива, за сертифицирането на бордния персонал, който отговаря за управлението на локомотиви и влакове по железопътната мрежа на Общността. Разработен в консултация с

работещите в областта и със социалните партньори, този текст предвижда механизъм, който позволява по-добре да се дефинират компетенциите и отговорностите, отнасящи се до обучението, оценката и признаването на квалификацията на локомотивните машинисти и на бордния персонал, който изпълнява функции, свързани с безопасността. Всеки машинист трябва да притежава свидетелство за правоуправление, което ще му принадлежи и ще удостоверява неговите общи компетенции, и ще бъде валидно за цялата територия на Общността. Това свидетелство трябва да бъде придружено от атестация, издадена от железопътна компания и удостоверяваща специфичното обучение за дадената линия, типа подвижен състав, а така също и за оперативните процедури и процедурите за безопасност, които са специфични за дадената компания.

4. СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ЗА ИЗМЕНЕНИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

4.1. Изменения, които са приемливи за Комисията

Накратко:

- следните 16 изменения са приемливи: 2-3-5-6-7-8-9-12-20-21-22-24-25-28-29-30
- 4 изменения са приемливи по принцип: 15-17-18-19
- 5 изменения са частично приемливи: 1-16-26-27-33

4.1.1 Изменения, които са приети по принцип

Възможностите за обжалване, предвидени в изменение 15, са в действителност вече предвидени в членове 15 и 21 от общата позиция.

Изменения 17 и 18 целят да поправят несъответствията между параграф 1 и 2 на член 19, но самите изменения са неточно формулирани.

Изменение 19 определя възможностите за делегиране на задачи от компетентния орган. Обаче, то модифицира терминологията на важни членове и следователно следва да бъде преформулирано.

4.1.2 Изменения, които са приети частично

Изменение 1 споменава споразумението за времето за работа/почивка. То, обаче не е релевантно и следователно споменаването му е неуместно.

Контролът, извършван от работодателя, който се споменава в изменение 16 вече е предвиден в член 18 от общата позиция.

Изменение 26 касае сертифицирането на членовете на бордния персонала, които участват пряко в дейности по безопасността на влака и пътниците.

Комисията подкрепя това изискване, представляващо връщане към обхвата на първоначалното предложение, което визираще не само машинистите, но и персонала, участващ пряко в дейности по безопасност. То трябва да бъде преформулирано, защото:

- параграф 3 е несъвместим с параграф 2, който не предвижда интервенция от страна на компетентния орган;
- членове 20 и 21, цитирани в параграф 5, би следвало да бъдат заменени с член 22 (регистри).
- с цел веднага да се дефинира обхватът, би следвало да се добави като приложение към директивата описание на дейностите по безопасността, извършвани от визирания персонал и в следствие на това да се промени параграф 6.

CER (The Community of European Railway and Infrastructure companies) е асоциация, представляваща голям брой железопътни компании и компании, отговарящи за инфраструктурата в Общността, която разработи и публикува през август 2000 г. доклад за отговорностите на служителите, предоставящи услуги в условията на оперативна съвместимост, и чието публикуване имаше за цел да съвпадне с отварянето на пазара.

На базата на този доклад, Комисията предлага да се определи бордния персонал, който е обект на директивата, като се прецизират задълженията му по описания по-долу начин:

- проверка на ефективността на спиращата система;
- отваряне и затваряне на вратите;
- участие в процедурите, свързани с потеглянето на влаковете;
- отговор при подаден алармен сигнал;
- участие в маневри;
- проверка и предприемане на мерки в случай на нередност при движението на влака;
- оказване на помощ на машиниста при специални случаи.

Изменение 27 предвижда редовното участие на Агенцията и социалните партньори при промяна на приложенията към директивата. Въпреки това, позоваването на Регламента за Агенцията не е по същество. В действителност, трябва да се прави разлика, от една страна между Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), разработени от Агенцията в съответствие с директивите за железопътната оперативна съвместимост (Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО), и, от друга - различни приложения към директива, които подлежат на процедура по съвместно взимане на решение или, чрез делегиране на правомощия, на процедурата на комитология, все пак по инициатива на Комисията. Това изменение, следователно трябва да бъде преформулирано и да предвижда, че всички предписания, които имат въздействие върху условията на труд, здравето и безопасността на работещите, трябва бъдат консултирани със социалните партньори преди да бъдат предлагани промени на регулаторната комисия.

Изменение 33 , което касае медицинските прегледи е приемливо при условие, че се променят изразите "лекар-специалист по трудова медицина" и "акредитиран лекар", тъй като те не са в съответствие с член 11 на общата позиция.

4.2. Изменения, които са отхвърлени от Комисията

Седем изменения не са приемливи: 10-11-13-14-23-31-32

Изменение 10 предвижда мярка, която вече съществува в член 18, касаещ дейностите на компетентния орган.

Изменение 11, в което се предлага да се използва терминът "взаимно признаване", не е приемливо, тъй като свидетелството за правоуправление се издава на базата на хармонизирани критерии. Концепцията за "валидност на цялата територия на ЕС", използвана в общата позиция е по-подходяща.

Изменения 13 и 14 не са приемливи поради факта, че не би било практически възможно да се търси интервенция от страна на компетентния орган при всеки случай на заболяване на машинист. Още повече, че железопътната компания или компанията, отговаряща за инфраструктурата, а не "работодателят", носи отговорност за железопътната безопасност в случаите, когато машинист извършва услуги от нейно име и тя трябва да вземе необходимите мерки в случаите на риск.

Изменение 23 предлага в случаите на доброволно напускане на машинист от железопътната компания, където той е бил обучен, тя да бъде обезщетена от железопътната компания, наемаща машиниста, пропорционално, според хармонизирани критерии, определени чрез препоръка на Агенцията, за разходите за обучение, извършени от нея при обучението му.

Въпреки че по принцип това предложение явно има за цел да защити инвестицията, направена от работодателя за обучението на машиниста, това изменение не е приемливо по ред причини:

- не съществува еквивалентна клауза при другите видове транспорт и по-специално в авиационния сектор, където обучението е също много скъпо
- подобна клауза засяга трудовото законодателство и не е уместно включването □ в настоящата директива
- напускането на работодателя от страна на един машинист може да се дължи на различни причини. Ако машинистът напуска по вина на работодателя, подобно компенсиране не би било оправдано.

От друга страна, Комисията би приела разпоредба, която препраща решението на този проблем към националното законодателство или частното право.

Изменение 31 не е приемливо, защото предложената от ЕП дата за транспониране (31 декември 2007 г.) е нереалистична: изглежда, че е необходимо да се търси помирение, което би довело до приключване на законодателния процес през есента на 2007. Това не било оставило време за извършване на транспонирането в държавите-членки до предложената дата.

Изменение 32 изисква вписването на датата на последния медицински преглед в допълнителния атестационен сертификат. Това не е приемливо, тъй като това би довело до значителни допълнителни разходи за железопътните компании/компаниите,

отговарящи за инфраструктурата и не би дало никаква допълнителна гаранция за железопътната безопасност.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В съответствие с член 250, параграф 2 на Договора за ЕО, Комисията променя предложението, както е посочено по-горе.