

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Javaslat az Unió vasúthálózatában mozdonyokat és vonatokat üzemeltető vasúti személyzet engedélyeiről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvtervezetre”**

COM(2004) 142 final – 2004/0048 (COD)

(2005/C 221/14)

2004. április 28-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 71. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció, melynek feladata volt az EGSZB említett témával kapcsolatos munkájának előkészítése, 2005. január 17-én fogadta el véleményét. Az előadó **Eduardo Manuel Chagas** volt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. február 9–10-én tartott, 414. plenáris ülésén (a február 9-i ülésen) 127 igen szavazattal, 25 szavazat ellenében, 26 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt.

## 1. Bevezetés

1.1 Ez a javaslat részét képezi a **harmadik vasúti csomagnak**, melyet az Európai Bizottság 2004. március 3-án fogadott el. Ennek további elemei a következők:

– a 91/440/EGK irányelv módosítása: a nemzetközi vasúti személyszállítás liberalizációja (COM(2004) 139 final);

– Javaslat a nemzetközi vasúti utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletről (COM(2004) 143 final);

– Javaslat a vasúti szállítványozási szolgáltatások kompenzációjára és minőségi követelményeire vonatkozó rendeletről (COM(2004) 144 final);

és

– Az Európai Bizottság közleménye az európai vasúti rendszer további integrációjáról (COM(2004) 140 final);

– Az Európai Bizottság szervezeti egységeinek munkadokumentuma a nemzetközi vasúti utasforgalom piacának fokozatos megnyitására (SEC(2004) 236);

1.2 Az **első vasúti csomag** (más néven infrastruktúra-csomag) 2001. március 15-én lépett hatályba, és a nemzeti jogi szabályozásba 2003. március 15-ig kellett átültetni. Ez a csomag a következőket foglalja magába:

– A 91/440/EGK irányelv módosítása, többek között szabad piaci hozzáférés a nemzetközi vasúti teherforgalomhoz a Transzeurópai Vasúti Teherszállítási Hálózaton 2003. március 15-ig és a nemzetközi vasúti teherforgalom teljes liberalizációja 2008. március 15-ig<sup>(1)</sup>;

– Az Európai Vasúti Szolgáltatók Engedélyére vonatkozó irányelv hatályának kiterjesztése (a 95/18/EK irányelv módosítása)<sup>(2)</sup>;

– A vasúti infrastrukturális biztosítására és az ezzel kapcsolatos díjtételek kiszabására vonatkozó rendelkezések harmonizálása, a biztonsági tanúsítvány szabályozása (a 95/19/EK irányelv helyébe lép)<sup>(3)</sup>.

1.3 2003 októberében az Európai Bizottság kilenc tagállamot az Európai Bíróság elé idézett, mivel elmulasztották bejelenteni az első vasúti csomagnak a nemzeti jogszabályokba való átültetését. 2004 májusáig öt ország bejelentése még mindig nem érkezett meg, és két tagállam csak a rendelkezések egy részét ültette át saját nemzeti jogszabályaiba.

<sup>(1)</sup> 2001/12/EK irányelv – HL L 75., 2001. 3. 15., 1. o. – EGSZB vélemény – HL C 209, 1999.7.22., 22. o.

<sup>(2)</sup> 2001/13/EK irányelv – HL L 75., 2001.3.15., 26.o. – EGSZB vélemény – HL C 209, 1999.7.22., 22. o.

<sup>(3)</sup> 2001/14/EK irányelv – HL L 75., 2001.3.15., 29. o. – EGSZB vélemény – HL C 209., 1999.7.22., 22. o.

1.4 A **második vasúti csomagot** 2004. április 30-án tették közzé az Európai Közösségek Hivatalos Lapjában, és ezt 2006. április 30-ig kell beépíteni a nemzeti jogba. Ez a csomag a következő elemekből áll:

- A 91/440/EK irányelv módosítása: előrehozni a nemzetközi vasúti teherforgalomhoz való szabad piaci hozzáférés előrehozatala 2006. január 1-re, és a belföldi vasúti teherforgalom (beleértve a kabotázsforgalmat) liberalizációja 2007. január 1-től <sup>(1)</sup>;
- Irányelv a biztonságról a Közösség vasútjain <sup>(2)</sup>;
- Az Európai Vasúti Ügynökséget létrehozó rendelet <sup>(3)</sup>;
- A nagysebességű vasúti rendszer átjárhatóságára vonatkozó irányelv (96/48/EK irányelv) és a hagyományos vasúti rendszer átjárhatóságára vonatkozó irányelv (2001/16/EK irányelv) <sup>(4)</sup> módosítása.

1.5 Az első és második vasúti csomag megteremtette a jogi állapotot az egységes vasúti teherszállítási piac megteremtéséhez. Az intézkedések kiterjednek a piaci hozzáférésre, a vasúti szolgáltatók engedélyezését és biztonsági tanúsítását, az infrastruktúra elérhetőségére és a használati díjak kiszámítására, a vasúti biztonság jogi keretének megalkotására, és olyan intézkedésekre, melyek biztosítják a vasúthálózat műszaki átjárhatóságát.

1.6 Amint azt az EGSZB már kiemelte a második vasúti csomagról alkotott véleményében, <sup>(5)</sup>, ez az új jogi keret szükségessé teszi az ágazat teljes átalakítását és új hatóságok, valamint illetékességi körök létrehozását.

1.7 A biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó személyzet képzésével és munkakörülményeivel kapcsolatos **szociális feltételeket** nem megfelelően érinti, vagy egyáltalán nem érinti ez a keretrendszer.

1.8 A vasúti szektor európai szociális partnerei, az Európai Vasutak Közössége (CER) és az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) két európai megállapodást írtak alá 2004. január 17-én, a következő tárgyakban:

- 1) Az Európai Mozdonyvezetői Engedély bevezetése a nemzeti közti szolgálatot teljesítő mozdonyvezetők számára.
- 2) A nemzetközi szolgálatot teljesítő vasúti alkalmazottak alkalmazási feltételeinek bizonyos vonatkozásairól szóló megállapodás.

<sup>(1)</sup> 2004/51/ EK irányelv – HL L 164., 2004.4.30., 164. o – EGSZB vélemény – HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

<sup>(2)</sup> 2004/49/ EK irányelv – HL L 164., 2004.4.30., 44. o. – EGSZB vélemény – HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

<sup>(3)</sup> (EK) 881/2004 rendelet – HL L 164., 2004.4.30., 1. o. – EGSZB vélemény – HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

<sup>(4)</sup> 2004/50/EK irányelv – HL L 164., 2004.4.30., 114. o. – EGSZB vélemény – HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

<sup>(5)</sup> HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

1.9 E javaslat részben a szociális partnereknek az Európai mozdonyvezetői jogosítvány bevezetésével kapcsolatos megállapodását foglalja magába.

1.10 Az EGSZB-t értesítette az Európai Bizottság, hogy az európai szociális partnerek hivatalosan kérték, hogy a munkakörülményekkel kapcsolatos megállapodás (a munka- és pihenőidőkről) tanácsi határozatban öltönsön tetet. Ezt a kérelmet az Európai Bizottság jelenleg vizsgálja.

## 2. Az Európai Bizottság javaslata

2.1 Az Európai Bizottság az irányelvjavaslatot azzal indokolta, hogy javítani kell az átjárhatóságot és a dolgozók menedzsmentjét. A vasúti vállalkozások engedélyezését megkönnyíteni, ugyanakkor a biztonság magas szintjét fenntartani, és a munkaerő szabad áramlását biztosítani kívánja.

2.2 Az Európai Bizottság az európai szociális partnerek céljait is említi, mint például:

- garantálni a vasúti személyzet készségeinek magas szintjét, hogy fenntartható és javítható legyen a biztonság szintje; és
- csökkenteni a szociális dömping veszélyét.

2.3 Az Európai Bizottság a mozdonyvezetők számára egységes, európai minimumnormákon alapuló engedélyezési folyamatot javasol. Elsőként a nemzetközi útvonalakon dolgozó mozdonyvezetőknek kell 2010-ig az engedélyt megszerezni, azután az összes többi, a nemzeti útvonalakon dolgozó mozdonyvezetőnek 2015-ig.

2.4 Az Európai Bizottság szerint az első lépés körülbelül 10 000 mozdonyvezetőt fog érinteni a Közösségben, a második pedig körülbelül 200 000 vezetőt.

2.5 Az Európai Bizottság a vonat vezetésében indirekt módon részt vevő személyzet számára is engedélyezési folyamatot javasol. Bár az irányelvtervezet nem tartalmaz konkrét rendelkezést ebben az ügyben, és különösen nem tartalmaz arra vonatkozóan, hogy milyen gyakorlati tapasztalatot várnak el az egyéb vasúti személyzettől. Figyelembe kell venni az irányelvben lefektetett alapelveket. A képzettséggel kapcsolatos kívánalmakat a későbbiekben határozza meg az Európai Vasúti Ügynökség vagy az Átjárhatóság Műszaki Paraméterei című dokumentum.

2.6 Az irányelv-tervezet egy két részből álló engedélyezési folyamatot irányoz elő:

- 1) Az Európai jogosítvány, melyet az illetékes hatóságok adnak ki, és az egész Közösségben elismerik, a mozdonyvezető tulajdona, és igazolja, hogy megfelel az alapkövetelményeknek és az alapvető gyakorlati ismereteket elsajátította;
- 2) harmonizált kiegészítő igazolvány, melyet a vasúti vállalkozás ad ki, a vállalkozás tulajdona marad, és a vállalkozással vagy az infrastruktúrával kapcsolatos speciális tudást igazolja.

2.7 Az illetékes hatóságok és a vasúti vállalkozások nyilvántartást kell hogy vezessenek a megfelelő képzettségek megjelölésével, valamint azok megújításáról, felfüggesztéséről és az engedélyek, valamint a harmonizált kiegészítő igazolványok módosításairól.

2.8 A javaslat szerint háromféle mozdonyvezetői kategória lenne: (A) tolatómozdonyok és munkavonatok, (B) utasszállító vonatok, és (C) tehervonatok.

2.9 A korhatár 20 év, melyet le lehet engedni 18-ra, ha a mozdonyvezető csak az országban dolgozik.

2.10 A tervezet rendelkezéseket tartalmaz a jogosítványok és a harmonizált kiegészítő igazolványok módosítására és megújítására, és az időszakos felülvizsgálatok végrehajtására vonatkozóan, hogy biztosítható legyen, hogy a birtokosuk továbbra is eleget tesz a megállapított feltételeknek, és a visszavonás feltételeit és az ilyen döntés elleni fellebbezés lehetőségét is. Foglalkozik ezenkívül az ellenőrzésekkel és a büntetésekkel is.

2.11 A javaslat ezen kívül a képzéshez, a vizsgákhoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz, valamint a képzési rendszerek és az eljárások minőségének értékelését.

2.12 Az I. melléklet a közösségi jogosítvány és a kiegészítő igazolvány mintájával foglalkozik, míg a II-től VII-ig számozott mellékletek leírják a mozdonyvezetők kötelességeit, az orvosi/pszichológiai vizsgálatokat és a szakmai képesítéseket.

2.13 Az Európai Vasúti Ügynökséget fel kell kérni, hogy készítsen jelentést 2010 végéig, melyben meg kell vizsgálnia többek között a chipkártya bevezetésének lehetőségét is.

### 3. Az Európai Bizottság javaslatának értékelése

#### 3.1 Lényegi megjegyzések

3.1.1 Az EGSZB alapján véve üdvözli a javaslatot.

3.1.2 A mozdonyvezetők és az egyéb, biztonsági szempontból kritikus feladatokat ellátó alkalmazottak hatalmas felelősséget viselnek a közlekedés, az alkalmazottak, az utasok és a szállított áruk biztonságáért. Egy liberalizált vasúti piacon a közös rendelkezéseknek biztosítaniuk kell a gyakorlati készségek magas szintjét.

3.1.3 A harmonizált minimális rendelkezések az alkalmazottak határon átnyúló munkavégzését is könnyebbé teszik (!). Bár a tagállamok üzemeltetési rendszereinek és biztonsági intézkedéseinek különbségei mindennél inkább akadályozzák a munkaerő határokon átnyúló munkavégzését, és ez még sok évig így lesz. Ezek, valamint a nyelvi különbségek jelentős további igényeket támasztanak az alkalmazottak képzettségével kapcsolatban.

3.1.4 Az EGSZB kiemeli ezen kívül, hogy a magas szintű szakmai tudás és az ezt igazoló engedélyezési folyamat segít biztosítani, hogy a szakma továbbra is elismert legyen és vonzó maradjon. Ez fontos egy olyan hivatásnál, ahol nem vonzóak a munkaidők, és kevésbé biztos a foglalkoztatottság az időszakos munkaközvetítők terjedése nyomán. A közúti közlekedési és belvízi hajózási vállalatok már arról panaszkodnak, hogy igen nehezen találnak új alkalmazottakat. A jelen irányelv célja nem lehet a képzés csökkentése.

3.1.5 A hagyományosan önszabályozó vasúti vállalatok teljes felelősséggel tartoztak a személyzet képzéséért és tudásszintjéért, valamint a szolgáltatások biztonságos üzemeltetéséért. Ez magas képzettségi szinthez vezetett és így a vasút az egyik legbiztonságosabb közlekedési móddá vált.

3.1.6 Ügyelni kell arra, hogy az ezen irányelv által elérni kívánt cél a mozdonyvezetők nagyobb mobilitásához vezessen, és a képzési lehetőségekhez való megkülönböztetés nélküli hozzáféréshez, ne pedig olyan helyzethez, ahol a képzés egészének minősége romlik és a képzés költségeit a dolgozók viselik.

(!) Bár hangsúlyozni kell, hogy a mozdonyvezetők és személyzet határon történő cseréje csak néhány percig tart (pl. 8 percig a Brenner határátkelőnél). A határon történő megállások az áruszállítási szektorban sokkal inkább más okból történnek, például a papírmunka és a szállított áruk vizsgálata miatt.

### 3.2 Az egyes rendelkezések

#### 3.2.1 Az engedélyek köre és bevezetése

3.2.1.1 Az EGSZB támogatja a **nemzetközi és nemzeti forgalomban** az engedélyek fokozatos bevezetését. Ez lehetővé teszi a vállalkozások számára az üzemeltetés egymás közti megosztását.

3.2.1.2 A 34-es cikkben leírt **ütemezés** (2008-2010 a határon átnyúló közlekedésben és 2010-2015 a nemzeti hálózaton dolgozó vezetőknek) azonban meglepő. A mozdonyvezetők engedéllyel való ellátásának még ez előtt meg kellene történnie, mivel a nemzetközi teherforgalom liberalizációja már folyamatban lesz 2003/2006 között, a nemzeti teherforgalom liberalizációjára pedig 2007-től kezdődően kerül majd sor.

3.2.1.3 Az EGSZB a **vasúti alkalmazottaknak történő engedélyadást** szintén üdvözli. A biztonsági funkciókat ellátó személyzet fontos szerepet játszik a vasúti közlekedés biztonságában. A javasolt definíció azonban érthetetlen: „A mozdonyvezetőkön kívül bármely olyan alkalmazott, aki a vonaton vagy a mozdonyon jelen van, és közvetve részt vesz a mozdony vagy vonat vezetésében ...” (25 cikk). Jobb lenne olyan vasúti alkalmazottokról beszélni, akik biztonsági feladatokat látnak el. Az EGSZB szerint kívánatos lenne, hogy az irányelv határozza is meg, hogy melyek azok a feladatok, amiket ezen személyzeti kategóriának kell ellátnia és az ehhez szükséges képzéseket is.

#### 3.2.2 A mozdonyvezetők kategóriái

3.2.2.1 Három **„jogosítványkategóriát”** javasolnak – tolató-mozdonyok és munkavonatok; személyvonatok; és tehervonatok (4(2) cikk). A személyszállítás és az áruszállítás közötti megkülönböztetés nem praktikus, és nincs lényegi ok ilyen megkülönböztetésre. A képzés és a konkrét elvégzendő munka nem különbözik. Különbőféle igazolványokat kell kiadni a használt mozdonyok fajtáival kapcsolatos tudás bizonyítására, de a mozdonyok gyakran ugyanazok. Két kategória elég – a biztonsági előírások alapján: a zárt vonalakon üzemeltetett mozdonyokra (rendező-pályaudvarok, munkaterületek) és a nyílt pályán üzemeltetett mozdonyokra (fővonalai mozdonyvezetők).

3.2.2.2 Az EGSZB véleménye szerint megfelelőbb lenne a kategóriát a vezetői engedélyen feltüntetni, és nem a harmonizált kiegészítő igazolványon.

#### 3.2.3 Korhatár és szakmai tapasztalat

3.2.3.1 Az irányelv-tervezet 20 évben határozza meg a **minimum korhatárt**, de az egyes tagállamok már 18 éves

korától kiadhatnak csak a területükön érvényes jogosítványt (8. cikk). Számos tagállamban <sup>(1)</sup> a korhatár 21 év. Az irányelv a korhatár csökkentéséhez vezetne, legalábbis a határon átmenő forgalomban.

3.2.3.2 Az EGSZB véleménye szerint a minimum korhatárt 21 évben kellene megállapítani. A határon átmenő forgalom követelményei nagyobbak, így jobban képzett személyzetet igényel. Ez a korhatár azzal a lehetőséggel is összeegyeztethető, hogy a nemzeti forgalom számára meghatározható legyen alacsonyabb korhatár is.

3.2.3.3 Az EGSZB üdvözlőné, ha szükség lenne három éves **hivatasos** nemzeti fővonalai mozdonyvezetői **szakmai** tapasztalatra, mielőtt a nemzetközi forgalomban alkalmaznának valakit mozdonyvezetőként. A nemzeti forgalommal kapcsolatos hasonló rendelkezést már tartalmaz a 10. cikk. Abban az esetben, ha egy vasúttársaság csak nemzetközi vasúti szolgáltatásokat nyújt, a mozdonyvezetők szükséges tapasztalatszerzését más, nemzeti szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságokkal együttműködve lehet megoldani.

#### 3.2.4 Az engedélykiadási folyamat szerkezete

3.2.4.1 Az Európai Bizottság **két részből álló engedélykiadási folyamatot** javasol, nevezetesen egy Európai Mozdonyvezetői Engedélyt, amit az illetékes hatóság ad ki, és egész Európában elismert, és egy harmonizált igazolványt, melyet a vasúti vállalkozások adnak ki. A folyamat kétféle választásának az az indoka, hogy az eredetileg tervezett chipkártyás egységes jogosítvány bevezetése túl bonyolult és költséges volna.

3.2.4.2 Az EGSZB alapján egyetért az Európai Bizottság által javasolt szerkezettel. A kétféle dokumentum használata azonban zavart okozhat. Ez különösen igaz az **infrastrukturákkal kapcsolatos tudásra**. Világosan meg kell különböztetni az adott infrastruktúrához kötődő üzemeltetési és biztonsági rendelkezésekre vonatkozó tudást, és a vonalak és helyek ismeretét. Míg az egyes infrastrukturális hálózatok vonatkozásában az üzemeltetési ismereteket a mozdonyvezetői engedélyen kell feltüntetni, a vonalakkal és helyekkel kapcsolatos ismereteket – amelyeket rendszeresen frissíteni kell – a harmonizált kiegészítő igazolványon kell tanúsítani.

3.2.4.3 A két részből álló engedélykiadási procedúra egy átmeneti időszakra lehetséges. A végső cél azonban egyetlen dokumentum kiadása chipkártya formájában, mely igazolja a tulajdonos alapismereteit és a speciális vállalkozással kapcsolatos ismereteit, és ezt a tény nem szabad szem elől téveszteni.

(<sup>1</sup>) Például Ausztria, Dánia, Hollandia, Németország és Norvégia

### 3.2.5 A vizsgáztatók és az oktatási létesítmények akkreditációja

3.2.5.1 Az Európai Vasúti Ügynökség feladata lesz, hogy összeállítsa az oktatók, vizsgáztatók és oktatási létesítmények akkreditációjának kritériumait. Az EGSZB ezt praktikus megoldásnak tartja, de véleménye szerint az irányelv nem elég világos egyes pontokkal kapcsolatban. Nincs világosan meghatározva, hogy milyen vizsgákat kell akkreditált vizsgáztatóra bízni, és mely készségeket kell magának a vasút vállalatnak igazolnia, akkreditált vizsgáztató nélkül. Az sincs világosan meghatározva, hogy egy adott infrastruktúra üzemeltetési és biztonsági rendszerével kapcsolatos tudást az illető tagállam által akkreditált vizsgáztatónak kell-e vizsgálnia.

### 3.2.6 Szakmai képesítések és orvosi/pszichológiai követelmények

3.2.6.1 Az irányelv-tervezet mellékletei felsorolják a mozdonyvezetők feladatköreit, az elvárt általános és konkrét szakmai tudást és az orvosi/pszichológiai követelményeket. Általánosságban az Európai Bizottság az európai szociális partnereknek az európai mozdonyvezetői jogosítvány bevezetésével kapcsolatos megállapodásában felvett irányvonalat követte.

3.2.6.2 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság azon döntését, hogy a szociális partnerek által lefektetett szakmai és orvosi/pszichológiai követelményekre támaszkodik. Ez garantálja a magas szintű tudást, mely javítja a közlekedés biztonságát. Az EGSZB általánosságban úgy gondolja, hogy a mozdonyvezetői engedély megszerzéséhez szükséges képesítéseket és követelményeket az irányelv szövegében kell meghatározni.

3.2.6.3 A mellékletek módosításainak elkészítése a tagállamok képviselőiből alkotott bizottság feladata, mely felelős lesz ezen kívül az Átjárhatóság Műszaki Feltételeinek (TIS) elfogadásáért is. A szociális partnerekkel történő konzultáció kötelező lesz a képesítésekkel kapcsolatos, valamint a foglalkozási és egészségvédelmi ügyekben, az átjárhatóságról szóló irányelvek értelmében. Mivel az irányelvnek a vasúti személyzet vizsgáztatásával kapcsolatos mellékletei az európai szociális partnerek definícióin alapulnak, logikus, hogy e szociális partnerek vegyenek részt a mellékletek módosítási javaslatának összeállításában. Az EGSZB ragaszkodik ahhoz, hogy ezt az elvet érvényesítsék az irányelvben.

### 3.2.7 Időszakos ellenőrzések

3.2.7.1 Bizonyos ismereteket rendszeresen meg kell vizsgálni, hogy biztosítható legyen a jogosítvány vagy a harmonizált igazolvány megőrzése.

3.2.7.2 Az időszakos orvosi vizsgálatok kapcsán az Európai Bizottság az európai szociális partnerek megállapodását követte.

3.2.7.3 Az EGSZB hangsúlyozza a vasúti balesetet (ami gyakran a vonat elé ugrással elkövetett öngyilkosságot jelent) követő pszichológiai konzultáció szükségességét. Ezt figyelmen kívül hagyta az irányelv (a 14. cikk, ill. a III. melléklet).

3.2.7.4 A javaslat túl pontatlan a vonalakkal kapcsolatos tudás rendszeres frissítésével kapcsolatban. Egyértelműen meg kellene határozni, hogy a vonalakkal kapcsolatos tudás igazolása elévül, amennyiben az adott vonalon nem közlekedett az illető egy éven keresztül.

3.2.7.5 Az irányelv nem szól a mozdonyvezetők általános ismeretekre vonatkozó rendszeres továbbképzéséről. Ezt a témát érinti az európai szociális partnerek megállapodása. Az EGSZB azt ajánlja, hogy ennek a megállapodásnak az értelmében az irányelvnek elő kellene írnia, hogy az alapismereteket fejlesszék, és évente frissítsék.

### 3.2.8 Az engedélyek visszavonása

3.2.8.1 Az irányelv előírja, hogy a mozdonyvezetőknek értesíteniük kell az illetékes hatóságokat, ha többé nem felelnek meg a feladatuk ellátásához megkívánt feltételeknek. Ez arra kötelezné a mozdonyvezetőket, hogy „adják fel magukat”, ami nem várható el tőlük. Csak egy akkreditált üzemi orvos hozhat ilyen döntést, amelyről értesíti a vállalatot. A hatóságokat a vállalatnak kell értesítenie.

3.2.8.2 Az irányelv nem írja le, hogy mi a módja az egyszer elvett engedély visszaszerzésének.

## 4. Javaslat a vasúti személyzet engedélyeiről szóló irányelvre és az európai szociális partnerek megállapodása az európai jogosítvány bevezetéséről

4.1 Az EGSZB üdvözli, hogy az európai szociális partnerek – az Európai Vasutak Közössége (CER) és az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) – léptek, és máris javasoltak egy módszert a nemzetközi útvonalon dolgozó mozdonyvezetők engedélyeinek kiadására.

4.2 A megállapodás előnye, hogy az Európai Vasutak Közössége (CER) tagvállalatainak alkalmazottaitól nagyon hamar el fogják várni a magas képzettséget, és nem kell 2010-ig várni. Ezeket a vállalatokat nem szabad ugyanúgy kezelni, mint a megállapodást alá nem író vállalatokat.

4.3 Az EGSZB úgy gondolja, hogy teljes mértékben figyelembe kell venni az európai szociális partnerek megállapodását azokon a területeken, ahol az átfedésben van az irányelv hatókörével.

4.4 Az európai szociális partnerek megállapodása azt feltételezi, hogy az érintett mozdonyvezetőknek minden esetben van valamiféle nemzeti igazolványuk, és ezért ezt a kérdést nem szabályozza. Ez a vasúti vállalatok hagyományos, sok éves együttműködéséből fakadó tapasztalatokon alapul.

4.5 Az európai mozdonyvezetői engedély, melyet a szociális partnerek megállapodása előírányoz, egy további engedély, mely a más országok infrastruktúrájában történő közlekedéshez szükséges többlettudást igazolja. Ezt a vasúttársaságok adják ki és az ő tulajdonuk.

4.6 A harmonizált kiegészítő igazolvány, melyet az irányelv javasol, többé-kevésbé megegyezik az európai mozdonyvezetői engedéllyel.

4.7 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg, milyen mértékig lehet a szociális partnerek megállapodása által előírányozott európai mozdonyvezetői engedélyt az átmeneti időszakra javasolt harmonizált kiegészítő igazolvánnyal egyenértékűnek tekinteni, az ezen a téren már aktív vállalatok érdekében. Az irányelvnek rendelkeznie kellene erről.

4.8 Az EGSZB véleménye szerint a szociális partnerek megállapodását aláíró vállalatok hátrányt fognak szenvedni azon vállalatokkal szemben, amelyek az irányelv szerinti engedélykiadási rendszert alkalmazzák, mivel az általános ismeretekre vonatkozó továbbképzést évente kell megtartani a megállapodás szerint, de ez a rendelkezés nem szerepel az irányelv-tervezetben, pedig alapvető fontosságú a képzettségi szintek fenntartásához.

Brüsszel, 2005. február 9.

## 5. Következtetések

5.1 Az EGSZB üdvözli a vasúti személyzet engedélyeiről szóló irányelvvel kapcsolatos javaslatot. Sajnálataát fejezi ki, hogy ez a szociális intézkedés a vasúti teherforgalmi ágazat liberalizációja érdekében hozott uniós jogszabályi rendelkezések sorában az utolsó láncszemként szerepel.

5.2 A mozdonyvezetőknek és a vasúti személyzetnek kulcsfontosságú szerepük van a biztonság terén. A mozdonyvezetők és a vasúti személyzet engedélyezési rendszerének garantálni kell, hogy jól képzettek.

5.3 Az EGSZB aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy olyan hosszú idő telik el a vasúti teherforgalmi piac teljes megnyitása és az engedélyek bevezetésére adott határidő között, és arra kéri az Európai Bizottságot, hogy mindent tegyen meg e periódus csökkentése érdekében.

5.4 Az EGSZB ezért felkéri a Tanácsot és az Európai Parlamentet, hogy vegye ki a vasúti alkalmazottak engedélyeiről szóló irányelv-tervezetet a harmadik vasúti csomagból, és kezelje azt elkülönítetten, hogy ily módon elkerülhetőek legyenek a további késedelmek. Az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak gyorsan, sürgősséggel kellene elfogadnia az irányelvet.

5.5 Ennek során teljes mértékben figyelembe kellene venniük az EGSZB véleményét és az abban foglalt módosítási javaslatokat.

5.6 Az EGSZB üdvözli az európai szociális partnerek megállapodását a nemzetközi szolgálatot teljesítő vasúti személyzet munkakörülményeinek bizonyos vonatkozásairól. Felkéri az Európai Bizottságot, hogy nyújtsa be a megállapodást a Tanácsnak határozathozatal céljából, és azt javasolja a Tanácsnak, hogy fogadja el a javaslatot.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke

Anne-Marie SIGMUND

## MELLÉKLET

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez (a Működési Szabályzat 54. cikke (3) bekezdésének megfelelően)**

A következő módosító indítványokat a szavazás során elvetették, de a szavazatok legalább egynegyedét megkapták.

**3.2.3.3. pont**

A bekezdés törlendő.

**Indokolás**

Az irányelvjavaslat az engedélyezést két szakaszban képzeli el:

- az egész Unióban elismert európai mozdonyvezetői engedély bevezetése,
- harmonizált kiegészítő igazolvány kiállítása, amely a vállalkozással vagy az infrastruktúrával kapcsolatos speciális tudást igazolja.

Az irányelv a mozdonyvezetői engedély és a harmonizált kiegészítő igazolvány módosítására és megújítására vonatkozó rendelkezéseket is előíranyozza, csakúgy, mint a minimális követelmények időszakos ellenőrzését.

A harmonizált kiegészítő igazolvány célja a képességvizsgálat, és annak ellenőrzése, hogy a mozdonyvezető mennyire ismeri az érintett útvonalat vagy útvonalakat.

Ezért nem értjük, hogy mi indokolja ezen felül egy hároméves képzési időszak megkövetelését a nemzetközi forgalomban, ami a bekezdés jelenlegi megszövegezése szerint hozzáadódna a nemzeti forgalomban esetlegesen bevezetendő két évhez, ha a mozdonyvezető át kíván lépni a tolatómozdonyok mozdonyvezetői kategóriájából az utasszállító vagy tehervonatok mozdonyvezetői kategóriájába.

Egy ilyen követelmény, amely öt éves képzési időszakot írna elő, elértéktelenítené a harmonizált kiegészítő igazolványt, és a határokon átnyúló interoperabilitás elősegítése helyett annak ellenében hatna. További hatása lenne, hogy lefékezne a határokon átnyúló kapcsolatok vasút általi fejlesztését és javítását.

Végezetül nem értjük, hogy miért vonatkoznának más követelmények a nemzeti és a nemzetközi vonalakon közlekedő vonatok vezetésére, ha egyszer a harmonizált kiegészítő igazolvány már garantálja a meglévő szakértelmet és a hálózat ismeretét.

Ezen indokok alapján a 3.2.3.3 bekezdés nem tűnik megalapozottnak, ezért törlendő.

**A szavazás eredménye**

Igen: 59

Nem: 100

Tartózkodás: 11