

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯТА НА ЖП-СЕКТОРА И ХАРМОНИЗАЦИЯТА НА ПЪТНИТЕ ПРАВИЛА И ЗНАЦИ – В ЦЕНТЪРА НА ВНИМАНИЕТО НА ЕП ДНЕС

Публикуван на: 18-01-2007

Източник: [Портал Европа](#)



Членовете на Европейския парламент одобриха на второ четене по процедурата за съвместно вземане на решение третия законодателен пакет за железниците, състоящ се от три доклада за либерализирането на пазара, минималните права на пътниците и изискванията за влаковия персонал. След гласуването днес останаха много различия между ЕП и Съвета и затова се очаква това законодателство да бъде обсъдено по време на примирителната процедура.

Това се казва в прес-съобщение на ЕП.

Комисията по транспорта гласува за отваряне на пазара за конкуренция за вътрешните железопътни линии до 2017 г., но тази позиция не беше подкрепена по време на гласуването днес от целия Парламент и следователно на този етап не се предвижда либерализация. Докладчикът Georg Jarzembowski (ЕНП-ЕД, Германия) коментира, че тъй като ЕП не успя да събере необходимото абсолютно мнозинство от 393 гласа, отварянето на вътрешния пазар вече няма да е въпрос за обсъждане по време на примирителната процедура, която предстои.

Депутатите гласуваха конкуренцията между международните железопътни мрежи да започне до 1 януари 2010 г., което съвпада и с Общата позиция на Съвета. Предвидена е дерогация за новите държави-членки, присъединили се след 1 май 2004 г., които ще имат правото да отложат либерализирането на националните услуги с до пет години.

Европейският парламент иска да се разширят предложенията за правата и задълженията на международните пътници. Това е записано в доклада с автор Dirk Sterckx (АЛДЕ, Белгия), защото няма смисъл от регламент, който важи само за 5% от влаковите пътници, които използват железопътните услуги. Според членовете на ЕП този регламент трябва да даде сигурност на пътниците, че при евентуални проблеми имат права, на които да се позоват. Докладът засяга информацията за пътниците, задълженията при смърт или злополука и асистиране за хората с намалена мобилност. Депутатите подкрепиха и система за компенсации при закъснение: 25 на сто от цената на билета да се изплати при закъснение от 60 минути или повече и 50 на сто - за закъснение от 120 минути или повече, но само ако компанията носи отговорността за закъснението. Железопътните компании ще трябва да гарантират достъпност до гарите, платформите и средствата за транспорт чрез елиминиране на всички препятствия за качване, дебаркиране и оставане във

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯТА НА ЖП-СЕКТОРА И ХАРМОНИЗАЦИЯТА НА ПЪТНИТЕ ПРАВИЛА И ЗНАЦИ – В ЦЕНТЪРА НА ВНИМАНИЕТО НА ЕП ДНЕС

влака. В бъдеще всички влакове ще трябва да имат специално означено място за бебешки колички, колела и спортно оборудване.

Докладът е относно Обща позиция, приета от Съвета на 24 юли 2006 г. с оглед приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за правата и задълженията на пътниците по международните железопътни линии.

Членовете на ЕП приеха доклада на Gilles Savary (ПЕС, Франция) за Сертифициране на персонала осигуряващ управлението на локомотиви и влакове върху железопътната мрежа на Общността. За разлика от Съвета, който счита, че директивата трябва да важи само за влаковите машинисти, депутатите от считат, че другите членове на персонала, които извършват дейности, свързани със сигурността също трябва да разполагат със сертификат, който гарантира, че покриват минималните изисквания относно здраве, основно образование и общи професионални умения.

Докладът е относно Обща позиция, приета от Съвета на 14 септември 2006 г. с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно сертифицирането на персонала, осигуряващ управлението на локомотиви и влакове върху железопътната система в Общността. Междувременно от ЕП съобщиха, че евродепутатите са приели доклада на Ewa Hedkvist Petersen (Група на социалистите, Швеция) относно Европейската програма за безопасност по пътищата. В Европейския съюз повече от 40 000 смъртни случая са причинени от злополуки по пътищата, преките и косвени щети от които се оценяват на 180 млрд. евро или 2 % от БВП на ЕС.

„Само един цялостен подход, включващ всички участници в движението и основните отговорни органи на базата на общи усилия за насърчаване използването на обществен транспорт и по-ефективно законодателство в държавите-членки, съчетани с адекватно наблюдение на участниците в движението в държавите-членки (проверки на шофьорските книжки, тестове за алкохол и други), може да доведе до значително и дълготрайно намаляване на броя на сериозните пътни произшествия“, се казва в доклада. Депутатите считат, че целите на ЕС в тази област не могат да се осъществят без активното участие на държавите-членки, които трябва да информират и насочват общественото внимание към безопасността на движението на всички участници в движението. Те призовават ЕК да изготви дългосрочна стратегия за безопасност по пътищата, обхващаща и периоди след 2010 г.

Във връзка с задълбочаването на различията в резултатите между държавите-членки Комисията трябва да насърчи туининг проектите, финансирани от ЕС между новите и старите държави-членки, с оглед ускоряване на положителното развитие в областта на сигурността по пътищата и трябва да се насърчава присъствието в своите работни срещи на участници от "новите" и "стари" държави-членки.

Необходимо е да се хармонизират пътните правила и знаци, защото някои от тях като например различните правила за даване на предимство на кръговите кръстовища могат да причинят произшествия. Депутатите призовават Комисията да представи изследване относно хармонизацията на пътната сигнализация в Европа, с цел подобряване на сигурността по пътищата, както и да види

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯТА НА ЖП-СЕКТОРА И ХАРМОНИЗАЦИЯТА НА ПЪТНИТЕ ПРАВИЛА И ЗНАЦИ – В ЦЕНТЪРА НА ВНИМАНИЕТО НА ЕП ДНЕС

доколко влияе употребата на комуникационни средства върху действията на шофьорите и безопасността на пътя. Трябва да се увеличат усилията за по-широка употреба на предпазни колани във всички превозни средства, особено в автобусите. Депутатите призовават държавите-членки да наложат до колкото е възможно обща забрана за изпреварване с превозни средства с тегло над 12 тона на еднолентови и двулентови пътища. Създаването на общ минимален стандарт по отношение на инструкторите за обучение на водачи, с изпитване и удостоверяване, е важна мярка, която Комисията трябва да разгледа. Държавите-членки трябва да въведат еднакви правила за задължителни и редовни технически прегледи за безопасност, които да важат в целия ЕС и за всички моторни превозни средства. Предвид големия брой произшествия и смъртни случаи в зоните, където се извършват строително-ремонтни дейности на пътя, депутатите приканват ЕК да изработи общи правила за безопасност при извършване на строително-ремонтни дейности на пътя. Според тях унифицираната система за годишни прегледи на превозните средства, по-стари от 8 години, и специалните прегледи на превозните средства, участвали в тежки произшествия, имат решаваща роля за по-нататъшното подобряване на безопасността по пътищата на Европа. ЕК трябва да обърне особено внимание на техническата безопасност на превозните средства - до 2010 г. трябва да се доразвие съответното законодателство. Те призовават ЕК да разботи за европейска система за разследване на пътнотранспортните произшествия, така че да се улеснят сравненията и да се осигури възможност за действие с цел по-ефективното им предотвратяване.

Депутатите призовават държавите-членки да обмислят въвеждане на изискване за нулева употреба на алкохол за неопитните водачи и професионалните водачи на търговски превозни средства и на автобуси, използвани за превоз на пътници, и, например, при превоза на опасни материали. Друг сериозен проблем е шофирането под въздействие на наркотици и държавите-членки заедно с Европейската комисия трябва да инвестират повече средства в борбата с такива нарушения. Според депутатите при огромния избор на технологии специално внимание трябва да се обърне внимание на: напомнящи устройства за предпазните колани и усъвършенствани системи за задържане, контрол на електронната стабилност (ESC), системи за ограничаване на скоростта, блокиращи устройства при употреба на алкохол, превантивни системи за сигурност (спирачен асистент, системи за адаптивно регулиране на дистанцията, предупредителни системи при напускане на пътната лента, ултразвукова сензорна система за т.нар. "мъртъв ъгъл", система за контрол на амортизаторите) и eCall. В тази връзка те призовават държавите-членки да подпишат общо изявление за намерение относно системата eCall (системата, която в случай на инцидент ще предава подробности за състоянието на коли и техните собственици на служби за спешна и аварийна помощ) до юни 2007 г. eCall има потенциал да намали времето за реагиране в случай на произшествие с около 40% в градските райони и около 50% - в селските райони. Според депутатите технологии като телематиката ще допринесат до свеждане на тежките произшествия до минимум и затова те призовават за усилена изследователска дейност и сътрудничество между всички заинтересовани страни за насърчаване на бързото въвеждане на най-обещаващите технологии.

Членовете на ЕП приканват ЕК да препоръча на държавите-членки да създадат и да поддържат подходящо оборудвани места за отдиш, които да отговарят на критериите на европейските социални партньори, за да се осигурят по-безопасни инфраструктурни съоръжения за шофиране с почивки Те

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯТА НА ЖП-СЕКТОРА И ХАРМОНИЗАЦИЯТА НА ПЪТНИТЕ ПРАВИЛА И ЗНАЦИ – В ЦЕНТЪРА НА ВНИМАНИЕТО НА ЕП ДНЕС

призовават Европейската комисия да проучи въздействието на умората и изтощението върху водачите с цел намаляване честотата на произшествията и по примера на някои от държавите-членки, да започне информационна кампания на европейско ниво относно умората при водачите. Така ще се популяризира необходимостта от прекъсване на шофирането на всеки два часа при всяко пътуване.

В доклада се казва, че държавите-членки и техните регионални органи трябва да обърнат особено внимание на защитата и безопасността на пешеходците и велосипедистите. Относно хората с увреждания, депутатите считат за важно професионалните водачи в превоза на пътници, като например таксиметровите шофьори, да бъдат подходящо обучени да обезопасяват инвалидни колички и др. Те призовават Комисията да анализира нуждите на хората с увреждания и да определи правила, които да гарантират, че те не са жертва на дискриминация.