



V Bruselu dne 30.1.2013
COM(2013) 33 final

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

o profilu a úkolech ostatních členů doprovodu vlaku

(Text s významem pro EHP)

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

o profilu a úkolech ostatních členů doprovodu vlaku

(Text s významem pro EHP)

1. Úvod

Směrnice 2007/59/ES¹ o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství stanoví minimální požadavky, které musí žadatel o udělení licence strojvedoucího nebo harmonizovaného doplňkového osvědčení splňovat.

Hlavním cílem uvedené směrnice bylo usnadnění řízení vlaku v ostatních členských státech a pohybu strojvůdců z jednoho členského státu do druhého, ale také z jednoho železničního podniku do druhého, a obecně usnadnění uznávání licencí a harmonizovaného doplňkového osvědčení všemi zúčastněnými subjekty v odvětví železniční dopravy.

Od vstupu směrnice 2007/59/ES v platnost již Komise přijala v souladu s ustanoveními obsaženými ve směrnici další právní předpisy.

Rozhodnutím ze dne 29. října 2009² přijala Komise základní parametry pro rejstříky licencí strojvedoucích a doplňkových osvědčení podle čl. 22 odst. 4 směrnice 2007/59/ES.

Dne 3. prosince 2009 přijala Komise v souladu s čl. 4 odst. 4 směrnice 2007/59/ES nařízení Komise č. 36/2010³ o vzorech Společenství pro licenci strojvedoucího, doplňková osvědčení, ověřené opisy doplňkových osvědčení a formuláře žádosti o licenci strojvedoucího.

Dne 22. listopadu 2011 přijala Komise rozhodnutí⁴ o kritériích pro uznávání školicích středisek zapojených do školení strojvedoucích, o kritériích pro uznávání zkoušejících strojvedoucích a o kritériích pro organizaci zkoušek v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES a rovněž doporučení⁵ ze dne 22. listopadu 2011 o postupu uznávání školicích středisek a zkoušejících pro strojvedoucí v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES.

Ačkoliv se směrnice 2007/59/ES nevztahuje na ostatní členy doprovodu vlaku plnící úkoly v oblasti bezpečnosti, v článku 28 se uvádí, že *na základě zprávy Evropské agentury pro železnice předloží Komise zprávu a případně návrh právního předpisu o vydávání osvědčení pro ostatní členy doprovodu vlaku. Agentura určí profil a úkoly ostatních členů doprovodu vlaku plnících úkoly v oblasti bezpečnosti, jejichž odborná kvalifikace v důsledku toho přispívá k bezpečnosti železnic, které by měly být regulovány na úrovni Evropské unie prostřednictvím systému licencí nebo osvědčení srovnatelného se systémem zavedeným touto směrnicí.*

¹ Úř. věst. L 315, 3.12.2007.

² Úř. věst. L 8, 13.1.2010.

³ Úř. věst. L 13, 19.1.2010.

⁴ Úř. věst. L 314, 29.11.2011.

⁵ Úř. věst. L 314, 29.11.2011.

Důvodem tohoto požadavku bylo zlepšení volného pohybu pracovníků a zvýšení bezpečnosti na železnicích EU; za tímto účelem je třeba věnovat zvláštní pozornost ostatním členům doprovodu vlaku plnícím úkoly v oblasti bezpečnosti na hnacích vozidlech a ve vlcích. Minimální požadavky týkající se zdravotní způsobilosti a odborné kvalifikace jsou již stanoveny v TSI „řízení dopravy a provoz“. Jelikož však je tato TSI zavedena prostřednictvím národních plánů provádění a vztahuje se do jisté míry pouze na přeshraniční služby v železniční dopravě, existuje určitá právní nejistota s ohledem na důsledky schválení těchto zaměstnanců v rámci postupu vydávání osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům a rovněž s ohledem na mobilitu mezi železničními podniky. Agentura byla proto požádána, aby vypracovala zprávu o vydávání osvědčení ostatním členům doprovodu vlaku plnícím úkoly v oblasti bezpečnosti.

Toto sdělení přihlíží ke zprávě⁶, kterou Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) vypracovala po konzultaci se zúčastněnými stranami a která byla Komisi předložena v roce 2010. Před přijetím tohoto sdělení projednaly útvary Komise výsledky zprávy agentury se sociálními partnery v rámci výboru pro sociální dialog v odvětví železniční dopravy.

Toto sdělení se zaměřuje na ostatní členy doprovodu osobních vlaků. Společné úkoly týkající se nákladu jsou spojeny spíše s přípravou nákladního vlaku než s jízdou vlaku. Příprava vlaku nevyžaduje nutně účast členů doprovodu vlaku.

2. LEGISLATIVNÍ RÁMEC

Platný legislativní rámec zahrnuje především:

- směrnici 2004/49/ES o bezpečnosti železnic, která stanoví společný přístup k bezpečnosti. Tato směrnice zavádí systém udělování osvědčení železničním podnikům, který zahrnuje odpovědnost za stanovení a provádění školení zaměstnanců v rámci systému zajišťování bezpečnosti;
- směrnici 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému, která vytváří rámec pro stanovení požadavků vztahujících se na konstrukční části železničního systému ve formě technických specifikací pro interoperabilitu (TSI). Tyto TSI zahrnují rovněž požadavky týkající se zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě železničního systému, ve formě minimální odborné způsobilosti a ochrany zdraví a bezpečnosti.

3. SOUČASNÁ SITUACE, POKUD JDE O PRACOVNÍ PROFILY A ÚKOLY OSTATNÍCH ČLENŮ DOPROVODU VLAKU PLNÍCÍCH ÚKOLY V OBLASTI BEZPEČNOSTI

3.1. Regulace úkolů v osobní dopravě

V této zprávě shromáždila agentura údaje o počtu ostatních členů doprovodu vlaku, které poskytla řada železničních podniků v jedenácti členských státech. Na základě extrapolace se počet ostatních členů doprovodu osobních vlaků v Evropě, včetně Švýcarska a Norska, odhaduje na 70 000.

⁶ Report on the profile and tasks of the other crew members performing safety-critical tasks under article 28 of Directive 2007/59/EC (Zpráva o profilu a úkolech ostatních členů doprovodu vlaku plnících úkoly v oblasti bezpečnosti podle článku 28 směrnice 2007(59/ES). Ref. č. oddělení pro interoperabilitu ERA/REP/14-2010/INT ze dne 27.9.2010. Nezveřejněno.

Téměř všechny členské státy⁷ (20 z 22) toto povolání regulují, ačkoli různým způsobem a s různou úrovní podrobnosti. Podle směrnice 2004/49/ES⁸ o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic) by rozhodnutí týkající se způsobu plnění úkolů měla být přijímána na úrovni železničního podniku.

Z celkem dvaceti členských států jich čtrnáct reguluje na vnitrostátní úrovni rovněž profily a úkoly.

Z analýzy veškerých úkolů ostatních členů doprovodu vlaku vyplývá, že:

- 59 úkolů bylo určeno jako úkoly, které provádějí ostatní členové doprovodu vlaku v osobní dopravě, z toho 48 představuje úkoly v oblasti bezpečnosti provozu a 11 představuje obvyklé komerční úkoly, které je nutno vykonávat během jízdy vlaku (kontrola jízdenek, oznámení pro cestující ...);
- ve čtrnácti členských státech, které na vnitrostátní úrovni regulují úkoly v osobní dopravě, je regulováno 21 z celkem 48 úkolů v oblasti bezpečnosti provozu. Těchto 21 úkolů v oblasti bezpečnosti provozu úzce souvisí s přílohou J v TSI OPE⁹ o minimálních prvcích týkajících se odborné kvalifikace pro úkoly související s doprovodem vlaků.

3.2. Určení modelů profilu v osobní dopravě

U ostatních členů doprovodu vlaku v osobní dopravě bylo určeno mnoho pracovních profilů. Pro společné hlavní úkoly v různých pracovních profilech jednotlivých členských států byly zavedeny dva modely profilu (P1 a P2); tyto jsou podrobně rozvedeny v příloze. Ačkoli v obou modelech profilu je většina přidělených úkolů podobná, hlavní rozdíl mezi modely P1 a P2 se týká „přípravy vlaku“. Zatímco model P1 zahrnuje téměř veškeré úkoly související s přípravou vlaku, v modelu P2 je přidělen pouze jeden úkol týkající se přípravy vlaku.

V rámci těchto dvou modelů profilu byly určeny společné úkoly v oblasti bezpečnosti, jako je postup uzavírání dveří, odjezd vlaku a evakuace cestujících v případě provozu za zhoršených podmínek a v nouzové situaci. Většina železničních podniků zavedla systém udělování osvědčení pro model P1, nikoli však pro model P2.

3.3. Základní požadavky a vydávání osvědčení

Základní požadavky týkající se minimálního věku, vzdělání, jazykových znalostí, lékařských prohlídek a psychologických vyšetření a odborné způsobilosti, které se vyžadují u ostatních členů doprovodu vlaku, jsou v celé EU již velmi podobné. Tyto základní požadavky jsou u obou profilů téměř totožné a vztahuje se na ně TSI OPE, která se však v současnosti týká pouze přeshraničních služeb v železniční dopravě.

Devět členských států má závazná pravidla pro železniční podniky, která se týkají postupů hodnocení ostatních členů doprovodu vlaku. Ve třinácti členských státech existují vnitrostátní předpisy upravující poskytování školení s cílem zajistit udržování znalostí a dovedností

⁷ Údaje z některých členských států nebyly dostatečné, aby je bylo možno zohlednit. Zahrnuty jsou informace z Norska.

⁸ Úř. věst. L 220, 21.6.2004.

⁹ Rozhodnutí Komise ze dne 11. srpna 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému (*oznámeno pod číslem K(2006) 3593*) ve znění rozhodnutí 2010/640/EU, rozhodnutí 2009/107/ES a rozhodnutí 2008/231/ES, Úř. věst. L 359, 18.12.2006.

alespoň na standardní úrovni a kontrolovat úroveň způsobilosti. U osobní dopravy zajišťují železniční podniky obvykle vnitropodnikové školení a zkoušky. Školící kurz zpravidla trvá od 4 do 16 týdnů.

V oblasti osobní dopravy vyvinuly železniční podniky zvláštní postupy k udržování dovedností na odpovídající úrovni. Železniční podniky organizují pravidelné nebo průběžné školící kurzy v různých časových odstupech; ve dvanácti z nich byly zavedeny postupy občasného hodnocení, a to v rozmezí co tři měsíce až co tři roky.

Vnitrostátní bezpečnostní orgány jsou již s to posuzovat soulad s minimálními základními požadavky týkajícími se ostatních členů doprovodu vlaku prostřednictvím certifikace systémů zajišťování bezpečnosti železničních podniků podle přílohy III písm. e) směrnice 2004/49/ES.

3.4. Mobilita pracovníků

Počet členů doprovodu vlaku, kteří změní podnik by mohl ročně dosáhnout 2 000 až 4 000, pokud člen doprovodu vlaku během své 35leté profesionální dráhy změní podnik jednou až dvakrát, vzhledem k tomu, že v Evropě je přibližně 70 000 ostatních členů doprovodu vlaku. Tento údaj nebere v potaz skutečnost, že zaměstnanci opouštějí pracovní místo rovněž kvůli jiné činnosti (ať už v odvětví železniční dopravy, či mimo toto odvětví) nebo že zaměstnanci mohou být převedeni, pokud nový podnik převezme zaměstnance dřívějšího podniku v rámci nové smlouvy o plnění závazků veřejné služby.

Řada železničních podniků nemá s mobilitou pracovníků zkušenosti, jelikož jsou jediným nebo státním železničním podnikem. Avšak i podniky, které mají určité zkušenosti, ukládají při nábore nového palubního personálu z jiných železničních podniků zvláštní podnikové školící kurzy. Důvodem tohoto zvláštního doplňkového školení jsou rozdíly v kolejových vozidlech a infrastruktuře. V jednotlivých železničních podnicích mohou existovat rovněž rozdílné postupy.

Malé podniky mají více zkušeností s mobilitou pracovníků, jelikož členy doprovodu vlaku najímají od zavedených provozovatelů. Nejsou však k dispozici důkazy, že neexistence systému udělování osvědčení pro ostatní členy doprovodu vlaku představuje překážku mobility, a Komise neobdržela ohledně této záležitosti žádné stížnosti.

3.5. Jednotnost s ohledem na odbornou kvalifikaci

V Evropské unii existuje široká škála pracovních profilů.

V této fázi by nebylo vhodné všechny tyto profily harmonizovat, a to z těchto důvodů:

- Úkoly „uzavření dveří“ a „odjezd vlaku (dokončení činnosti)“ představují na straně jedné provozní postupy, které se mohou mezi jednotlivými podniky lišit kvůli rozdílným technickým řešením. Měly by zůstat na úrovni podniku a neměly by být regulovány na úrovni EU.
- Na straně druhé všechny ostatní společné úkoly souvisí s bezpečností cestujících. Obvykle jsou regulovány na vnitrostátní úrovni a stanoveny na úrovni EU:
 - ochrana cestujících při provozu za zhoršených podmínek a v nouzové situaci;
 - evakuace cestujících v nouzové situaci.

Podle bodu 4.6 a přílohy J o minimálních prvcích týkajících se odborné kvalifikace pro úkoly související s doprovodem vlaku v TSI OPE by všichni kvalifikovaní pracovníci měli mít potřebné znalosti k zvládnutí podmínek zhoršeného provozu, evakuace vlaku a zajištění

bezpečnosti cestujících a schopnost uplatňovat tyto znalosti v praxi. V bodě 4.6.1 TSI SRT¹⁰ o zvláštních požadavcích na vlakové čety a jiné zaměstnance týkající se tunelů je uvedeno, že „*celá vlaková četa musí mít znalosti o vhodných postupech pro případ mimořádné události v tunelech a musí být zejména schopna řídit a koordinovat evakuaci osob z vlaku v tunelu. To zahrnuje vydání pokynů cestujícím, aby přestoupili do dalšího vozu nebo vystoupili z vlaku, a jejich odvedení z vlaku do bezpečné oblasti*“.

Zlepšení stávajícího rámce by spočívalo v podrobném rozvedení nebo rozšíření požadavků na úkoly, které již existují v TSI OPE, takže příloha J by zahrnovala veškeré úkoly určené v modelech profilů P1 a P2 ostatních členů doprovodu vlaku.

3.6. Uznávání odborných kvalifikací

V případě ostatních členů doprovodu vlaku v osobní dopravě není často uznávání odborných kvalifikací regulováno. Pouze pět členských států má systém udělování osvědčení, který je regulován vnitrostátními závaznými pravidly stanovenými pro osobní vlaky. Všechny se týkají modelu P1 a u čtyř z nich vydávají osvědčení vnitrostátní bezpečnostní orgány. U pěti systémů je osvědčení vydáváno železničním podnikem. V nákladní dopravě existuje systém udělování osvědčení v pěti členských státech z devíti a ve všech systémech odpovídají za vydávání osvědčení vnitrostátní bezpečnostní orgány nebo příslušná ministerstva.

Zdá se, že tato situace představuje překážku pro jednotný evropský železniční prostor, jelikož jedinou podmínkou působení železničního podniku v určitém členském státě na základě stávajícího legislativního rámce by mělo být získání osvědčení o bezpečnosti (část A a část B). Členské státy však mohou mít s ohledem na tento aspekt vnitrostátní pravidla, pokud se na něj dosud nevztahují TSI, a jak bylo objasněno v oddíle 3.3, pokud jde o odbornou kvalifikaci, TSI „řízení dopravy a provoz“ se vztahuje pouze na přeshraniční služby. V tomto kontextu je důležité rozšíření oblasti působnosti zmíněné TSI na vnitrostátní dopravu a agentura by měla být pověřena vypracováním doporučení pro toto rozšíření.

3.7. Možné přínosy evropského systému osvědčujícího způsobilost členů doprovodu vlaku plnění úkolů v oblasti bezpečnosti

V čl. 13 odst. 3 směrnice o bezpečnosti železnic (směrnice 2004/49/ES) je již stanoveno, že „při náboru nových strojvedoucích, doprovodu vlaku a zaměstnanců plnění úkolů z hlediska bezpečnosti musí být železniční podniky schopny zohlednit všechna dřívější školení, kvalifikaci a praxi u jiných železničních podniků. Pro tyto účely jsou tito zaměstnanci oprávněni k přístupu ke všem dokumentům, které osvědčují jejich školení, kvalifikaci a zkušenosti, mohou pořizovat jejich kopie a mohou tyto dokumenty dále předávat“.

V případě úkolů ostatních členů doprovodu vlaku plnění úkolů v oblasti bezpečnosti by řešením, které usnadní mobilitu pracovníků, aniž by mělo negativní dopad na úroveň bezpečnosti, mohla být další harmonizace. Cílem by mělo být, aby železniční podnik zaměstnávající ostatní členy doprovodu vlaku byl schopen zohlednit dříve získané schopnosti, co se týká úkolů v oblasti bezpečnosti, a omezit dodatečné školení, pokud možno s nižšími náklady. Dosažení tohoto cíle by měl umožnit společný systém na evropské úrovni.

Pozornost by se měla zaměřit na úkoly, které jsou specifické pro železniční dopravu, jako je poskytování pomoci cestujícím při provozu za zhoršených podmínek a v nouzové situaci. S otevřením trhu mezinárodní osobní dopravy dne 1. ledna 2010 by bylo logické, aby schopnosti, které si ostatní členové doprovodu vlaku osvojili s ohledem na ochranu cestujících a jejich evakuaci při provozu za zhoršených podmínek a v nouzové situaci, byly

¹⁰ Rozhodnutí Komise ze dne 20. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Bezpečnost v železničních tunelech“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému (oznámeno pod číslem K(2007) 6450), Úř. věst. L 64, 7.3.2008.

mezi jednotlivými podniky v celé Evropské unii stejné. To by usnadnilo společné chápání a představovalo přidanou hodnotu pro bezpečnost cestujících. Mohlo by to mít rovněž kladný dopad na mobilitu pracovníků. Těmito společnými úkoly jsou obvykle úkoly, které již jsou uvedeny v příloze J bodu 3 TSI OPE.

Tento cíl se stává ještě důležitějším při otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy, jak se navrhuje v rámci čtvrtého železničního balíčku.

Na druhou stranu by se neměly vzít v úvahu úkoly, které souvisí s postupy a jsou závislé na kolejových vozidlech, jako je zavírání dveří, jež se mohou mezi jednotlivými podniky lišit (kvůli rozdílným technickým řešením). Člen doprovodu vlaku, který přejde do jiného železničního podniku, skutečně potřebuje zvláštní školení týkající se postupů tohoto železničního podniku a jeho kolejových vozidel.

4. OSVĚDČOVÁNÍ ŠKOLENÍ V OBLASTI RIZIK A POSKYTOVÁNÍ POMOCI CESTUJÍCÍM, KTERÉ ZAJIŠŤUJE ŽELEZNIČNÍ PODNIK, SE ZAMĚŘENÍM SE NA JEDNOTLIVÉ ÚKOLY

Za účelem uznávání schopností, které si člen doprovodu vlaku osvojil s ohledem na poskytování pomoci a zajišťování bezpečnosti cestujících v případě provozu za zhoršených podmínek a v nouzové situaci, hodlá Komise vyvinout na evropské úrovni osvědčování školení v oblasti rizik a poskytování pomoci cestujícím, které bylo pracovníkovi poskytnuto v souladu se všemi minimálními základními požadavky týkajícími se ostatních členů doprovodu vlaku podle TSI OPE.

Za vydávání těchto osvědčení by odpovídaly železniční podniky, které zaměstnávají nebo najímají pracovníky, a vydávání osvědčení by mělo být založeno na dvouúrovňovém systému s použitím souboru minimálních požadavků stanovených na úrovni EU a dodatečných požadavků stanovených na úrovni podniku. Toto školení by mohlo poskytovat rovněž školicí středisko, které je nezávislé na železničním podniku, osvědčení by však mělo být vydáno železničním podnikem v rámci jeho odpovědnosti.

Postup pro vydávání osvědčení by měl být vypracován na základě čtyř důležitých bodů:

- Železniční podniky by měly organizovat školicí kurzy o rizicích železničního provozu v souvislosti s bezpečností cestujících a poskytováním pomoci cestujícím. Na toto školení by se vztahoval systém zajišťování bezpečnosti železničního podniku a bylo by založeno na požadavcích, které jsou jednoznačně stanoveny v TSI OPE.
- Na konci školicího kurzu by železniční podniky měly ostatním členům doprovodu vlaku vydat „osvědčení o školení v oblasti rizik a poskytování pomoci cestujícím“, které bylo poskytnuto v rámci jejich systému zajišťování bezpečnosti. To by mělo zahrnovat minimálně veškeré harmonizované dovednosti stanovené v TSI OPE a mělo by zmiňovat rovněž případné další dovednosti osvojené během školicího kurzu.
- Toto osvědčení by mělo být platné v celé Evropské unii a železniční podniky je musí vzít v úvahu při náboru zaměstnanců.
- Osvědčení vydané pracovníkům (ostatním členům doprovodu vlaku) se stává jejich majetkem. Ostatní členové doprovodu vlaku by pak mohli toto osvědčení použít znovu, chtějí-li změnit podnik.

Tento systém udělování osvědčení neukládá žádné jiné dodatečné školení kromě školení, které se v současnosti vyžaduje v rámci systému zajišťování bezpečnosti a které je již stanoveno v TSI OPE.

Vydávání osvědčení by z administrativních i ekonomických důvodů mělo zůstat na úrovni podniku, aby se zamezilo dodatečným nákladům vzniklým železničním podnikům, jakož i významným dodatečným úkolům uloženým vnitrostátním bezpečnostním orgánům.

Formát a obsah osvědčení by mohl do jisté míry odrážet požadavky stanovené v nařízení č. 36/2010/ES pro doplňková osvědčení strojvedoucích, jež by byly přizpůsobeny tomuto zvláštnímu účelu.

Právní základ pro toto osvědčení je stanoven v čl. 13 odst. 3 směrnice o bezpečnosti železnic; Komise případně navrhne menší změnu přílohy III za účelem objasnění tohoto aspektu. Komise mimoto navrhne aktualizaci TSI OPE s cílem upřesnit oblast působnosti osvědčení o školení a TSI OPE.

Dodatečné úkoly (bez ohledu na to, zda souvisí s bezpečností, či nikoli) a dodatečné požadavky týkající se odborné kvalifikace lze stanovit na úrovni podniku, aniž by byla ohrožena mobilita pracovníků.

Uznávání způsobilosti ostatních členů doprovodu vlaku na úrovni EU by zajistilo přidanou hodnotu pro bezpečnost cestujících a mohlo by mít kladný dopad na mobilitu pracovníků a současně by snížilo náklady železničních podniků na nadbytečné školení.

Zástupci železničních podniků a provozovatelů infrastruktury (CER a EIM) se domnívají, že stávající právní předpisy již stanoví veškeré potřebné požadavky a že by systém udělování osvědčení nebo licencí pro ostatní členy doprovodu vlaku nezavedl žádný nový užitečný prvek k již stanoveným prvkům, mohl by však znamenat vysoké náklady. ETF, Evropská federace pracovníků v dopravě, požaduje na druhou stranu evropský systém udělování osvědčení pro palubní personál, včetně licencí vydávaných vnitrostátními bezpečnostními orgány a doplňkových osvědčení vydávaných železničními podniky.

5. REGULACE ÚKOLŮ V OBLASTI BEZPEČNOSTI VYKONÁVANÝCH OSTATNÍMI ČLENY DOPROVODU VLAKU ZE STRANY ČLENSKÝCH STÁTŮ

Jak je zmíněno v oddíle 2.1, většina členských států stanovila vnitrostátní závazná pravidla za účelem regulace povolání různým způsobem a s různou úrovní podrobnosti.

Tato vnitrostátní závazná pravidla, která stanovily vnitrostátní orgány nebo která byla přenesena ze státního podniku na vnitrostátní úroveň, musí uplatňovat všechny železniční podniky, které v těchto členských státech působí.

Celkově se zdá, že tyto předpisy nejsou zcela v souladu s evropskými právními předpisy, a to ze tří důvodů:

- Nejsou zcela v souladu s TSI OPE, která stanoví, co je nutné dělat, jelikož některé členské státy předepisují, jak je to třeba dělat.
- Zdá se, že regulace na vnitrostátní úrovni omezuje podnikání, a zejména mobilitu pracovníků. Podniková pravidla (nepřímá pravidla), která se stanou vnitrostátními závaznými pravidly, poskytují mimoto jednoznačnou konkurenční výhodu historickým železničním podnikům.
- Pokud vnitrostátní orgány zavedou podrobné provozní postupy, přebírají odpovědnost, kterou by měly nést železniční podniky a provozovatelé infrastruktury. Podrobná regulace úkolů na vnitrostátní úrovni by mohla omezit odpovědnost železničních podniků a mohla by být v rozporu s čl. 4 odst. 3 směrnice o bezpečnosti železnic.

Jestliže neexistuje určitý konkrétní aspekt sítě, který vyžaduje zvláštní pravidla, měla by být pravidla týkající se způsobu plnění úkolů stanovena na úrovni železničního podniku, a nikoli na vnitrostátní úrovni. I když se postupy mezi jednotlivými železničními podniky různí, důležité je, že je daný úkol vykonáván.

Komise proto hodlá členské státy požádat, aby přezkoumaly ty vnitrostátní předpisy, které musí být v souladu s TSI OPE. To se uskuteční v rámci uplatňování směrnice o bezpečnosti železnic a analýzy vnitrostátních bezpečnostních pravidel, kterou v současnosti provádí agentura.

6. ZÁVĚR: DALŠÍ KROKY

Komise požádá Evropskou agenturu pro železnice, aby pro ostatní členy doprovodu vlaku vypracovala potřebná ustanovení o osvědčování se zaměřením na otázky bezpečnosti cestujících. Agentura určí společné úkoly ostatních členů doprovodu vlaku v oblasti bezpečnosti, které nesouvisí s konstrukcí vozidla / kolejovými vozidly, a stanoví obsah osvědčení o školení a oblast působnosti přílohy J v TSI OPE. Agentura vypracuje vzor osvědčení o školení týkajícím se úkolů v oblasti bezpečnosti, které bude vydáno pracovníkovi. Změna přílohy III směrnice o bezpečnosti železnic zajistí, aby tento postup vydávání osvědčení byl součástí systému zajišťování bezpečnosti železničního podniku.

Potřebu tohoto systému udělování osvědčení zvyšuje otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy, které se navrhuje v rámci čtvrtého železničního balíčku.

Komise Evropskou agenturu pro železnice rovněž požádá, aby do své analýzy vnitrostátních bezpečnostních pravidel zahrnula zvláštní kapitolu o vnitrostátních závazných pravidlech vztahujících se na ostatní členy doprovodu vlaku a o tom, nakolik překračují příslušný rámec. Pokud by tato pravidla nebyla slučitelná s právními předpisy EU, mohla by Komise přijmout vhodná opatření k zajištění jejich náležitého uplatňování.

Ostatní členové doprovodu vlaku tvoří profesní skupinu, která hraje důležitou úlohu při zajišťování bezpečného železničního systému, pokud jde o provozní bezpečnost a bezpečnost a ochranu cestujících. Komise se domnívá, že její návrhy zlepší výsledky v oblasti bezpečnosti a zvýší kvalitu tohoto důležitého povolání v odvětví železniční dopravy a rovněž podpoří mobilitu pracovníků v tomto odvětví.

PŘÍLOHA

Popis hlavních úkolů v rámci jednotlivých modelů profilu

Modelu P1 je přiděleno celkem 17 úkolů, které jsou regulovány nejméně v 50 % z jedenácti členských států, v nichž existuje model P1. K těmto úkolům patří:

- kontrola řazení vlaku:
 - „kontrola řazení vlaku“
 - „kontrola dokumentu/dokumentace o řazení vlaku“
- kontroly a zkoušky před odjezdem:
 - „stav brzd / brzdňý systém“
 - „vlakové návěsti“
- odjezd vlaku v kterékoli stanici:
 - „uzavření dveří“
 - „odjezd vlaku (dokončení činností)“
- jízda vlaku:
 - „záchranná brzda – opětovné uvedení do provozu po použití a informování strojvedoucího“
 - „palubní komunikace (zejména bezpečnost cestujících)“
- provoz za zhoršených podmínek:
 - „ochrana cestujících“
 - „odjezd vlaku“
 - „hlášení veškerých neobvyklých událostí“
- provoz v nouzových situacích:
 - „rozhodnutí o zastavení vlaku“
 - „ochrana cestujících“
 - „evakuace cestujících“
 - „odjezd vlaku – dokončení činností –“
 - „informování strojvedoucího / komunikace se strojvedoucím“
 - „informování železničního podniku / komunikace se železničním podnikem“

Co se týká modelu P2, tomuto modelu je přiděleno pouze pět úkolů, které jsou regulovány nejméně v 50 % ze šesti členských států, v nichž existuje model P2. K těmto úkolům patří:

- odjezd vlaku v kterékoli stanici:
 - „uzavření dveří“
 - „odjezd vlaku (dokončení činností)“
- provoz za zhoršených podmínek:
 - „ochrana cestujících“

- provoz v nouzových situacích:
 - „ochrana cestujících“
 - „evakuace cestujících“

Úkol „posunování“ je v členských státech přidělen různě a v těchto modelech profilu se nebere v úvahu.