



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.1.2013
COM(2013) 33 final

**KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

muun junahenkilökunnan toimenkuvista ja tehtävistä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

**KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

muun junahenkilökunnan toimenkuvista ja tehtävistä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. JOHDANTO

Vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetussa direktiivissä 2007/59/EY¹ säädetään vähimmäisvaatimuksista, jotka hakijan on täytettävä saadakseen veturinkuljettajan lupakirjan tai yhdenmukaistetun lisätodistuksen.

Direktiivin pääasiallisena tarkoituksena on helpottaa veturinkuljettajien työntekoa toisissa jäsenvaltioissa sekä liikkuvuutta jäsenvaltioiden ja myös rautatieyritysten välillä. Direktiivillä pyritään myös yleisesti edistämään sitä, että kaikki rautatiealan toimijat tunnustavat lupakirjat ja yhdenmukaistetut lisätodistukset.

Direktiivin 2007/59/EY voimaantulon jälkeen komissio on jo antanut uutta lainsäädäntöä direktiivin säännösten mukaisesti.

Komission 29. lokakuuta 2009 tekemällä päätöksellä² hyväksyttiin kuljettajien lupakirjojen ja lisätodistusten rekistereitä koskevat perusparametrit direktiivin 2007/59/EY 22 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

Komissio hyväksyi 3. joulukuuta 2009 direktiivin 2007/59/EY 4 artiklan 4 kohdan mukaisesti komission asetuksen (EU) N:o 36/2010³ Euroopan yhteisön malleista kuljettajan lupakirjoja, lisätodistuksia, lisätodistusten oikeaksi todistettuja jäljennöksiä sekä kuljettajan lupakirjan hakulomakkeita varten.

Komissio hyväksyi 22. marraskuuta 2001 päätöksen⁴ veturinkuljettajien koulutuskeskusten tunnustamisperusteista, veturinkuljettajien tutkintojen vastaanottajien tunnustamisperusteista ja tutkintojen järjestämistä koskevista perusteista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti ja 22. marraskuuta 2011 päivätyn suosituksen⁵ menettelystä veturinkuljettajien koulutuskeskusten ja veturinkuljettajien tutkinnon vastaanottajien tunnustamiseksi niin ikään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY mukaisesti.

Vaikka direktiivi 2007/59/EY ei kata turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä suorittavaa muuta junahenkilökuntaa, sen 28 artiklassa todetaan, että komissio laatii Euroopan rautatieviraston raportin perusteella kertomuksen ja antaa tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen muuta junahenkilökuntaa koskevasta todistusjärjestelmästä. Virasto määrittelee turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä suorittavan muun junahenkilökunnan, jonka ammattipätevyys näin ollen vaikuttaa rautatieliikenteen turvallisuuteen, toimenkuvat ja

¹ EUVL L 315, 3.12.2007.

² EUVL L 8, 13.1.2010.

³ EUVL L 13, 19.1.2010.

⁴ EUVL L 314, 29.11.2011.

⁵ EUVL L 314, 29.11.2011.

tehtävät, joita olisi säänneltävä yhteisön tasolla lupakirja- ja/tai todistusjärjestelmän avulla. Tällainen järjestelmä voi olla tällä direktiivillä perustetun järjestelmän kaltainen.

Perusteluna oli lisätä työntekijöiden vapaata liikkuvuutta ja parantaa EU:n rautateiden turvallisuutta. Tätä tarkoitusta varten olisi kiinnitettävä huomiota vetureissa ja junissa työskentelevään muuhun junahenkilökuntaan, joka suorittaa rautatieliikenteen turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä. Terveystilaa ja ammatillista koulutusta koskevat vähimmäisvaatimukset on vahvistettu jo käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä (YTE). Koska kyseinen YTE pannaan täytäntöön kansallisten täytäntöönpanosuunnitelmien kautta ja sitä sovelletaan ainoastaan joiltakin osin rajat ylittävään liikenteeseen, on olemassa tiettyä oikeudellista epävarmuutta sen suhteen, millaisia vaikutuksia voi koitua tällaisen henkilöstön hyväksymisestä rautatieyritysten turvallisuustodistuksia koskevissa prosesseissa. Oikeudellista epävarmuutta liittyy myös henkilöstön liikkuvuuteen rautatieyritysten välillä. Tästä syystä virastoa pyydettiin valmistelemaan kertomus turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavia tehtäviä suorittavan muun junahenkilökunnan todistuksista.

Tässä tiedonannossa otetaan huomioon kertomus⁶, jonka Euroopan rautatievirasto laati sidosryhmiä kuultuaan ja joka toimitettiin komissiolle vuonna 2010. Ennen tämän tiedonannon hyväksymistä komissio keskusteli viraston kertomuksesta työmarkkinaosapuolten kanssa työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävässä alakohtaisessa neuvottelukomiteassa.

Tässä tiedonannossa keskitytään muuhun junahenkilökuntaan henkilöliikenteessä. Tavaraliikenteessä yhteiset tehtävät liittyvät pikemminkin tavaraliikenteen junien valmisteluun kuin itse liikennöintiin eikä junien valmistelu välttämättä edellytä junahenkilökuntaa.

2. LAINSÄÄDÄNTÖKEHYS

Asiaan sovelletaan pääasiassa seuraavaa lainsäädäntökehystä:

- rautateiden turvallisuudesta annettu direktiivi 2004/49/EY, jossa säädetään yhteisestä lähestymistavasta turvallisuuskysymyksiin. Tässä direktiivissä vahvistetaan rautatieyritysten turvallisuustodistusten antamista koskeva järjestelmä, johon sisältyy osana turvallisuusjohtamisjärjestelmää vastuu henkilöstön koulutuksen määrittelystä ja toteutuksesta;
- rautateiden yhteentoimivuudesta annettu direktiivi 2008/57/EY, jossa vahvistetaan kehys rautatiejärjestelmän osiin sovellettavien vaatimusten määrittelylle yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) muodossa. Näihin eritelmiin sisältyy myös rautatiejärjestelmän toimintaan ja kunnossapitoon osallistuvaan henkilöstöön sovellettavia ammatillista koulutusta ja terveydentilaa koskevia vähimmäisvaatimuksia.

⁶ *Report on the profile and tasks of the other crew members performing safety-critical tasks under article 28 of Directive 2007/59/EC. Interoperability Unit ref ERA/REP/14-2010/INT, 27.9.2010. Ei julkaistu.*

3. TURVALLISUUTEEN OLENNaisesti VAIKUTTAVIA TEHTÄVIÄ SUORITTAVAN MUUN JUNAHENKILÖKUNNAN TOIMENKUVAT JA TEHTÄVÄT: NYKYTILANNE

3.1. Tehtävien sääntely henkilöliikenteessä

Rautatievirasto kokosi kertomukseensa muun junahenkilökunnan lukumääristä tietoja, jotka se sai useilta rautatieyrityksiltä 11 jäsenvaltiossa. Ekstrapoloimalla saatu matkustajajunien junahenkilökunnan määrä on Euroopassa (ml. Sveitsi ja Norja) noin 70 000.

Lähes kaikissa jäsenvaltioissa⁷ (20:ssa 22:sta) ammattia säännellään, vaikkakin eri tavoin ja vaihtelevalla tarkkuudella. Yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY⁸ (rautatieturvallisuusedirektiivi) mukaisesti päätökset siitä, miten tehtävät on suoritettava, olisi kuitenkin tehtävä rautatieyrityksen tasolla.

Toimenkuvia ja tehtäviä säännellään kansallisellakin tasolla 14 jäsenvaltiossa 20:stä.

Kaikista muun junahenkilökunnan tehtävistä tehdyn analyysin perusteella voidaan todeta, että

- henkilöliikenteessä muun junahenkilökunnan suorittamia tehtäviä on yksilöity 59, joista 48 on turvallisuuteen liittyviä operationaalisia tehtäviä ja 11 tyypillisesti matkan aikana suoritettavia kaupallisia tehtäviä (matkalippujen tarkastus, kuulutukset jne.);
- 48:sta turvallisuuteen liittyvästä operationaalisesta tehtävästä 21:tä säännellään niissä 14 jäsenvaltiossa, joissa junahenkilökunnan tehtäviä henkilöliikenteessä säännellään kansallisella tasolla. Nämä 21 turvallisuuteen liittyvää operationaalista tehtävää ovat läheisessä yhteydessä käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n liitteeseen J⁹ niiltä osin kuin on kyse junahenkilökunnan tehtäviin vaadittavasta ammattipätevyydestä.

3.2. Toimenkuvatyyppien yksilöinti henkilöliikenteessä

Henkilöliikenteen muun junahenkilökunnan toimenkuvista monia on yksilöity. Kaksi toimenkuvatyyppiä (TT1 ja TT2) on määritelty eri jäsenvaltioiden esittämille toimenkuville yhteiseksi ydintehtäväksi, ja ne kuvataan yksityiskohtaisesti liitteessä. Vaikka suurin osa TT1:lle ja TT2:lle osoitetuista tehtävistä on samankaltaisia, tärkein näiden kahden toimenkuvatyyppien välinen ero on 'junien valmistelussa'. TT1:een sisältyvät lähes kaikki junien valmisteluun liittyvät tehtävät, mutta TT2:ssa junanvalmistelutehtäviä on vain yksi.

Näissä kahdessa toimenkuvatyyppissä turvallisuuteen olennaisesti vaikuttaviksi tehtäviksi on yksilöity seuraavat: ovien sulkemismenettely, junan lähtö ja matkustajien evakuointi vajaatoiminta- ja hätätilanteissa. Useimmat rautatieyritykset ovat toteuttaneet turvallisuustodistusjärjestelmän toimenkuvatyyppille TT1 mutta eivät TT2:lle.

⁷ Joistakin jäsenvaltioista saadut tiedot olivat riittämättömät, jotta ne olisi voitu ottaa huomioon. Luku sisältää Norjan tiedot.

⁸ EUVL L 220, 21.6.2004.

⁹ Komission päätös, tehty 11 päivänä elokuuta 2006, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää 'käyttötoiminta ja liikenteen hallinta' koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (tiedoksiannettu numerolla C(2006) 3593), sellaisena kuin se on muutettuna päätöksillä 2010/640/EU, 2009/107/EY ja 2008/231/EY, EUVL L 359, 18.12.2006.

3.3. Perusvaatimukset ja todistukset

Muulta junahenkilökunnalta vaadittavat ikää, koulutusta, kielitaitoa, terveydentilaa, psykologisia testejä ja ammattipätevyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset ovat jo suurelta osin hyvin samankaltaiset kaikkialla EU:ssa. Nämä perusvaatimukset ovat kahden toimenkuvatyypin osalta lähes identtiset, ja ne katetaan käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:ssä, joka kuitenkin toistaiseksi koskee ainoastaan rajat ylittävää liikennettä.

Yhdeksässä jäsenvaltiossa on rautatieyrityksiä sitovat säännöt menettelyistä muun junahenkilökunnan arvioimiseksi. Kolmessatoista jäsenvaltiossa on kansallisia sääntöjä koulutusvaatimuksista, joilla varmistetaan tietämyksen ja osaamisen pysyminen vähintään perustasolla ja huolehditaan pätevyystasokysymyksistä. Henkilöliikenteen puolella rautatieyritykset usein järjestävät omaa koulutusta ja tutkintoja. Koulutuskurssien kesto vaihtelee yleensä 4 ja 16 viikon välillä.

Rautatieyritykset ovat kehittäneet henkilöliikenteen puolella erityisiä menettelyjä, joiden avulla taidot pidetään tarkoituksenmukaisella tasolla. Niissä järjestetään säännöllisiä tai jatkuvia koulutuskursseja vaihtelevin väliajoin; kahdessatoista jäsenvaltiossa on perustettu jaksottaisia arviointimenettelyjä, joita järjestetään kolmen kuukauden – kolmen vuoden välein.

Kansalliset turvallisuusviranomaiset pystyvät jo arvioimaan muuhun junahenkilökuntaan liittyvien vähimmäisperusvaatimusten noudattamista sitä kautta, että on hyväksytty rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmä, johon direktiivin 2004/49/EY liitteessä III olevan e alakohdan mukaisesti sisältyy tätä koskevia vaatimuksia.

3.4. Työntekijöiden liikkuvuus

Rautatieyritystä vaihtavan junahenkilökunnan määrä voi olla vuosittain 2 000–4 000, jos junahenkilökuntaan kuuluva vaihtaa yritystä 1–2 kertaa 35-vuotisen uransa aikana. Muuta junahenkilökuntaa on Euroopassa noin 70 000 henkilöä. Tähän lukuun eivät sisälly muutokset, jotka aiheutuvat henkilöstön siirtymisistä toisiin tehtäviin joko rautatiealalla tai sen ulkopuolella tai siitä, että henkilöstöä siirtyy uuteen yritykseen sen ottaessa vanhan yrityksen henkilöstön palvelukseensa julkisen palvelun velvoitteeseen perustuvan sopimuksen nojalla.

Monissa rautatieyrityksissä ei ole kokemuksia työntekijöiden liikkuvuudesta, koska ne ovat ainoita tai valtion rautatieyrityksiä. Kuitenkin myös niissä rautatieyrityksissä, joissa tällaisia kokemuksia on, edellytetään, että muista rautatieyrityksistä palkattava junahenkilökunta suorittaa yrityksen omat kurssit. Tällaisen erityisen lisäkoulutuksen syynä ovat erot liikkuvassa kalustossa ja infrastruktuureissa. Eri rautatieyrityksissä voi myös olla käytössä erilaiset menettelyt.

Pienissä yrityksissä on työntekijöiden liikkuvuudesta enemmän kokemusta, koska niihin palkataan työntekijöitä perinteisistä rautatieyrityksistä. Ei kuitenkaan ole näyttöä siitä, että muuta junahenkilökuntaa koskevan todistusjärjestelmän puuttuminen olisi este liikkuvuudelle, eikä komissiolle ole tehty asiaa koskevia valituksia.

3.5. Ammattipätevyksien yhdenmukaisuus

Toimenkuvat vaihtelevat laajalti Euroopan unionissa.

Niiden kaikkien yhdenmukaistaminen ei olisi tässä vaiheessa tarkoituksenmukaista seuraavista syistä:

- 'Ovien sulkemiseen' ja 'junan lähtöön (toiminnot suoritettu)' liittyvät tehtävät ovat toimintamenettelyjä, jotka voivat vaihdella rautatieyritysten välillä sen vuoksi, että

niissä on käytetty erilaisia teknisiä ratkaisuja. Ne olisi pidettävä yrityksen tasolla eikä niitä pitäisi säännellä EU:ssa.

- Muut yleiset tehtävät liittyvät kaikki matkustajien turvallisuuteen. Niitä säännellään yleisesti kansallisella ja ne on määritelty EU:n tasolla:
 - matkustajien suojele vajaatoiminta- ja hätätilanteissa;
 - matkustajien evakuointi hätätilanteissa.

Käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n 4.6 kohdan ja ammatillisen pätevyyden vähimmäisvaatimuksia junassa olevan henkilöstön osalta koskevan liitteen J mukaan koko ammattihenkilöstöllä olisi oltava vajaatoimintatilanteista, junien evakuoinnista ja matkustajien turvallisuudesta vaadittu tietämys ja kyky käyttää tätä tietämystä. Lisäksi rautatietunneleiden turvallisuutta koskevan YTE:n¹⁰ 4.6.1 kohdassa käsitellään junahenkilökunnan ja muun henkilöstön pätevyyttä erityisesti tunneleihin liittyvissä kysymyksissä. Sen mukaan ”Kaikkien junan miehistön jäsenten on tunnettava turvallisuuskäyttäytyminen tunneleissa ja erityisesti kyettävä evakuoimaan juna tunnelissa. Siihen kuuluu matkustajien neuvominen siirtymään viereiseen vaunuun tai poistumaan junasta sekä heidän ohjaamisensa junan ulkopuolella turvalliseen paikkaan.”

Nykyistä kehystä parannettaisiin määrittelemällä yksityiskohtaisesti tai laajentamalla niitä tehtäviä koskevia vaatimuksia, jotka jo sisältyvät käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:ään, jotta liite J kattaisi kaikki muun junahenkilökunnan toimenkuvatyypeissä TT1 ja TT2 yksilöidyt tehtävät.

3.6. Ammattipätevyden tunnustaminen

Henkilöliikenteessä toimivan muun junahenkilökunnan ammattipätevyden tunnustamista ei usein säännellä. Vain viidessä jäsenvaltiossa on henkilöliikenteen junia koskeva kansallisilla sitovilla säännöillä säännelty todistusjärjestelmä. Ne kaikki koskevat TT1:tä, ja neljässä niistä todistukset antaa kansallinen turvallisuusviranomainen. Viidennessä todistuksen antaa rautatieyrittäjä. Tavaraliikenteen todistusjärjestelmiä on viidessä jäsenvaltiossa yhdeksästä, ja kaikissa niistä todistukset antaa kansallinen turvallisuusviranomainen tai toimivaltainen ministeriö.

Tilanne vaikuttaa muodostavan esteen yhtenäiselle eurooppalaiselle rautatiealueelle, koska nykyisen lainsäädännön mukaan ainoana edellytyksenä sille, että rautatieyrittäjä saa harjoittaa liikennettä jossakin jäsenvaltiossa, tulisi olla turvallisuustodistuksen saaminen (osat A ja B). Jäsenvaltioilla voi kuitenkin olla tätä näkökohtaa koskevia kansallisia sääntöjä, jos sitä ei vielä kateta YTE:illä, ja kuten 3.3 kohdassa on jo esitetty, käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:ä sovelletaan ammattipätevyksien osalta ainoastaan rajat ylittävään liikenteeseen. Tätä taustaa vasten on tärkeää laajentaa kyseisen YTE:n soveltamisalaa kotimaan liikenteeseen, ja Euroopan rautatievirastolle olisi annettava toimeksi valmistella kyseinen laajennus.

3.7. Turvallisuuden olennaisesti vaikuttavien tehtävien suorittamiseen junahenkilökunnan pätevyyden eurooppalaisesta todistusjärjestelmästä saatavat mahdolliset hyödyt

Rautateiden turvallisuudesta annetun direktiivin (2004/49/EY) 13 artiklan 3 kohdassa jo säädetään, että ”Ottaessaan palvelukseen uusia veturinkuljettajia, junahenkilökuntaa tai turvallisuuden olennaisesti liittyvissä tehtävissä toimivaa muuta henkilökuntaa

¹⁰ Komission päätös, tehty 20 päivänä joulukuuta 2007, rautatietunneleiden turvallisuutta Euroopan laajuisessa tavanomaisessa ja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmässä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (tiedoksiannettu numerolla K(2007) 6450), EUVL L 64, 7.3.2008.

rautatieyritysten on voitava ottaa huomioon muiden rautatieyhtiöiden palveluksessa mahdollisesti aiemmin saatu koulutus, pätevyys ja kokemus. Tätä varten kyseisen henkilökunnan on voitava perehtyä kaikkiin koulutustaan, pätevyyttään tai kokemustaan osoittaviin asiakirjoihin, saada niistä jäljennökset ja antaa ne edelleen muille.”

Turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavien muun junahenkilökunnan tehtävien osalta yhdenmukaistamisen jatkaminen voisi helpottaa työntekijöiden liikkuvuutta ilman, että se heikentäisi turvallisuustasoa. Tavoitteena pitäisi olla tilanne, jossa muuta junahenkilökuntaa palvelukseen ottava rautatieyritys pystyy ottamaan huomioon turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavista tehtävistä aiemmin hankitun pätevyyden ja siten vähentämään vaadittavaa lisäkoulutusta mahdollisimman paljon, mikä alentaisi myös kustannuksia. Tähän tavoitteeseen päästäisiin luomalla Euroopan tasolla yhteinen järjestelmä.

Olisi keskityttävä erityisesti rautateihin liittyviin tehtäviin, kuten matkustajien avustamiseen vajaatoiminta- ja hätätilanteissa. Kansainvälisen henkilöliikenteen markkinoiden avauduttua 1. tammikuuta 2010 olisi loogista, että muun junahenkilökunnan pätevyysvaatimukset, jotka liittyvät matkustajien suojeluun ja evakuointiin vajaatoiminta- ja hätätilanteissa, olisivat samat kaikissa Euroopan unionin rautatieyrityksissä. Tämä helpottaisi keskinäistä ymmärrystä ja toisi lisäarvoa matkustajien turvallisuuteen. Sillä voisi olla myönteisiä vaikutuksia myös työntekijöiden liikkuvuuteen. Nämä yhteiset tehtävät ovat yleensä niitä, jotka on lueteltu käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n liitteessä J olevassa 3 kohdassa.

Tällainen tavoite käy yhä tärkeämmäksi, kun kotimaan henkilöliikennemarkkinat avataan tämän neljännen rautatiepaketin yhteydessä tehdyn ehdotuksen mukaisesti.

Lukuun ei kuitenkaan pitäisi ottaa tehtäviä, jotka liittyvät menettelyihin ja riippuvat liikkuvasta kalustosta, kuten ovien sulkeminen. Tällaiset tehtävät voivat vaihdella (erilaisten teknisten ratkaisujen vuoksi) rautatieyrityskohtaisesti. Rautatieyrityksestä toiseen siirtyvä junahenkilökuntaan kuuluva henkilö tarvitsisi jatkossakin täsmäkoulutusta, joka koskee kyseisen uuden rautatieyrityksen menettelyjä ja liikkuvaa kalustoa.

4. RAUTATIEYRITYKSEN ANTAMA TEHTÄVÄSUUNTAUTUNUT TODISTUS RISKEJÄ JA MATKUSTAJIEN AVUSTAMISTA KOSKEVASTA KOULUTUKSESTA

Jotta pätevyys, jonka junahenkilökuntaan kuuluva on hankkinut matkustajien avustamisessa ja heidän turvallisuutensa varmistamisessa vajaatoiminta- ja hätätilanteissa, voitaisiin tunnustaa, komissio aikoo laatia Euroopan tason järjestelmän, jossa annetaan todistus toimenhaltijoille annetusta riskejä ja matkustajien avustamista koskevasta koulutuksesta, jos siinä noudatetaan kaikkia käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n perusteella muuhun junahenkilökuntaan sovellettavia vähimmäisperusvaatimuksia.

Tällaisten todistusten antamisen olisi oltava työntekijöitä työ- tai sopimussuhteisiin ottavien rautatieyritysten vastuulla, ja sen olisi perustuttava kaksitasoiseen järjestelmään, johon sisältyvät EU:n tasolla vahvistetut vähimmäisvaatimukset ja yrityksen tasolla vahvistetut lisävaatimukset. Tällaista koulutusta voisi tarjota myös rautatieyrityksen ulkopuolinen koulutuslaitos, mutta todistuksen antaisi rautatieyritys omalla vastuullaan.

Todistusten myöntämisprosessi olisi laadittava seuraavien neljän kohdan ympärille:

- Rautatieyrityksen olisi järjestettävä koulutusjaksoja matkustajien turvallisuuteen ja avustamiseen liittyvistä rautatieliikenteen riskeistä. Tämä koulutus kuuluisi rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja perustuisi käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:ssä selkeästi määriteltyihin vaatimuksiin.

- Tällaisen rautatieyritysten turvallisuusjohtamisjärjestelmään kuuluvan koulutuskurssin päätteeksi rautatieyritysten olisi annettava kurssin suorittaneille muuhun junahenkilökuntaan kuuluville henkilöille todistus riskejä ja matkustajien avustamista koskevan koulutuksen suorittamisesta. Todistus kattaisi vähintään kaikki käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:ssä vahvistetut yhdenmukaiset taidot, ja siinä olisi mainittava koulutuskurssin aikana hankitut muut taidot.
- Todistuksen olisi oltava voimassa kaikkialla Euroopan unionissa, ja rautatieyritysten olisi otettava se huomioon ottaessaan työntekijöitä palvelukseensa.
- Työntekijöille (muuhun junahenkilökuntaan kuuluville) annetut todistukset ovat heidän omaisuuttaan. Näin he voivat käyttää todistusta hyödykseen halutessaan myöhemmin siirtyä toiseen yritykseen.

Todistusjärjestelmällä ei veloiteta mihinkään ylimääräiseen koulutukseen nykyisin turvallisuusjohtamisjärjestelmässä jo edellytetyn, käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:ssä määritellyn koulutuksen lisäksi.

Todistusten antamisen olisi pysyttävä rautatieyritysten tasolla sekä hallinnollisista että taloudellisista syistä: näin vältetään lisäkustannusten syntyminen rautatieyrityksille ja kansallisten turvallisuusviranomaisten tehtävien lisääntyminen.

Todistuksen muoto ja sisältö voisivat jossakin määrin heijastella asetuksessa (EU) N:o 36/2010 säädettyjä, veturinkuljettajien lisätodistuksia koskevia vaatimuksia, joskin muokattuina tätä tarkoitusta varten.

Rautatieturvallisuusdirektiivin 13 artiklan 3 kohta tarjoaa jo oikeusperustan tällaiselle todistukselle, ja komissio voi tarvittaessa ehdottaa pientä muutosta liitteeseen III tämän näkökohdan selventämiseksi. Lisäksi komissio ehdottaa käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n ajantasaistamista, jotta siinä täsmennettäisiin koulutuksesta saatavan todistuksen ja käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n soveltamisalat.

Rautatieyrityksen tasolla voidaan harkita (turvallisuuteen liittyviä tai muita) lisätehtäviä ja lisävaatimuksia, jotka koskevat ammattipätevyyttä, mutta niillä ei saa haitata työntekijöiden liikkuvuutta.

Muun junahenkilökunnan pätevyyden tunnustaminen EU:n tasolla toisi lisäarvoa matkustajien turvallisuuteen ja voisi vaikuttaa myönteisesti työntekijöiden liikkuvuuteen. Samalla se vähentäisi rautatieyrityksen turhia koulutuskustannuksia.

Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden edustajat (CER ja EIM) katsovat, että nykyisessä lainsäädännössä säädetään jo kaikista tarvittavista vaatimuksista. Niiden mukaan muuta junahenkilökuntaa koskeva todistus- tai lupajärjestelmä ei toisi hyödyllisiä uusia elementtejä jo määriteltyihin vaatimuksiin, vaan ainoastaan nostaisi kustannuksia. Toisaalta Euroopan liikennealan työntekijöiden liitto ETF vaatii junahenkilökunnan eurooppalaista todistusjärjestelmää, johon sisältyisivät kansallisen turvallisuusviranomaisen antama lupa ja rautatieyrityksen antama lisätodistus.

5. MUUN JUNAHENKILÖKUNNAN SUORITTAMIEN TURVALLISUUTEEN OLENNaisesti VAIKUTTAVIEN TEHTÄVIEN SÄÄNTELY JÄSENVALTIOISSA

Kuten 2.1 kohdassa mainitaan, useimmissa jäsenvaltioissa on sitovat kansalliset säännöt, joilla ammattia säännellään eri tavoin ja vaihtelevalla tarkkuudella.

Kaikkien kyseisissä jäsenvaltioissa toimivien rautatieyritysten on noudatettava näitä sitovia kansallisia sääntöjä, jotka on laatinut kansallinen viranomainen tai jotka on siirretty rautatieyrityksestä kansalliselle tasolle.

Yleisesti ottaen nämä säännöt eivät näytä olevan täysin eurooppalaisen lainsäädännön mukaisia seuraavista kolmesta syystä:

- Ne eivät ole täysin käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n mukaisia: YTE:ssä vahvistetaan, **mitä** pitää tehdä, kun jäsenvaltioissa kuvataan, **miten** se pitää tehdä.
- Kansalliset säännöt näyttävät rajoittavan liiketoimintaa ja erityisesti työntekijöiden liikkuvuutta. Lisäksi säännöt, jotka on siirretty rautatieyrityksen säännöistä (välilliset säännöt) sitoviksi kansallisiksi säännöiksi, antavat perinteisille rautatieyrityksille selkeän kilpailuedun.
- Kun yksityiskohtaiset toimintamenettelyt laatii kansallinen viranomainen, se ottaa itselleen vastuita, joiden pitäisi pysyä rautatieyrityksillä ja rataverkon haltijoilla. Tehtävien yksityiskohtainen sääntely kansallisella tasolla saattaa rajoittaa rautatieyrityksen vastuuta ja olla ristiriidassa turvallisuusdirektiivin 4 artiklan 3 kohdan kanssa.

Säännöt, joilla säännellään tehtävien suorittamistapaa, olisi vahvistettava rautatieyrityksen tasolla eikä kansallisesti – paitsi sellaisten tehtävien osalta, joihin liittyy tiettyjä sääntöjä vaativia erityisiä verkkonäkökohtia. Tärkeää on kuitenkin se, että tehtävät suoritetaan, vaikka menettelyt vaihtelisivat rautatieyritysten välillä.

Tästä seuraa, että komissio aikoo pyytää jäsenvaltioita tarkastelemaan uudelleen niitä kansallisia sääntöjään, joiden on oltava käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n mukaiset. Tämä tehdään rautatieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä. Kansallisia turvallisuussääntöjä analysoidaan Euroopan rautatievirastossa parhaillaan.

6. PÄATELMÄT: SEURAAVAT VAIHEET

Komissio aikoo pyytää Euroopan rautatievirastoa laatimaan tarvittavat säännökset pääosin matkustajien turvallisuuteen liittyvistä todistuksista muuta junahenkilökuntaa varten. Virasto yksilöi sellaiset yhteiset turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavat muun junahenkilökunnan tehtävät, jotka eivät liity kalustoyksikön suunnitteluun/liikkuvaan kalustoon, sekä määrittelee koulutustodistuksen sisällön ja käyttötoiminnan ja liikenteen hallinnan YTE:n liitteen J soveltamisalan. Virasto laatii mallin turvallisuuteen olennaisesti vaikuttaviin tehtäviin liittyvää koulutusta koskevaksi toimenhaltijalle annettavaksi todistukseksi. Rautatieturvallisuusdirektiivin liitteeseen III tehtävällä muutoksella säädetään, että tämän todistusprosessin on oltava osa rautatieyrityksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Kotimaan henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle neljänteen rautatiepakettiin sisältyvän ehdotuksen mukaisesti lisää tällaisen todistusjärjestelmän tarvetta.

Komissio aikoo pyytää Euroopan rautatievirastoa sisällyttämään kansallisista turvallisuussäännöistä tekemäänsä analyysiin luvun muuhun junahenkilökuntaan liittyvistä sitovista kansallisista säännöistä ja siitä, missä määrin tällaiset säännöt menevät soveltamisalaansa pidemmälle. Jos tällaiset säännöt ovat ristiriidassa EU:n lainsäädännön kanssa, komissio voi ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin niiden soveltamiseksi oikein.

Muu junahenkilökunta muodostaa ammattiryhmän, jolla on merkittävä asema rautatiejärjestelmän turvallisuuden varmistamisessa erityisesti toiminnan turvallisuuden ja matkustajien turvallisuuden ja suojelun osalta. Komissio ehdotustensa vahvistavan

turvallisuustasoa, parantavat tämän tärkeän rautatieammattikunnan laatua ja tukevan työntekijöiden liikkuvuutta.

LIITE

Toimenkuvatyyppien (TT) tärkeimpien tehtävien kuvaus

TT1:een sisältyy kaikkiaan 17 tehtävää, ja niitä säännellään ainakin 50 prosentissa niistä 11 jäsenvaltioista, joissa PP1 on olemassa. Nämä tehtävät ovat:

- Junan kokoonpanon tarkastaminen:
 - ’Junan kokoonpanon tarkastaminen’
 - ’Junan kokoonpanoa koskevien asiakirjojen tarkastaminen’
- Ennen lähtöä tehtävät tarkastukset ja testit:
 - ’Jarrujen tila/jarrujärjestelmä’
 - ’Junaopastimet kunnossa’
- Junan lähtö asemilta:
 - ’Ovien sulkeminen’
 - ’Junan lähtö (toiminnot suoritettu)’
- Junan ajaminen:
 - ’Hätäjarru – käytön jälkeinen palauttaminen normaalitilaan ja kuljettajalle raportointi’
 - ’Viestintä junassa (erityisesti matkustajien turvallisuuteen liittyvä)’
- Toiminta vajaatoimintatilanteissa:
 - ’Matkustajien suojelu’
 - ’Junan lähtö’
 - ’Epätavallisista tilanteista raportointi’
- Toiminta hätätilanteissa:
 - ’Päätös junan pysäyttämisestä’
 - ’Matkustajien suojelu’
 - ’Matkustajien evakuointi’
 - ’Junan lähtö – toiminnot suoritettu’
 - ’Tiedottaminen/viestintä kuljettajan kanssa’
 - ’Tiedottaminen/viestintä rautatieyrityksen kanssa’

TT2:een kuuluu vain viisi tehtävää, joita säännellään vähintään 50 prosentissa niistä kuudesta jäsenvaltiossa, joissa PP2 on olemassa. Nämä tehtävät ovat:

- Junan lähtö asemilta:
 - ’Ovien sulkeminen’
 - ’Junan lähtö (toiminnot suoritettu)’
- Toiminta vajaatoimintatilanteissa:
 - ’Matkustajien suojelu’

- Toiminta hätätilanteissa:
 - 'Matkustajien suojele'
 - 'Matkustajien evakuointi'

'Vaihtotyö'-tehtävän suorittaminen vaihtelee jäsenvaltioiden välillä, eikä sitä ole otettu osaksi näitä toimenkuvatyyppiejä.