

Brüsszel, 2013.1.30.
COM(2013) 33 final

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK,
AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK
BIZOTTSÁGÁNAK**

a vonaton dolgozó egyéb alkalmazottak profiljáról és feladatairól

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

a vonaton dolgozó egyéb alkalmazottak profiljáról és feladatairól

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. BEVEZETÉS

A közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló 2007/59/EK irányelv¹ határozza meg, hogy a mozdonyvezetői engedély vagy harmonizált kiegészítő tanúsítvány megszerzéséhez milyen minimumkövetelményeket kell teljesíteniük a kérelmezőknek.

Az irányelv fő célja a mozdonyvezetők más tagállamokban való mozdonyvezetésének és tagállamok közötti mozgásának, illetve a vasúttársaságok közötti mobilitásának, valamint általánosságban véve az engedélynek és a harmonizált kiegészítő tanúsítványnak a vasúti ágazat valamennyi szereplője általi elismerésének megkönnyítése.

A 2007/59/EK irányelv hatálybalépése óta az irányelv rendelkezéseivel összhangban a Bizottság már további jogszabályokat is elfogadott.

2009. október 29-i határozatával² a Bizottság a 2007/59/EK irányelv 22. cikkének (4) bekezdése értelmében elfogadta a mozdonyvezetői engedélyek és a kiegészítő tanúsítványok nyilvántartásának alapvető paramétereit.

A 2007/59/EK irányelv 4. cikkének (4) bekezdésében előírtakkal összhangban a Bizottság 2009. december 3-án elfogadta a mozdonyvezetői engedélyeknek, a kiegészítő tanúsítványoknak, a kiegészítő tanúsítványok hitelesített másolatának, valamint a mozdonyvezetői engedély kérelmezésére szolgáló formanyomtatványnak a közösségi mintájáról szóló 2010/36/EU bizottsági rendeletet³.

A Bizottság 2011. november 22-én is határozatot⁴ fogadott el a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban a mozdonyvezetők képzésében részt vevő képzési központok elismerésére, a mozdonyvezetők vizsgáztatóinak elismerésére és a vizsgák szervezésére vonatkozó feltételekről, valamint szintén 2011. november 22-én egy ajánlást⁵ is elfogadott a mozdonyvezetők képzésében részt vevő képzési központoknak és a mozdonyvezetők vizsgáztatóinak a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban történő elismerési eljárásáról.

Bár a 2007/59/EK irányelv nem tér ki a fedélzeti személyzethez tartozó egyéb, biztonsági feladatokat ellátó személyekre, a 28. cikk kimondja, hogy „*az Európai Vasúti Ügynökség által készített jelentés alapján a Bizottság jelentést készít, és szükség esetén jogalkotási javaslatot terjeszt elő az egyéb alkalmazottak minősítési rendszerére. Az Ügynökség*

¹ HL L 315., 2007.12.3.

² HL L 8., 2010.1.13.

³ HL L 13., 2010.1.19.

⁴ HL L 314., 2011.11.29.

⁵ HL L 314., 2011.11.29.

azonosítja azon egyéb alkalmazottak profilját és feladatait, akik biztonsági feladatokat látnak el, és akiknek az ennek megfelelő szakmai képzése hozzájárul a vasúti biztonsághoz, amelyek közösségi szintű szabályozást igényelnek, egy olyan engedély- vagy tanúsítványrendszer segítségével, amely az ezen irányelv által létrehozott rendszerhez hasonlítható.”

E kérelem célja a munkavállalók szabad mozgásának és az uniós vasutak biztonságának növelése volt. E célból különleges figyelmet kell szentelni a mozdonyon és a vonaton dolgozó azon egyéb alkalmazottaknak, akik biztonsági feladatokat látnak el. Az egészségügyi alkalmasságra és a szakképesítésekre vonatkozó minimumszabályokat a forgalomirányítási és forgalmi ÁME-k már tartalmazzák. Mivel azonban ennek az ÁME-nek a megvalósítása nemzeti végrehajtási tervek keretében történik, és csak bizonyos mértékben vonatkozik a határokon átnyúló szolgáltatásokra, az ilyen személyzet vasúttársaságok biztonsági tanúsítási folyamataiban való részvételének jóváhagyásával járó következményeket, valamint a személyzet vasúttársaságok közötti mobilitását tekintve is némi jogbizonytalanság áll fent. Ez az oka annak, hogy az Ügynökség felkérést kapott a fedélzeti személyzethez tartozó egyéb, biztonsági feladatokat ellátó személyek tanúsításáról szóló jelentés elkészítésére.

Ez a közlemény figyelembe veszi az érintett felekkel való egyeztetést követően az Európai Vasúti Ügynökség által készített jelentést⁶, amelyet 2010-ben adtak át a Bizottságnak. A közlemény elfogadása előtt a Bizottság szolgálatai és a szociális partnerek az ágazati társadalmi párbeszéddel foglalkozó bizottság keretei között megvitatták az Európai Vasúti Ügynökség jelentésének eredményeit.

A közlemény a személyszállító vonatokon dolgozó egyéb személyekre összpontosít. Az általános áruszállítási feladatok elsősorban az áruszállító vonatok előkészítéséhez és nem a vonat közlekedtetéséhez kapcsolódnak. A vonatok előkészítéséhez nincs feltétlenül szükség vonatokat kísérő alkalmazottakra.

2. JOGSZABÁLYI KERET

A vonatkozó jogszabályi keret elsősorban az alábbiakat tartalmazza:

- A vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv, amely közös vasútbiztonsági koncepciót állapít meg. Ez az irányelv olyan tanúsítási rendszert vezet be a vasúttársaságok részére, amely a biztonságirányítási rendszerben az alkalmazottak képzésének kidolgozására és megvalósítására vonatkozó feladatokat is tartalmaz.
- A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK irányelv, amely átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) formájában létrehozza a vasúti rendszerelemekre vonatkozó követelmények meghatározásához használandó keretrendszert. Ezek az ÁME-k minimális szakképesítési, valamint egészségügyi és biztonsági körülmények formájában a vasúti rendszerek üzemeltetésében és karbantartásában részt vevő személyzetre vonatkozó követelményeket is tartalmaznak.

⁶ Jelentés a 2007/59/EK irányelv 28. cikke szerinti egyéb, biztonsági feladatokat ellátó alkalmazottak profiljáról és feladatairól. Az átjárhatósággal foglalkozó egység beszámolója: ERA/REP/14-2010/INT, 2010.9.27., közzététel nem történt.

3. A FEDÉLZETI SZEMÉLYZETHEZ TARTOZÓ EGYÉB, BIZTONSÁGI FELADATOKAT ELLÁTÓ SZEMÉLYEK MUNKAKÖRE ÉS FELADATAI TERÉN FENNÁLLÓ JELENLEGI HELYZET

3.1. A személyszállítási szolgáltatásokkal összefüggő feladatok szabályozása

Az Európai Vasúti Ügynökség jelentéséhez 11 tagállam több vasúttársasága szolgáltatott adatokat az egyéb alkalmazottak számáról. Az extrapolációval végzett becslések szerint Európában – ideértve Svájcot és Norvégiát is – 70 000 egyéb alkalmazott dolgozik személyszállító vonatokon.

Szinte mindegyik tagállam⁷ (22-ből 20) szabályozza a szakma gyakorlását, bár ezt különböző módokon és eltérő részletességgel teszik. Ugyanakkor a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004/49/EK irányelv⁸ („a vasútbiztonsági irányelv”) szerint a feladatok elvégzésének módjára vonatkozó döntéseket vasúttársasági szinten kell meghozni.

A 20 tagállam közül 14 nemzeti szinten is szabályozza a profilokat és feladatokat.

A vonatokon dolgozó egyéb alkalmazottak összes feladatának elemzése alapján a következő megállapítások tehetők:

- Az elemzés 59 olyan feladatot azonosított, amelyet személyszállítási szolgáltatásokban dolgozó egyéb munkatársak végeznek; ezek közül 48 üzemeltetési biztonsággal kapcsolatos, míg 11, a vonatút során elvégzendő, jellemzően kereskedelmi feladat (jegyvizsgálat, utastájékoztatás stb.);
- A személyszállítási szolgáltatások során előforduló feladatokat nemzeti szinten szabályozó 14 tagállam a 48 üzemeltetési biztonsággal összefüggő feladat közül 21-et szabályoz. Ez az üzemeltetési biztonsággal összefüggő 21 feladat szorosan kapcsolódik az OPE ÁME⁹ „A »Vonatkísérői« feladatok szakmai képzéseinek minimális elemeiről szóló J. mellékletéhez.

3.2. A személyszállítási szolgáltatások terén azonosított profiltípusok

A személyszállítási szolgáltatásokban dolgozó egyéb alkalmazottak számos munkakörének azonosítása megtörtént. Az egyes tagállamok által meghatározott különféle munkakörök közös alapfeladataiként két profiltípust (PP1 és PP2) vezettek be. Ezek részletes leírása a mellékletben olvasható. Bár a két profiltípushoz rendelt feladatok többsége hasonló, a PP1 és a PP2 közötti fő eltérés a „vonatok előkészítésében” rejlik. Míg a vonatok előkészítésével összefüggő szinte összes feladat a PP1-be tartozik, a PP2 mindössze egyetlen vonat-előkészítési feladatot tartalmaz.

E két profiltípusban olyan közös, biztonsági szempontból lényeges feladatok meghatározására is sor került, mint az ajtózárási eljárás, a vonatindulás és az utasok evakuálása korlátozott és

⁷ Néhány tagállam túl kevés adatot küldött ahhoz, hogy azokat figyelembe lehessen venni. A Norvégiából kapott információk szerepelnek a felmérésben.

⁸ HL L 220., 2004.6.21.

⁹ A Bizottságnak a 2010/640/EU határozattal, a 2009/107/EK határozattal és a 2008/231/EK határozattal módosított, 2006. augusztus 11-i határozata a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer forgalmi szolgálati és forgalomirányítási alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról (az értesítés a C(2006) 3593. számú dokumentummal történt). HL L 359., 2006.12.18.

vészhelyzeti üzemmód esetén. A vasúttársaságok többsége működtet PP1-re vonatkozó tanúsítási rendszert, de a PP2-re vonatkozóan nem vezettek be ilyet.

3.3. Alapkövetelmények és tanúsítás

Az egyéb alkalmazotti pozíció betöltéséhez szükséges alsó korhatárra, iskolai végzettségre, nyelvtudásra, orvosi és pszichológiai ellenőrzésekre és szakmai kompetenciára vonatkozó alapkövetelmények már most nagyon hasonlóak az Unió egész területén. A két szerepkör ezen alapkövetelményei majdnem teljesen megegyeznek, és szerepelnek az OPE ÁME-ben is, amelynek jelenlegi hatálya azonban csak a határátlépéssel járó forgalomra terjed ki.

Kilenc tagállamban vannak érvényben a vasúttársaságok számára kötelező érvényű szabályok az egyéb alkalmazottak értékelésére vonatkozó eljárásokról. 13 tagállamban vannak hatályban a képzésre vonatkozó rendelkezéseket szabályozó nemzeti jogszabályok, amelyek a kompetenciaszintek igazgatása mellett arra is szolgálnak, hogy a tudást és a készségeket legalább egy egységes alapszinten lehessen tartani. A személyszállítási szolgáltatások esetében a vasúttársaságok általában szerveznek belső képzéseket és vizsgákat. A képzés időtartama általában 4–16 hét.

A személyszállítási szolgáltatások tekintetében a vasúttársaságok egyedi eljárásokat vezettek be a készségek megfelelő szinten tartására. Változó időközönként rendszeres, illetve folyamatos képzéseket szerveznek. Közülük 12 képzés esetében váltakozó értékelési eljárásokat vezettek be, amelyek gyakorisága 3 hónap és 3 év között változik.

A vasúttársaságok által a 2004/49/EK irányelv III. melléklete e) pontjának megfelelően létrehozott biztonságirányítási rendszerek tanúsításával a nemzeti biztonsági hatóságok már most fel tudják mérni a vonatokon dolgozó egyéb alkalmazottakra vonatkozó minimális alapkövetelmények teljesülését.

3.4. A munkavállalók mobilitása

Ha mintegy 70 000 egyéb alkalmazottal számolunk Európában, és feltételezzük, hogy egy alkalmazott 35 éves pályafutása során egyszer vagy kétszer vált munkahelyet, akkor a vállalatoknál éves szinten 2000 és 4000 között alakulhat az alkalmazotti munkahelyváltások száma. Ez a szám nem tartalmazza azokat az eseteket, amikor az alkalmazottak egy másik, akár a vasúti ágazaton belüli, akár azon kívüli tevékenységbe kezdenek és emiatt lépnek ki, illetve amikor az alkalmazottakat áthelyezhetik azért, mert egy új, közszolgáltatási kötelezettséget tartalmazó szerződés alapján az előző vállalat alkalmazottait új vállalat veszi át.

Számos vasúttársaság azért nem tapasztalt munkavállalói mozgást, mert egyedüli, illetve állami vasúttársaságként működik. Azonban még az ezen a téren tapasztalattal rendelkező vasúttársaságok is szerveznek saját vállalati képzéseket a más vasúttársaságoktól átvett, korábban is vonaton dolgozó alkalmazottak számára. E speciális kiegészítő képzésre a járművek és infrastruktúrák közötti különbségek miatt van szükség. Az is előfordulhat, hogy a különböző vasúttársaságoknál különböző eljárások vannak hatályban.

A kisebb vállalatok több tapasztalattal rendelkeznek a munkavállalói mobilitás terén, mert jellemzően a hagyományos vasúttársaságoktól bérelnek alkalmazottakat. Ugyanakkor nincs bizonyíték arra, hogy a vonaton dolgozó egyéb alkalmazottak tanúsítási rendszerének hiánya korlátozná a mobilitást, és a Bizottsághoz ezzel a problémával kapcsolatban egyetlen panasz sem érkezett.

3.5. Homogenitás a szakképesítések terén

Az Európai Unióban rendkívül sokféle munkakör létezik.

Ezek átfogó harmonizálása a jelen helyzetben az alábbi okok miatt nem lenne helyes:

- Egyfelől az „ajtózárás” és a „vonatindulás (a műveletek befejeződtek)” feladata két olyan üzemeltetési eljárás, amely a különböző műszaki megoldások miatt vállalatonként eltérő lehet. E feladatoknak a vállalat szintjén kell maradniuk, szabályozásuk nem történhet az Unió szintjén.
- Másfelől a megmaradó általános feladatok mindegyike az utasbiztonsághoz kapcsolódik. Szabályozásuk általában nemzeti szinten, meghatározása pedig az Unió szintjén történik:
 - az utasok védelme korlátozott üzemmódú működés vagy vészhelyzet esetén;
 - az utasok evakuálása vészhelyzet esetén.

Az OPE ÁME 4.6. pontja és a „vonatkísérői” feladatok szakmai képezéseinek minimális elemeiről szóló J. melléklete szerint a szakmai személyzet minden tagjának rendelkeznie kell az üzemzavarnak, a vonat evakuálásának és az utasok biztonságának kezeléséhez szükséges ismeretekkel és ezen ismeretek gyakorlati alkalmazásának képességével. A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME¹⁰ a vonat személyzetének és más személyzetnek az alagutakra vonatkozó szakképzettségéről szóló 4.6.1. pontja szerint is *„a vonat személyzetének ismernie kell az alagutakban követendő biztonságos viselkedési szabályokat, és különösen képesnek kell lenniük a vonat alagútban történő evakuálására. Ez magában foglalja az utasok felszólítását arra, hogy menjenek át a következő kocsiba vagy hagyják el a vonatot, illetve az utasok elvezetését a vonaton kívüli biztonságos helyre”*.

A jelenlegi keretrendszer javítása az OPE ÁME-ben már szereplő feladatokhoz kapcsolódó követelmények részletezése, illetve kibővítése útján lenne kivitelezhető, amelynek következtében a J. melléklet a vonaton dolgozó többi alkalmazott PP1 és PP2 profiltípusaiban meghatározott valamennyi feladatra kiterjedne.

3.6. A szakképezések elismerése

A személyszállítási szolgáltatásokban dolgozó egyéb alkalmazottak esetében a szakképezések elismerésének szabályozása nem túl gyakori. Valójában csak öt tagállam vezetett be a személyszállító vonatokra nézve kötelező erejű nemzeti szabályokkal szabályozott tanúsítási rendszert. Ezek mindegyike a PP1-hez kapcsolódik; négyük esetében a tanúsítványokat a nemzeti biztonsági hatóság, míg az ötödiknél a vasúttársaság adja ki. Az áruszállítási szolgáltatások esetében a kilencből öt tagállamban létezik tanúsítási rendszer, és ezek mindegyikében a nemzeti biztonsági hatóság vagy az illetékes minisztérium felel a tanúsítványok kiadásáért.

Ez a helyzet a jelek szerint akadályozza az egységes európai vasúti térség kialakítását, mert a jelenlegi jogszabályi keretrendszerben a biztonsági tanúsítvány (A. rész és B. rész) megszerzésének kellene az egyetlen ahhoz szükséges előfeltételnek lennie, hogy egy vasúttársaság egy másik tagállamban is működhessen. Ugyanakkor amennyiben az ÁME-k még nem szabályozzák ezt a területet, a tagállamok nemzeti szabályokat alkalmazhatnak ebben a vonatkozásban; márpedig – a 3.3. szakaszban már részletezettek miatt – a forgalomirányítási és forgalmi szolgálati ÁME a szakképezések vonatkozásában mindössze a határokon átnyúló szolgáltatásokra alkalmazható. Ebben az összefüggésben fontos, hogy az adott ÁME hatálya a belföldi szolgáltatásokra is kiterjedjen, és az Európai Vasúti Ügynökséget meg kellene bízni egy ilyen bővítést célzó ajánlás elkészítésével.

¹⁰ A Bizottság 2007. december 20-i határozata a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „vasúti alagutak biztonságával” kapcsolatban elfogadott kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól (az értesítés a C(2007) 6450. számú dokumentummal történt). HL L 64., 2008.3.7.

3.7. A fedélzeti személyzethez tartozó egyéb, biztonsági feladatokat ellátó személyek kompetenciáját tanúsító európai rendszer lehetséges előnyei

A vasútbiztonsági irányelv (2004/49/EK irányelv) 13. cikkének (3) bekezdése már a következőképpen rendelkezik: „Új mozdonyvezetők, vonatkísérő személyzet és a létfontosságú biztonsági feladatokat ellátó személyzet toborzásakor a vasúttársaságoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy figyelembe vegyék a korábban más vasúttársaságoknál szerzett képzéseket, képesítéseket és szakmai tapasztalatokat. E célból e munkatársak jogosultak arra, hogy hozzáférjenek a képzésüket, képesítésüket és szakmai tapasztalataikat igazoló dokumentumhoz, azokról másolatot kapjanak, és bemutassák azokat.”

A fedélzeti személyzethez tartozó egyéb, biztonsági feladatokat ellátó személyek feladatait illetően a további harmonizáció olyan megoldást jelenthet a munkavállalói mobilitás megkönnyítésére, amely a biztonság szintjére nincs negatív hatással. Törekedni kell arra, hogy az egyéb alkalmazottakat foglalkoztató vasúttársaságok figyelembe vegyék a biztonsági feladatok elvégzése során korábban szerzett kompetenciákat és kisebb költség mellett a lehető nagyobb mértékben korlátozhassák a kiegészítő képzéseket. Ezt a célt egy európai szintű közös rendszer útján lehetne elérhetővé tenni.

A középpontba a vasúthoz kötődő feladatokat – például a korlátozott üzemmódú működés és vészhelyzet esetén az utasoknak történő segítségnyújtást – kell helyezni. Célszerű lenne, ha a nemzetközi személyszállító szolgáltatások piacának 2010. január 1-jei megnyitásával az utasok korlátozott üzemmód és vészhelyzet esetén szükséges védelme és evakuálása terén a vonaton dolgozó egyéb alkalmazottak által megszerzett kompetencia szintje az egész Európai Unió valamennyi vállalatánál azonos lenne. Ez megkönnyítené a közös értelmezést, és hozzáadott értéket jelentene az utasbiztonság terén. E harmonizáció a munkavállalói mobilitásra is pozitív hatással lehet. Ezek a közös feladatok nagy vonalakban megegyeznek az OPE ÁME J. mellékletének 3. pontja alatt felsoroltakkal.

Az ilyen célkitűzések a belföldi személyszállítási piac negyedik vasúti csomaggal összefüggésben előterjesztett megnyitásával még fontosabbá válnak.

Ugyanakkor azokat az eljárásokhoz kapcsolódó vagy járműfüggő feladatokat – például az ajtózárást –, amelyek (a különböző műszaki megoldások miatt) vállalatonként eltérhetnek, figyelmen kívül kell hagyni. Az egy másik vasúttársaságnál elhelyezkedő, vonaton dolgozó egyéb alkalmazottak valóban igényt tarthatnak az adott vasúttársaság eljárásaival és járműveivel kapcsolatos speciális képzésre.

4. A KOCKÁZATKEZELÉS ÉS AZ UTASOKNAK TÖRTÉNŐ SEGÍTSÉGNYÚJTÁS TÉMAKÖRÉBEN A VASÚTTÁRSASÁG ÁLTAL SZERVEZETT KÉPZÉSEK VÉGÉN KIBOCSÁTOTT FELADATORIENTÁLT IGAZOLÁS

A korlátozott üzemmód és vészhelyzet esetén biztosítandó segítségnyújtás és az utasbiztonság fenntartása terén szerzett alkalmazotti kompetenciák elismerése érdekében a Bizottság a munkavállalók számára európai szintű tanúsítási rendszert kíván kidolgozni az OPE ÁME egyéb alkalmazottakra vonatkozó minimális alapkövetelményeinek értelmében a kockázatkezelés és az utasoknak történő segítségnyújtás témaköréhez kapcsolódó képzés tekintetében.

Ezen igazolások kibocsátása a szerződött munkavállalót alkalmazó vasúttársaságok feladata lenne, alapjául pedig egy kétszintű rendszer szolgálna, amely az uniós szinten meghatározott minimumkövetelményekből és vállalati szinten meghatározott további követelményekből állna. A képzést egy, a vasúttársaságon kívüli képzési központ is nyújthatja, de az igazolást a vasúttársaságnak kell a saját felelősségi körén belül kiadnia.

Az igazolás megszerzéséhez vezető folyamatot négy fontos szempont alapján kell kidolgozni:

- A vasúttársaságoknak képzéseket kell szervezniük az utasok biztonságával és a részükre történő segítségnyújtással összefüggő vasút-üzemeltetési kockázatokról. Ezt a képzést a vasúttársaságok biztonságirányítási rendszerének keretében kell biztosítani, és az OPE ÁME-kben egyértelműen meghatározott követelményekre kell épülnie.
- A képzés végén a vasúttársaságoknak a biztonságirányítási rendszerük keretében szervezett képzés végén „a kockázatkezelésről és az utasoknak történő segítségnyújtásról” szóló igazolást kell kiadniuk az egyéb alkalmazottak számára. Ennek legalább az OPE ÁME-ben meghatározott összes harmonizált készségre ki kell terjednie, és a képzés során elsajátított minden egyéb készséget fel kell tüntetnie.
- Ezt az igazolást az Európai Unió egész területén el kell fogadni, és annak meglétét a vasúttársaságoknak új alkalmazottak felvételekor figyelembe kell venniük.
- A munkavállalók (egyéb alkalmazottak) részére kiállított igazolások a munkavállaló saját tulajdonát képezik. Így amennyiben a munkavállaló a későbbiekben úgy dönt, hogy egy másik vállalatnál helyezkedik el, az igazolást ismét felhasználhatja.

Ez a tanúsítási rendszer – a biztonságirányítási rendszer keretén belül jelenleg előírt és az OPE ÁME-ben meghatározott képzéseken felül – semmiféle kiegészítő képzést nem igényel.

Az igazolások kibocsátásával járó feladatnak – a vasúttársaságok költségeinek és a nemzeti biztonsági hatóságok feladatai megsokszorozódásának elkerülése érdekében – adminisztratív és gazdasági okok miatt is a vállalati szinten kell maradnia.

Az igazolások formátuma és tartalma bizonyos mértékig követheti a mozdonyvezetők kiegészítő tanúsítványairól szóló 36/2010/EK rendeletben meghatározott és kifejezetten erre a célra kiigazított előírásokat.

A vasútbiztonsági irányelv 13. cikkének (3) bekezdése már biztosítja e tanúsítás jogi alapját; szükség esetén e szempont tisztázása érdekében a Bizottság javaslatot tesz a III. melléklet kisebb módosítására. A Bizottság ezenkívül a képzések igazolására és az OPE ÁME hatókörének meghatározása céljából az OPE ÁME aktualizálására is javaslatot fog tenni.

A szakképesítéseket illetően vállalati szinten további (biztonsággal összefüggő vagy akár attól független) feladatokat és követelményeket lehet meghatározni, amennyiben azok nem akadályozzák a munkavállalói mobilitást.

Az egyéb alkalmazottak kompetenciáinak uniós szintű elismerése nemcsak hozzáadott értéket jelenthet az utasbiztonság szempontjából, hanem pozitív hatással lehet a munkavállalói mobilitásra, miközben csökkentheti a vasúttársaságok felesleges képzések miatt felmerülő költségeit.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők képviselői (az Európai Vasutak Közössége [CER] és az Európai Pályahálózat-működtetők [EIM]) úgy vélik, hogy a meglévő jogszabályok már az összes szükséges követelményt tartalmazzák, és az egyéb alkalmazottak tanúsítási, illetve engedélyezési rendszere nem hogy semmilyen hasznos új elemet nem tenne hozzá a már meghatározottakhoz, de költségvonzata is magas lehet. Másrészt azonban az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) egy olyan európai tanúsítási rendszer felállítását követeli a vonatszemélyzet számára, amely a nemzeti biztonsági hatóságok által kiadott engedélyekre és a vasúttársaságok által kibocsátott kiegészítő tanúsítványokra egyaránt kiterjed.

5. AZ EGYÉB ALKALMAZOTTAK ÁLTAL VÉGZETT BIZTONSÁGI FELADATOK TAGÁLLAMI SZABÁLYOZÁSA

A 2.1. szakaszban már említettek szerint a legtöbb tagállam kötelező érvényű nemzeti szabályokat írt elő a szakma különböző módokon és különböző részletességi szinten történő szabályozására.

Azokat a kötelező érvényű nemzeti szabályokat, amelyeket a nemzeti hatóságok hoztak létre vagy a nemzeti vállalatoktól vettek át és emeltek nemzeti szintre, az adott tagállamban működő valamennyi vasúttársaságnak alkalmaznia kell.

Általánosságban e szabályozások a jelek szerint három ok miatt nem felelnek meg maradéktalanul az európai jogszabályoknak:

- Nem felelnek meg teljes mértékben az elvégzendő feladatokat meghatározó OPE ÁME-nek, mivel vannak olyan tagállamok, amelyek előírják ezek elvégzésének módját.
- A nemzeti szintű szabályozás a jelek szerint korlátozza az üzleti tevékenységet és különösen a munkavállalói mobilitást. Sőt, a kötelező érvényű nemzeti szintű szabállyá váló vállalati szabályok (közvetett szabályok) egyértelmű versenyelőnyt biztosítanak a hagyományos vasúttársaságoknak.
- Amikor a nemzeti hatóságok részletes üzemeltetési eljárásokat állapítanak meg, olyan feladatköröket is átvesznek, amelyeket a vasúttársaságoknak és pályahálózat-működtetőknek kellene végezniük. A feladatok nemzeti szinten történő részletes szabályozása korlátozhatja a vasúttársaságok feladatkörét, és ellentétes lehet a vasútbiztonsági irányelv 4. cikkének (3) bekezdésével.

Hacsak nincs olyan különös szempont, amely miatt a hálózat külön szabályokat igényelne, a feladatok elvégzésének módjára vonatkozó szabályokat a vasúttársaság szintjén, nem pedig nemzeti szinten kell bevezetni. Igaz, az eljárások vasúttársaságonként eltérhetnek, a lényeg, hogy a feladat elvégzése megtörténjen.

A Bizottság ennél fogva fel kívánja kérni a tagállamokat arra, hogy vizsgálják felül azokat a nemzeti szabályait, amelyeknek kötelezően összhangban kell állniuk az OPE ÁME-vel. Ezt a vasútbiztonsági irányelv végrehajtásával és a nemzeti biztonsági szabályok Európai Vasúti Ügynökség által végzett elemzésével összefüggésben kell megtenniük.

6. KÖVETKEZTETÉS: A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK

A Bizottság fel fogja kérni az Európai Vasúti Ügynökséget arra, hogy dolgozza ki az egyéb alkalmazottak számára az utasbiztonsági kérdésekre összpontosító igazolás kibocsátásához szükséges rendelkezéseket. Az Ügynökség meg fogja határozni az egyéb alkalmazottak olyan közös biztonsági feladatait, amelyek nem függenek össze a járművek felépítésével és a gördülőállománnyal, valamint a képzési igazolás tartalmát és az OPE ÁME J. mellékletének alkalmazási körét. Az Ügynökség ki fogja dolgozni a biztonsági feladatok tekintetében a munkavállalók számára nyújtandó, igazolás megszerzésével záruló képzés modelljét. A vasútbiztonsági irányelv III. mellékletének módosításával az igazolás megszerzéséhez vezető folyamat bekerül a vasúttársaság biztonságirányítási rendszerére vonatkozó rendelkezések közé.

Az igazolási rendszer iránti igényt a belföldi személyszállítási piacnak a negyedik vasúti csomagban javasolt megnyitása is megerősíti.

A Bizottság fel fogja kérni az Európai Vasúti Ügynökséget, hogy nemzeti biztonsági szabályokról szóló elemzésébe emeljen be egy, az egyéb alkalmazottakra vonatkozó kötelező erejű nemzeti biztonsági szabályokról és hatáskör-túllépéseik mértékéről szóló fejezetet. Amennyiben ezek a szabályok nem lennének kompatibilisek az uniós jogszabályokkal, a Bizottság megfelelő intézkedéseket hozhat azok helyes alkalmazásának biztosítására.

Az egyéb alkalmazottak olyan szakmai csoportot alkotnak, amely az üzemeltetésbiztonság, valamint az utasbiztonság tekintetében fontos szerepet játszik egy biztonságos vasúti rendszer megteremtésében. A Bizottság úgy véli, hogy javaslatai növelni fogják a vasútbiztonság terén elért teljesítményeket, és e fontos vasúti szakma minőségének javításán túl az ilyen beosztásban dolgozó munkavállalók mobilitását is támogatják.

MELLÉKLET

A PROFILTÍPUSOKON (PP) BELÜLI FŐ FELADATOK LEÍRÁSA

A PP1-be összesen 17 feladat tartozik, ezeket a PP1-et bevezető 11 tagállam legalább 50%-a szabályozza. Ezek a feladatok a következők:

- Vonatösszeállítás ellenőrzése:
 - „Vonatösszeállítás ellenőrzése”
 - „Vonat-összeállítási jegyzék/dokumentáció ellenőrzése”
- Indulás előtti ellenőrzések és próbák:
 - „Fékek állapota/fékrendszer”
 - „A vonatjelzések működnek”
- A vonat indulása állomásról:
 - „Ajtózárás”
 - „Vonatindulás (a műveletek befejeződtek)”
- A vonat közlekedése:
 - „Vészfék – használat után alaphelyzetbe történő visszaállítás és a mozdonyvezető tájékoztatása”
 - „Fedélzeti kommunikáció (különösen az utasbiztonság)”
- Működés korlátozott üzemmódban:
 - „Utasvédelem”
 - „A vonat indulása”
 - „Minden szokatlan esemény jelentése”
- Működés vészhelyzetben:
 - „Vonatmegállításra vonatkozó döntés”
 - „Utasvédelem”
 - „Utasok evakuálása”
 - „Vonatindulás (a művelet befejeződött)”
 - „A vezető tájékoztatása/kommunikáció a vezetővel”
 - „A vasúttársaság tájékoztatása/kommunikáció a vasúttársasággal”

A PP2-re vonatkozóan mindössze öt olyan feladat van, amelyet a PP2-höz soroltak, ezeket a PP2-t bevezető hat tagállam legalább 50%-a szabályozza. Ezek a feladatok a következők:

- A vonat indulása állomásról:
 - „Ajtózárás”
 - „Vonatindulás (a műveletek befejeződtek)”
- Működés korlátozott üzemmódban:
 - „Utasvédelem”

- Működés vészhelyzetben:
 - „Utasvédelem”
 - „Utasok evakuálása”

A tagállamokban eltérő módokon besorolt „tolatási” feladatot e profiltípusok figyelmen kívül hagyják.