



Briuselis, 2013 01 30
COM(2013) 33 final

**KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

dėl kitų traukinio brigados narių darbo profilio ir užduočių

(Tekstas svarbus EEE)

**KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

dėl kitų traukinio brigados narių darbo profilio ir užduočių

(Tekstas svarbus EEE)

1. ĮVADAS

Direktyva 2007/59/EB dėl traukinių mašinistų, valdančių lokomotyvus ir traukinius geležinkelių sistemoje Bendrijos teritorijoje, sertifikavimo¹ nustatyti būtinieji reikalavimai, kuriuos turi atitikti pareiškėjas, kad galėtų gauti traukinio mašinisto pažymėjimą arba suderintą papildomą sertifikatą.

Ta direktyva visų pirma siekta padėti traukinio mašinistams dirbti kitoje valstybėje narėje ir judėti iš vienos valstybės narės į kitą, taip pat padėti jiems pereiti iš vienos geležinkelio įmonės į kitą ir apskritai sudaryti geresnes sąlygas, kad pažymėjimą ir suderintą papildomą sertifikatą pripažintų visos geležinkelių transporto sektoriaus suinteresuotosios šalys.

Įsigaliojus Direktyvai 2007/59/EB Komisija jau priėmė papildomus teisės aktus pagal tos direktyvos nuostatas.

2009 m. spalio 29 d. sprendimu² Komisija patvirtino pagrindinius traukinio mašinisto pažymėjimų ir papildomų sertifikatų, numatytų Direktyvos 2007/59/EB 22 straipsnio 4 dalyje, registru parametrus.

2009 m. gruodžio 3 d. Komisija, kaip reikalaujama Direktyvos 2007/59/EB 4 straipsnio 4 dalimi, priėmė Komisijos reglamentą (ES) Nr. 36/2010 dėl traukinio mašinisto pažymėjimų, papildomų sertifikatų, patvirtintų papildomų sertifikatų nuorašų ir prašymo išduoti traukinio mašinisto pažymėjimą formų Bendrijos modelių³.

Be to, 2011 m. lapkričio 22 d. Komisija priėmė Sprendimą dėl kriterijų, kuriais remiantis pripažįstami traukinių mašinistų mokymo centrai bei traukinių mašinistų egzaminuotojai ir organizuojami egzaminai pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/59/EB⁴, ir Rekomendaciją dėl traukinių mašinistų mokymo centrų ir tikrintojų pripažinimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/59/EB tvarkos⁵.

Nors Direktyvos 2007/59/EB taikymo sritis neapima kitų traukinio brigados narių, vykdančių su sauga susijusias užduotis, 28 straipsnyje nurodoma, kad *Europos geležinkelio agentūros parengtos ataskaitos pagrindu Komisija parengia ataskaitą ir, jei tikslinga, pateikia teisėkūros pasiūlymą dėl kitų brigados narių sertifikavimo sistemos. Agentūra nurodo kitų brigados narių, atliekančių su sauga susijusias užduotis, savo profesine kvalifikacija atitinkamai prisidedančių prie geležinkelių saugos, darbo turinio aprašymą ir jų užduotis,*

¹ OL L 315, 2007 12 3.

² OL L 8, 2010 1 13.

³ OL L 13, 2010 1 19.

⁴ OL L 314, 2011 11 29.

⁵ OL L 314, 2011 11 29.

kurios turėtų būti reglamentuojamos Europos Sąjungos lygiu naudojant pažymėjimų arba sertifikatų sistemą, kuri gali būti panaši į šioje direktyvoje nustatytą sistemą.

Toks reikalavimas pagrįstas siekiu didinti darbuotojų judėjimo laisvę ir ES geležinkelių saugą; todėl ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas kitiems brigados nariams, atliekantiems su sauga susijusias užduotis lokomotyvuose ir traukiniuose. Būtinieji reikalavimai, susiję su sveikatos patikrinimu ir profesine kvalifikacija, jau yra nustatyti Traukinių eismo organizavimo ir valdymo techninėje sąveikos specifikacijoje (toliau – Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS). Tačiau ta TSS yra vykdoma įgyvendinant nacionalinius įgyvendinimo planus ir tam tikru mastu taikoma tik tarpvalstybinėms paslaugoms, todėl esama tam tikro teisinio neapibrėžtumo, susijusio su tokių darbuotojų priėmimu vykdyti geležinkelio įmonių saugos sertifikatų išdavimą ir su jų judumu iš vienos geležinkelio įmonės į kitą. Todėl Agentūros buvo paprašyta parengti kitų brigados narių, atliekančių su sauga susijusias užduotis, sertifikavimo ataskaitą.

Šiame komunikate atsižvelgiama į ataskaitą⁶, kurią pasikonsultavusi su suinteresuotosiomis šalimis parengė ir 2010 m. Komisijai pateikė Europos geležinkelio agentūra (ERA). Prieš priimdamos šį komunikatą, Komisijos tarnybos aptarė ERA ataskaitos išvadą su socialiniais partneriais sektoriaus socialinio dialogo komitete.

Šis komunikatas skirtas kitiems keleivinių traukinių brigados nariams. Su krovniais susijusios bendrosios užduotys yra daugiau susijusios su prekių traukinių parengimu, o ne važiavimu. Traukinių rengia nebūtinai traukinį lydintys darbuotojai.

2. TEISINIS PAGRINDAS

Taikytiną teisinį pagrindą sudaro:

- Saugos geležinkeliuose direktyva (2004/49/EB), kuria nustatomas bendras požiūris į saugą. Šia direktyva nustatoma geležinkelio įmonių licencijavimo sistema, pagal kurią taikant saugos valdymo sistemą nustatoma personalo mokymo apibrėžimo ir vykdymo atsakomybė;
- Direktyva 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje, kuria techninėmis sąveikos specifikacijomis (TSS) nustatoma geležinkelių sistemos sudedamosioms dalims taikomų reikalavimų apibrėžimo sistema. Šios TSS apima ir būtinųjų profesinės kvalifikacijos bei sveikatos ir darbo saugos sąlygų reikalavimus, taikomus darbuotojams, dalyvaujantiems geležinkelių sistemos valdyme ir priežiūroje.

3. KITŲ BRIGADOS NARIŲ, ATLIEKANČIŲ SU SAUGA SUSIJUSIAS UŽDUOTIS, DARBO PROFILIS IR UŽDUOTYS ŠIANDIEN

3.1. Keleivių vežimo paslaugų užduočių reglamentavimas

Rengdama ataskaitą ERA surinko keliolikos geležinkelio įmonių iš vienuolikos valstybių narių duomenis apie kai kuriuos kitus brigados narius. Ekstrapoliacijos būdu nustatyta, kad kitų keleivinių traukinių brigados narių skaičius Europoje, įskaitant Šveicariją ir Norvegiją, siekia 70 tūkst.

⁶ Pagal Direktyvos 2007/59/EB 28 straipsnį pateikta ataskaita dėl kitų traukinio brigados narių, atliekančių su sauga susijusias užduotis, profilio ir užduočių. Sąveikumo skyrius, nuoroda ERA/REP/14-2010/INT, 2010 9 27. Neskelbta.

Beveik visose valstybėse narėse⁷ (20 iš 22) ši profesija reglamentuojama, nors skirtingais būdais ir skirtingu mastu. Tačiau pagal Direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo⁸ (Saugos geležinkeliuose direktyva) sprendimai dėl to, kaip turi būti atliekamos užduotys, turėtų būti priimami geležinkelio įmonės lygmeniu.

14 iš 20 valstybių narių darbo aprašymus ir užduotis taip pat reglamentuoja nacionaliniu lygmeniu.

Iš kitų traukinio brigados narių užduočių analizės matyti, kad:

- nustatyta, kad kiti keleivinių traukinių brigados nariai vykdo 59 užduotis, į kurias įeina 48 eksploataavimo saugos užduotys ir 11 tipinių komercinių užduočių, kurios turi būti atliktos važiuojant traukiniui (bilietų patikra, pranešimai keleiviams ir t. t.);
- 21 iš 48 eksploataavimo saugos užduočių yra reglamentuojama 14-oje valstybių narių, kurios reglamentuoja keleivių vežimo paslaugų užduotis nacionaliniu lygmeniu. Taigi 21 eksploataavimo saugos užduotis yra glaudžiai susijusi su Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS⁹ J priedu „Minimalūs elementai, svarbūs profesinei kvalifikacijai, susijusiai su traukinių lydėjimu“.

3.2. Keleivių vežimo paslaugas teikiančių darbuotojų profilių modelių nustatymas

Nustatyta nemažai kitų keleivinių traukinių brigados narių darbo profilių. Nustatyti du profilių modeliai (PM1 ir PM2), kuriuos sudaro bendros esminės užduotys, priskiriamos skirtingiems darbo profiliams įvairiose valstybėse narėse; šie du modeliai išsamiai pateikti priede. Nors dauguma skiriamų užduočių abiejuose profilių modeliuose yra panašios, esminis skirtumas tarp PM1 ir PM2 yra traukinių parengimas. PM1 apima beveik visas traukinio parengimo užduotis, o PM2 priskiriama tik viena iš šių užduočių.

Pagal šiuos du profilių modelius nustatytos bendros su sauga susijusios užduotys, kaip antai durų uždarymo tvarka, traukinio išvykimas ir keleivių evakuacija suprastėjus sąlygoms arba susidarius avarinei padėčiai. Dauguma geležinkelio įmonių yra įdiegusios PM1 sertifikavimo sistemą, tačiau PM2 nesertifikuojami.

3.3. Pagrindiniai reikalavimai ir sertifikavimas

Minimalaus amžiaus, išsilavinimo, kalbos įgūdžių, sveikatos ir psichologinio patikrinimų pagrindiniai reikalavimai ir profesinė kompetencija, privaloma siekiant tapti kitu brigados nariu, visoje Europos Sąjungoje jau dabar labai panašūs. Šie pagrindiniai reikalavimai yra beveik vienodi abiejuose profiliuose ir jau numatyti Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS, kuri, deja, šiuo metu taikoma tik tarpvalstybiniam eismui.

Devyniose valstybėse narėse geležinkelio įmonėms galioja privalomos kitų brigados narių vertinimo taisyklės. Siekiant užtikrinti, kad žinios ir įgūdžiai atitiktų bent standartinį lygį, ir valdyti kompetencijos lygį, trylikoje valstybių narių mokymo sąlygoms taikomos nacionalinės

⁷ Kai kurių valstybių narių duomenys buvo nepakankami, todėl į juos neatsižvelgta. Norvegijos duomenys rengiant ataskaitą įtraukti.

⁸ OL L 220, 2004 6 21.

⁹ 2006 m. rugpjūčio 11 d. Komisijos sprendimas dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos „Traukinių eismo organizavimo ir valdymo“ posistemio techninės sąveikos specifikacijos (*pranešta dokumentu Nr. C(2006) 3593*) su pakeitimais, padarytais sprendimais 2010/640/ES, 2009/107/EB ir 2008/231/EB, OL L 359, 2006 12 18.

taisyklės. Geležinkelio įmonės paprastai rengia keleivių vežimo paslaugų srities mokymo kursus ir egzaminus įmonėje. Paprastai mokymo kursai trunka 4–16 savaitių.

Siekdamos išlaikyti atitinkamo lygio įgūdžius, geležinkelio įmonės yra parengusios konkrečias keleivių vežimo paslaugų procedūras. Jos rengia periodinius arba tęstinius mokymo kursus nevienodais intervalais; dvylikai šių kursų nustatytos netęstinio vertinimo procedūros, vykstančios dažniausiai kas 3 mėnesius, rečiausiai – kas 3 metus.

Sertifikuodamos saugos valdymo sistemas, kurias pagal Direktyvos 2004/49/EB III priedo e punktą įgyvendina geležinkelio įmonės, nacionalinės saugos institucijos jau gali įvertinti, kaip laikomasi minimalių pagrindinių reikalavimų, taikomų kitiems traukinio brigados nariams.

3.4. Darbuotojų judumas

Darant prielaidą, kad brigados narys per savo 35-erių metų stažą pakeičia darbą 1–2 kartus, brigados narių, pereinančių iš vienos įmonės į kitą, skaičius per metus galėtų siekti 2–4 tūkst., nes dabar Europoje yra apie 70 tūkst. kitų brigados narių. Nustatant šį skaičių, neatsižvelgta į tai, kad darbuotojai taip pat pereina dirbti į kitokias pareigas geležinkelių sektoriuje ar kitur, ar į tai, kad darbuotojai gali būti perkelti į kitas pareigas, kai pagal naują Viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį ankstesnės jų įmonės personalą perima nauja įmonė.

Keliose geležinkelio įmonėse personalas nesikeitė, nes jos yra vienintelės arba valstybinės geležinkelio įmonės. Tačiau net ir tos įmonės, kurioms tenka susidurti su darbuotojų judumu, įdarbindamos naujus traukinio personalo narius iš kitų geležinkelio įmonių rengia specialius įmonės mokymo kursus. Tokie specialūs kursai rengiami dėl riedmenų ir infrastruktūros skirtumų. Be to, gali skirtis ir įvairių geležinkelio įmonių procedūros.

Mažos įmonės yra labiau patyrusios darbuotojų judumo srityje, nes įdarbina brigados narius iš tradicinių įmonių. Tačiau nėra jokių įrodymų, kad kitų brigados narių judumui trukdytų tai, jog neegzistuoja sertifikavimo programa, be to, Komisija šiuo klausimu nėra gavusi jokių skundų.

3.5. Profesinės kvalifikacijos vienodumas

Visoje Europos Sąjungoje egzistuoja patys įvairiausi darbo profiliai.

Dabar juos visus suvienodinti būtų netikslinga dėl tokių priežasčių:

- viena vertus, tiek durų uždarymo, tiek traukinio išvykimo (veiklos pabaiga) užduotys yra veiklos procedūros, kurios dėl skirtingų techninių sprendimų įvairiose įmonėse gali skirtis. Todėl jos turėtų būti nustatomos įmonės lygmeniu, nereglamentuojant jų ES lygmeniu;
- kita vertus, visos likusios bendros užduotys yra susijusios su keleivių sauga. Paprastai jos reglamentuojamos nacionaliniu lygmeniu ir apibrėžiamos ES lygmeniu:
 - keleivių apsauga suprastėjus sąlygoms ir susidarius avarinei padėčiai;
 - keleivių evakuacija susidarius avarinei padėčiai.

Pagal 4.6 punktą ir Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS J priedą „Minimalūs elementai, svarbūs profesinei kvalifikacijai, susijusiai su traukinių lydėjimu“ visi profesionalūs darbuotojai turėtų turėti reikalingų žinių, kad galėtų valdyti padėtį suprastėjus traukinio veikimui, traukinio evakuaciją ir keleivių saugą, ir mokėti jomis pasinaudoti praktikoje. Be to, remiantis SRT TSS¹⁰ 4.6.1 papunkčiu „Traukinio įgulos ir kito personalo su

¹⁰ 2007 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas dėl transeuropinės paprastųjų ir greitųjų geležinkelių sistemos techninės sąveikos specifikacijos „geležinkelių tunelių sauga“ (pranešta dokumentu Nr. C(2007) 6450), OL L 64, 2008 3 7.

tuneliais susijusių klausimų išmanymas“, „[v]isa traukinio įgula turi turėti žinių apie saugos atžvilgiu tinkamą elgesį tuneliuose ir visų pirma sugebėti evakuoti keleivius iš tunelyje esančio traukinio. Tai apima nurodymus, kaip keleiviams pereiti į kitą vagoną arba kaip išlipti iš traukinio ir kaip juos išvesti iš traukinio į saugią vietą“.

Dabartinė sistema būtų pagerinta išsamiau nustačius arba plačiau pradėjus taikyti reikalavimus užduotims, jau numatytoems pagal Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS, siekiant, kad J priedas apimtų visas kitų brigados narių užduotis, nustatytas PM1 ir PM2 profilių modeliuose.

3.6. Profesinės kvalifikacijos pripažinimas

Kitų keleivinių traukinių brigados narių profesinės kvalifikacijos pripažinimas yra reglamentuojamas tik keliose valstybėse narėse. Išties tik penkios valstybės narės yra įdiegusios sertifikavimo sistemą, kuriai taikomos nacionalinės privalomos taisyklės, skirtos keleiviniams traukiniams. Visos šios sistemos susijusios su PM1, o keturioms iš jų sertifikatus išduoda nacionalinė saugos agentūra. Penktajai sertifikatus išduoda geležinkelio įmonė. Krovinių paslaugų srities sertifikavimo sistemos įdiegtos penkiose iš devynių valstybių narių ir visose jose už sertifikatų išdavimą atsako nacionalinė saugos agentūra arba kompetentinga ministerija.

Atrodo, kad tokia padėtis trukdo kurti bendrą Europos geležinkelių erdvę, nes pagal dabartinę teisės sistemą vienintelė išankstinė sąlyga, kurią turi įvykdyti geležinkelio įmonė, norinti teikti paslaugas vienoje valstybėje narėje, – yra gauti saugos sertifikatą (A ir B dalys). Tačiau valstybės narės tam gali būti nustačiusios nacionalines taisykles, jei šiai sričiai dar netaikomos TSS, o, kaip paaiškinta 3.3 skirsnyje, Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS profesinės kvalifikacijos atžvilgiu yra taikytina tik tarpvalstybinėms paslaugoms. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, tos TSS taikymo srities išplėtimas, į ją įtraukiant vidaus paslaugas, yra svarbus, todėl ERA turėtų būti įgaliota parengti rekomendaciją dėl tokio išplėtimo.

3.7. Privalumai, kuriuos gali teikti Europos sistema, pagal kurią būtų tikrinama kitų traukinio brigados narių, atliekančių su sauga susijusias užduotis, kompetencija

Saugos geležinkeliuose direktyvos (2004/49/EB) 13 straipsnio 3 dalyje jau nurodoma, kad „[a]trenkant naujus traukinių mašinistus, traukinių palydovus ir esmines saugos užduotis vykdančią personalą, geležinkelio įmonės turi turėti galimybę atsižvelgti į bet kokius anksčiau kitose geležinkelio įmonėse gautus mokymus, kvalifikaciją ir įgytą patirtį. Dėl to tokiam personalui suteikiama galimybė susipažinti su visais dokumentais, liudijančiais apie jo mokymą, kvalifikaciją ir patirtį, gauti dokumentų kopijas ir apie juos pranešti“.

Siekiant palengvinti darbuotojų judumą ir kartu nepakenkti saugos lygiui, kitų traukinio brigados narių, atliekančių su sauga susijusias užduotis, užduotys galėtų būti toliau derinamos. Tuo turėtų būti siekiama, kad geležinkelio įmonė, įdarbindama kitus brigados narius, galėtų atsižvelgti į anksčiau darbuotojo įgytą kompetenciją su sauga susijusių užduočių atžvilgiu ir kuo labiau sumažintų papildomą mokymą ir savo sąnaudas. Ši tikslą pasiekti turėtų padėti bendra Europos masto sistema.

Daugiausia dėmesio reikėtų skirti konkrečiai su geležinkeliu susijusioms užduotims, kaip antai pagalbai keleiviams suprastėjus sąlygoms ir susidarius avarinei padėčiai. Dėl rinkos atvėrimo tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms nuo 2010 m. sausio 1 d. būtų logiška visose Europos Sąjungos įmonėse suvienodinti kitų brigados narių kompetenciją, susijusią su keleivių apsauga ir evakuacija suprastėjus sąlygoms arba susidarius avarinei padėčiai. Tai palengvintų bendrą supratimą, o keleivių saugai duotų papildomos naudos. Be to, tai teigiamai

paveiktų darbuotojų judumą. Paprastai šios bendros užduotys sutampa su užduotimis, jau nustatytomis Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS J priedo 3 punkte.

Atsižvelgiant į ketvirtajame teisės aktų rinkinyje siūlomą vidaus keleivių vežimo rinkos atvėrimą, minėtas tikslas yra dar svarbesnis.

Kita vertus, su procedūromis ir riedmenimis susijusios užduotys (pavyzdžiui, durų uždarymas), kurios dėl skirtingų techninių sprendimų gali skirtis įvairiose įmonėse, neturėtų būti svarstomos. Brigados nariui, pereinančiam dirbti į kitą geležinkelio įmonę, išties reiktų specialaus mokymo, kad susipažintų su tos įmonės procedūromis ir naudojamais riedmenimis.

4. GELEŽINKELIO ĮMONĖS VYKDOMO RIZIKOS IR PAGALBOS KELEIVIAMS MOKYMO ATESTAVIMAS PAGAL UŽDUOTIS

Kad būtų galima pripažinti brigados nario įgytą kompetenciją teikti pagalbą ir užtikrinti keleivių saugą suprastėjus sąlygoms arba susidarius avarinei padėčiai, Komisija ketina Europos lygmeniu parengti rizikos ir pagalbos keleiviams mokymo atestavimą; tokiuose mokymo kursuose darbuotojas dalyvautų, kad įvykdytų visus minimalius pagrindinius reikalavimus, pagal Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS taikomus kitiems brigados nariams.

Už tokį atestavimą turėtų būti atsakingos geležinkelio įmonės, įdarbinančios ar samdančios darbuotojus, o pats atestavimas turėtų būti vykdomas dviem lygmenimis – pagal ES lygmeniu nustatytus minimalius pagrindinius reikalavimus ir pagal papildomas įmonės lygmens reikalavimus. Tokius mokymo kursus taip pat galėtų rengti nuo geležinkelio įmonės nepriklausantis mokymo centras, tačiau patį atestavimą savo atsakomybe turėtų atlikti geležinkelio įmonė.

Atestavimo procesas turėtų būti parengtas atsižvelgiant į keturis svarbius aspektus:

- geležinkelio įmonės turėtų organizuoti mokymo užsiėmimus, skirtus geležinkelio veiklos rizikai, susijusiai su keleivių sauga ir pagalba keleiviams. Tokie užsiėmimai turėtų būti numatyti geležinkelio įmonės eismo saugos valdymo sistemoje ir grindžiami Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS aiškiai nurodytais reikalavimais;
- baigiantis mokymo kursams, geležinkelio įmonės kitiems brigados nariams turėtų išduoti jų eismo saugos valdymo sistemoje nustatytą „rizikos ir pagalbos keleiviams mokymo atestatą“. Juo turėtų būti patvirtinti bent visi Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS numatyti suderinti įgūdžiai, taip pat paminėti papildomi įgūdžiai, įgyti per mokymo kursus;
- šis atestatas turėtų galioti visoje Europos Sąjungoje, o geležinkelio įmonės, įdarbindamos darbuotojus, privalo į jį atsižvelgti;
- darbuotojams (kitiems brigados nariams) įteiktas atestatas tampa jų nuosavybe. Norėdami pereiti į kitą įmonę, jie galės juo vėl pasinaudoti.

Pagal tokią atestavimo sistemą nenumatomas joks papildomas mokymas, išskyrus mokymą, dabar privalomą pagal saugos valdymo sistemą ir jau apibrėžtą Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS.

Administraciniais ir ekonominiais sumetimais atestavimo reikalai turėtų būti sprendžiami geležinkelio įmonės lygmeniu, kad ji išvengtų papildomų sąnaudų, o nacionalinės saugos agentūros – atsakingų papildomų užduočių.

Atestato forma ir turinys tam tikru mastu gali būti susieti su Reglamente 36/2010/EB nustatytais reikalavimais, taikomais traukinių mašinistų papildomiems sertifikatams, juos pritaikant pagal šią konkrečią paskirtį.

Šio atestavimo teisinis pagrindas jau numatytas Saugos geležinkeliuose direktyvos 13 straipsnio 3 dalyje; prireikus Komisija pasiūlys nežymiai pakeisti III priedą, kad šis aspektas būtų nurodytas aiškiau. Be to, Komisija pasiūlys atnaujinti Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS, kad būtų patikslinta mokymo atestato taikymo ir pačios TSS sritis.

Nevaržant darbuotojų judumo, įmonės lygmeniu gali būti numatytos papildomos užduotys (susijusios arba nesusijusios su sauga) ir papildomi profesinės kvalifikacijos reikalavimai.

Kitų brigados narių kompetencijos pripažinimas ES lygmeniu teiktų papildomos naudos keleivių saugai ir galėtų teigiamai paveikti darbuotojų judumą, o geležinkelio įmonių vykdomo perteklinio mokymo sąnaudos sumažėtų.

Geležinkelio įmonių atstovai ir infrastruktūros valdytojai (Europos geležinkelių bendrija ir Europos geležinkelių infrastruktūros valdytojai) mano, kad dabartiniais teisės aktais jau nustatyti visi būtini reikalavimai ir kad kitiems brigados nariams skirta sertifikavimo arba licencijavimo sistema ne tik neduotų jokios papildomos naudos, bet ir pareikalautų didelių sąnaudų. Kita vertus, Europos transporto darbuotojų federacija (ETF) reikalauja nustatyti Europos traukinių personalo sertifikavimo sistemą, įskaitant nacionalinių saugos institucijų teikiamas licencijas ir geležinkelio įmonių išduodamus papildomus sertifikatus.

5. SU SAUGA SUSIJUSIŲ UŽDUOČIŲ, KURIAS VYKDO KITI BRIGADOS NARIAI, REGLAMENTAVIMAS VALSTYBIŲ NARIŲ LYGMENIU

Kaip minėta 2.1 skirsnyje, daugumoje valstybių narių yra nustatytos privalomos nacionalinės taisyklės, kuriomis ši profesija reglamentuojama įvairiais aspektais ir nevienodai išsamiai.

Šių privalomų nacionalinių taisyklių, kurias nustatė nacionalinės valdžios institucijos arba kurios iš nacionalinės įmonės lygmens perkeltos į nacionalinį lygmenį, privalo laikytis visos tose valstybėse narėse veikiančios geležinkelio įmonės.

Apskritai atrodo, kad šis reglamentavimas nevisiškai atitinka Europos teisės aktus dėl trijų priežasčių:

- taisyklės nevisiškai atitinka Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS, kurioje nurodoma, ką reikia daryti, nes kai kuriose valstybėse narėse nurodoma, kaip tai reikia daryti;
- panašu, kad nacionalinio lygmens reglamentavimu ribojamas verslas ir ypač darbuotojų judumas. Be to, šios privalomų nacionalinių taisyklių statusą įgijusios įmonių taisyklės (netiesioginės taisyklės) tradicinėms geležinkelio įmonėms teikia aiškų konkurencinį pranašumą;
- nustatydamos išsamias veiklos procedūras, nacionalinės valdžios institucijos prisiima įsipareigojimą, kuris turėtų tekti geležinkelio įmonėms ir infrastruktūros valdytojams. Išsamiau užduočių reglamentavimu nacionaliniu lygmeniu gali būti ribojamos geležinkelio įmonių pareigos, todėl tai gali prieštarauti Saugos direktyvos 4 straipsnio 3 daliai.

Jei nesama jokio ypatingo tinklo aspekto, kuriam reglamentuoti būtų reikalingos specialios taisyklės, užduočių atlikimo būdus reglamentuojančios taisyklės turėtų būti nustatomos ne nacionaliniu, o geležinkelio įmonių lygmeniu. Iš tikrųjų svarbiausia, kad užduotys būtų atliekamos net jei visose geležinkelio įmonėse procedūros skirtingos.

Taigi Komisija ketina paprašyti valstybių narių peržiūrėti savo nacionalines taisykles, kurios privalo atitikti Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS. Tai bus atlikta įgyvendinant Saugos geležinkeliuose direktyvą ir nacionalinių saugos taisyklių analizę, kurią šiuo metu atlieka ERA.

6. IŠVADOS. TOLESNI VEIKSMAI

Komisija paprašys Europos geležinkelių agentūros parengti būtinas kitų brigados narių atestavimo nuostatas, orientuotas į keleivių saugos aspektus. Agentūra nustatys kitų brigados narių bendras užduotis, susijusias su sauga, tačiau nesusijusias su transporto priemonės konstrukcija ir (arba) riedmenimis, ir apibrėš mokymo atestato turinį bei Traukinių eismo organizavimo ir valdymo TSS J priedo taikymo sritį. Agentūra parengs su sauga susijusių užduočių atestavimo mokymo, skirto darbuotojams, modelį. Saugos geležinkeliuose direktyvos III priedo pakeitimu ši atestavimo procesą bus numatyta įtraukti į geležinkelio įmonės eismo saugos valdymo sistemą.

Poreikį nustatyti šią atestavimo sistemą sustiprina ketvirtajame teisės aktų rinkinyje siūlomas keleivių vežimo nacionalinės rinkos atvėrimas.

Komisija paprašys Europos geležinkelių agentūros į nacionalinių saugos taisyklių analizę įtraukti specialų skyrių, kuriame aptariamos kitiems brigados nariams taikomos privalomos nacionalinės taisyklės ir tai, kiek viršijama jų taikymo sritis. Tais atvejais, kai taisyklės neatitinka ES teisės aktų, Komisija galėtų imtis atitinkamų priemonių, kad užtikrintų tinkamą jų taikymą.

Kiti brigados nariai sudaro specialistų grupę, labai svarbią geležinkelių sistemos saugai, konkrečiau – eksploatavimo saugai ir keleivių saugai ir apsaugai. Savo pasiūlymais Komisija tikisi padidinti saugos veiksmingumą ir pagerinti šios svarbios geležinkeliams profesijos kokybę, taip pat skatinti šio sektoriaus darbuotojų judumą.

PRIEDAS

Pagrindinių profilių modeliuose (PM) numatytu užduočių aprašymas

Iš viso PM1 priskiriama 17 užduočių, kurios reglamentuojamos bent pusėje iš 11 valstybių narių, kuriose šis modelis taikomas. Tai:

- Traukinio formavimo patikrinimas:
 - „Traukinio formavimo patikrinimas“
 - „Traukinio formavimo dokumentų (dokumentacijos) patikrinimas“
- Patikrinimai ir bandymas prieš išvykimą:
 - „Stabžių būseną (stabdomo sistema)“
 - „Traukinio signalai veikia“
- Traukinio išvykimas iš stoties:
 - „Durų uždarymas“
 - „Traukinio išvykimas (veiklos pabaiga)“
- Traukinio kelionė:
 - „Avarinis stabdis. Atstatymas po naudojimo ir pranešimas mašinistui“
 - „Ryšiai traukinyje (ypač keleivių saugos sumetimais)“
- Veiksmai suprastėjusiomis sąlygomis:
 - „Keleivių apsauga“
 - „Traukinio išvykimas“
 - „Pranešimas apie neįprastus reiškinius“
- Veiksmai susidarius avarinei padėčiai:
 - „Sprendimas sustabdyti traukinį“
 - „Keleivių apsauga“
 - „Keleivių evakuacija“
 - „Traukinio išvykimas (veiklos pabaiga)“
 - „Mašinisto informavimas ir bendravimas su juo“
 - „Geležinkelio įmonės informavimas ir bendravimas su ja“

PM2 priskiriamos tik penkios užduotys, kurios yra reglamentuojamos bent pusėje iš 6 valstybių narių, kuriose šis modelis taikomas. Tai:

- Traukinio išvykimas iš stoties:
 - „Durų uždarymas“
 - „Traukinio išvykimas (veiklos pabaiga)“
- Veiksmai suprastėjusiomis sąlygomis:
 - „Keleivių apsauga“

- Veiksmai susidarius avarinei padėčiai:
 - „Keleivių apsauga“
 - „Keleivių evakuacija“

Manevravimo užduotis valstybėse narėse priskiriama įvairiais būdais, todėl į šiuos profilių modelius ji neįtraukta.