



Briselē, 30.1.2013
COM(2013) 33 final

**KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

par vilcienos nodarbināto citu apkalpes locekļu profilu un uzdevumiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

par vilcienos nodarbināto citu apkalkes locekļu profilu un uzdevumiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. IEVADS

Direktīva 2007/59/EK¹ par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā, paredz obligātās prasības, kas pretendentiem ir jāizpilda, lai iegūtu vilciena vadītāja apliecību vai saskaņoto papildu sertifikātu.

Šīs direktīvas galvenais mērķis bija atvieglot vilcienu vadītāju pārvietošanos citās dalībvalstīs un no vienas dalībvalsts uz citu, kā arī atvieglot viņu pārvietošanos no viena dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma uz citu un vispārīgākā līmenī panākt, ka apliecību un papildu sertifikātu atzīst visas dzelzceļa nozarē iesaistītās personas.

Kopš Direktīvas 2007/59/EK stāšanās spēkā Komisija atbilstīgi direktīvā paredzētajiem noteikumiem jau ir pieņēmusi papildu tiesību aktus.

Ar 2009. gada 29. oktobra lēmumu² Komisija pieņēma galvenos parametrus vilcienu vadītāju apliecību un papildu sertifikātu reģistriem atbilstīgi Direktīvas 2007/59/EK 22. panta 4. punktam.

Komisija 2009. gada 3. decembrī atbilstīgi Direktīvas 2007/59/EK 4. panta 4. punktam pieņēma Komisijas Regulu (ES) Nr. 36/2010³ par Kopienas paraugiem vilciena vadītāja apliecībām, papildu sertifikātiem, apliecinātām papildu sertifikātu kopijām un pieteikuma veidlapām vilciena vadītāja apliecību saņemšanai.

Komisija 2011. gada 22. novembrī pieņēma Lēmumu⁴ par vilciena vadītāju apmācībās iesaistīto mācību centru atzīšanas kritērijiem, par vilciena vadītāju eksaminētāju atzīšanas kritērijiem un par zināšanu pārbaužu/eksāmenu organizācijas kritērijiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/59/EK, kā arī 2011. gada 22. novembra Ieteikumu⁵ par vilciena vadītāju mācību centru un eksaminētāju atzīšanas procedūru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/59/EK.

Lai gan Direktīva 2007/59/EK neattiecas uz citiem vilcienu apkalkes locekļiem, kuri veic drošībai būtiskus pienākumus, 28. pantā ir noteikts, ka *Komisija iesniedz ziņojumu un vajadzības gadījumā sniedz priekšlikumu par citu apkalkes locekļu sertifikācijas sistēmu, pamatojoties uz Eiropas Dzelzceļa aģentūras (EDA) sagatavoto ziņojumu. Aģentūra nosaka to citu apkalkes locekļu profilu un uzdevumus, kuri veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus un kuru profesionālā kvalifikācija atbilstīgi veicina dzelzceļa drošību. Tas būtu jānosaka Eiropas Savienības līmenī ar apliecību un/vai sertifikātu sistēmas palīdzību, kas var būt līdzīga šajā direktīvā noteiktajai sistēmai.*

¹ OV L 315, 3.12.2007.

² OV L 8, 13.1.2010.

³ OV L 13, 19.1.2010.

⁴ OV L 314, 29.11.2011.

⁵ OV L 314, 29.11.2011.

Šādas prasības mērķis bija palielināt darba ņēmēju brīvas pārvietošanās iespēju un ES dzelzceļu drošību. Šajā nolūkā īpaša uzmanība būtu jāpievērš citiem apkalpes locekļiem, kuri lokomotīvēs un vilcienos veic drošībai būtiskus pienākumus. Obligātās prasības saistībā ar medicīnisko atbilstību un profesionālo kvalifikāciju jau ir noteiktas savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (SITS) par satiksmes nodrošināšanu un vadību. Tomēr, tā kā šīs SITS ir īstenotas, izmantojot valstu īstenošanas plānus, un zināmā mērā attiecas tikai uz pārrobežu pakalpojumiem, pastāv zināma juridiskā nenoteiktība saistībā ar sekām, ko rada šāda personāla pieņemšana dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības sertifikācijas procesā, kā arī saistībā ar mobilitāti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vidū. Tāpēc Eiropas Dzelzceļa aģentūru aicināja sagatavot ziņojumu par citu vilcienu apkalpes locekļiem, kuri veic drošībai būtiskus pienākumus, sertifikāciju.

Šajā paziņojumā ir ņemts vērā ziņojums⁶, kuru EDA sagatavoja pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām un kurš Komisijai tika iesniegts 2010. gadā. Pirms šā paziņojuma pieņemšanas Komisijas dienesti ar sociālajiem partneriem nozares sociālā dialoga komitejas kontekstā apsprieda EDA ziņojuma rezultātus.

Šajā paziņojumā galvenā uzmanība ir pievērsta citiem apkalpes locekļiem pasažieru vilcienos. Vispārēji ar kravu saistīti pienākumi ir saistīti ar kravas vilciena sagatavošanu, nevis ar uzdevumiem vilciena kustības laikā. Vilciena sagatavošanai ne vienmēr ir vajadzīga vilcienu pavadošā apkalpe.

2. TIESISKAIS REGULĒJUMS

Piemērojamo tiesisko pamatu galvenokārt veido turpmāk minētās direktīvas.

- Direktīva 2004/49/EK par dzelzceļu drošību, kurā ir paredzēta vienota pieeja drošībai. Šajā direktīvā ir paredzēta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sertifikācijas sistēma, kas drošības pārvaldības sistēmā ietver pienākumu noteikt un veikt personāla apmācību.
- Direktīva 2008/57/EK par dzelzceļa savstarpēju izmantojamību, kurā savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) veidā ir noteikts dzelzceļa sistēmas komponentiem piemērojamo prasību definēšanas regulējums. Šajās SITS, nosakot obligāto profesionālo kvalifikāciju, kā arī veselības un drošības noteikumus, iekļautas arī prasības attiecībā uz personālu, kas piedalās dzelzceļa sistēmas darbības nodrošināšanā un uzturēšanā.

3. PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA SAISTĪBĀ AR CITU APKALPES LOCEKĻU, KURI VEIC DROŠĪBAI BŪTISKUS PIENĀKUMUS, PROFESIONĀLAJIEM PROFILIEM UN PIENĀKUMIEM

3.1. Pienākumu regulējums pasažieru pārvadājumu pakalpojumu jomā

EDA savā ziņojumā apkopoja datus, ko par daudziem citiem apkalpes locekļiem sniedza vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi 11 dalībvalstīs. Ekstrapolējot tiek lēsts, ka pasažieru vilcienos nodarbināto citu apkalpes locekļu skaits Eiropā, ieskaitot Šveici un Norvēģiju, ir 70 000.

⁶ Ziņojums par citu apkalpes locekļiem, kas veic svarīgus ar drošību saistītus uzdevumus, profilu un uzdevumiem atbilstīgi Direktīvas 2007/59/EK 28. pantam. Savstarpējas izmantojamības nodaļa, atsauce ERA/REP/14-2010/INT, 27.9.2010. Nav publicēts.

Gandrīz visas dalībvalstis⁷ (20 no 22 dalībvalstīm) ir pieņēmušas regulējumu attiecībā uz šo profesiju, lai gan tas ir atšķirīgs un tā detalizācijas pakāpe nav vienāda. Tomēr atbilstīgi Direktīvai 2004/49/EK⁸ par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) lēmumi par to, kā ir veicami pienākumi, ir jāpieņem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma līmenī.

14 no 20 dalībvalstīm valsts līmenī arī regulē profilus un pienākumus.

Citu vilcienu apkopes locekļu visu pienākumu analīze apliecina, ka:

- ir konstatēts, ka 59 pienākumi ir pienākumi, ko pasažieru pārvadājumu jomā veic citi apkopes locekļi, no tiem 48 ir ekspluatācijas drošības uzdevumi un 11 – tipiski komerciālie pienākumi, kuri ir jāveic vilciena kustības laikā (biļešu pārbaude, paziņojumi pasažieriem...);
- 14 dalībvalstīs, kuras valsts līmenī regulē pienākumus pasažieru pārvadājumu pakalpojumu jomā, tiek regulēti 21 no 48 ekspluatācijas drošības pienākumiem. Šis 21 ekspluatācijas drošības pienākums ir cieši saistīts ar satiksmes nodrošināšanas un vadības savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (*OPE SITS*) J pielikumu⁹ par obligātajām prasībām attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai.

3.2. Profila paraugu noteikšana pasažieru pārvadājumu pakalpojumu jomā

Ir noteikti daudzi no pasažieru pārvadājumu pakalpojumu jomā strādājošo citu apkopes locekļu profesionālajiem profiliem. Ir ieviesti divi profilu paraugi (PP1 un PP2) kā dažādu dalībvalstu atšķirīgu profesionālo profilu kopējie pamatzdevumi. Sīkāka informācija par tiem ir sniegta pielikumā. Lai gan lielākā daļa paredzēto uzdevumu abos profilu paraugos ir līdzīgi, galvenā atšķirība starp PP1 un PP2 attiecas uz „vilcienu sagatavošanu”. PP1 ir iekļauti gandrīz visi ar vilcienu sagatavošanu saistītie uzdevumi, bet PP2 ir paredzēti tikai viens vilcienu sagatavošanas uzdevums.

Šajos divos profilu paraugos ir noteikti kopēji drošībai būtiski uzdevumi, piemēram, durvju aizvēršanas procedūra, vilciena atiešana un pasažieru evakuācija traucētā režīma un avārijas situācijās. Lielākā daļa dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ir ieviesuši sertifikācijas sistēmu attiecībā uz PP1, bet to nav īstenojuši attiecībā uz PP2.

3.3. Pamatprasības un sertifikācija

Pamatprasības attiecībā uz minimālo vecumu, izglītības līmeni, valodu prasmēm, medicīniskajām un psiholoģiskajām pārbaudēm un profesionālo kompetenci, kurām ir jāatbilst, lai varētu kļūt par citu apkopes locekli, visā Savienībā jau pašlaik ir ļoti līdzīgas. Šīs pamatprasības attiecībā uz abiem profiliem ir gandrīz identiskas, un tās ir iekļautas *OPE SITS*, kas pašlaik gan attiecas tikai uz pārrobežu satiksmi.

⁷ Jāņem vērā, ka dažu dalībvalstu sniegtie dati bija nepietiekami. Ir iekļauta no Norvēģijas saņemtā informācija.

⁸ OV L 220, 21.6.2004.

⁹ Komisijas 2006. gada 11. augusta Lēmums par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu „Satiksmes nodrošināšana un vadība” (*izziņots ar dokumenta numuru K(2006) 3593*), kurā grozījumu izdarīti ar Lēmumu 2010/640/ES, Lēmumu 2009/107/EK un Lēmumu 2008/231/EK, OV L 359, 18.12.2006.

Deviņas dalībvalstis ir pieņēmušas saistošus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem paredzētus noteikumus par citu apkalpes locekļu novērtēšanas procedūrām. Savukārt 13 dalībvalstīs ir spēkā valsts noteikumi, kas regulē apmācības noteikumus, lai nodrošinātu, ka zināšanu un prasmju līmenis tiek saglabāts vismaz standarta līmenī, un pārvaldītu kompetences līmeni. Pasažieru pārvadājumu pakalpojumu jomā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi parasti nodrošina apmācību un eksāmenus. Apmācību kurss parasti ilgst 4 līdz 16 nedēļas.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pasažieru pārvadājumu jomā ir izstrādājuši konkrētas procedūras, lai nodrošinātu prasmju saglabāšanu pienācīgā līmenī. Šie uzņēmumi ar dažādiem intervāliem organizē regulārus vai nepārtrauktus apmācību kursus, un 12 no šiem kursiem ir izveidotas periodiskas novērtējuma procedūras, kas tiek veiktas reizi 3 mēnešos līdz reizi 3 gados.

Par drošību atbildīgās valsts iestādes jau spēj novērtēt atbilstību obligātajām ar citiem vilciena apkalpes locekļiem saistītajām pamatprasībām, īstenojot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu drošības pārvaldības sistēmu sertifikāciju atbilstīgi Direktīvas 2004/49/EK III pielikuma e) apakšpunktam.

3.4. Darba ņēmēju mobilitāte

Ja apkalpes loceklis savā 35 gadus ilajā karjerā maina darbu 1 līdz 2 reizes, uzņēmumu rotējošo apkalpes locekļu skaits gadā varētu būt no 2000 līdz 4000, jo Eiropā ir aptuveni 70000 citu apkalpes locekļu. Nosakot šo skaitli, neņem vērā faktu, ka apkalpes locekļi arī mēdz aiziet no darba, lai sāktu jaunu nodarbošanos dzelzceļa vai citā nozarē, vai ka apkalpes locekļus var pārcelt citos amatos, ja atbilstīgi valsts pakalpojumu līgumam iepriekšējā uzņēmuma apkalpes locekļus pārņem jauns uzņēmums.

Vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nav saskārušies ar darbinieku mobilitāti, jo tie ir valsts vienīgie vai valdības kontrolē esoši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi. Tomēr pat tie uzņēmumi, kam ir zināma pieredze šajā jautājumā, pieņemot darbā jaunus vilciena apkalpes locekļus, kuri agrāk strādāja citā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumā, paredz īpašus uzņēmuma apmācību kursus. Šo īpašo papildu apmācību iemesls ir ritošā sastāva un infrastruktūras atšķirības. Dažādos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos var būt spēkā arī atšķirīgas procedūras.

Maziem uzņēmumiem ir lielāka ar darbinieku mobilitāti saistīta pieredze, jo tie nolīgst apkalpes locekļus, kas agrāk strādāja vēsturiskajos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos. Tomēr nav pierādījumu, kas liecinātu, ka citiem apkalpes locekļiem paredzētas sertifikācijas sistēmas neesība ir šķērslis mobilitātei, un Komisija par šo jautājumu nav saņēmusi nekādas sūdzības.

3.5. Viendabīgums saistībā ar profesionālo kvalifikāciju

Eiropas Savienībā ir plašs dažādu profesionālo profilu klāsts.

Šajā posmā visu šo profilu saskaņošana nebūtu pamatota šādu iemeslu dēļ:

- no vienas puses, gan „durvju aizvēršanas”, gan „vilciena atiešanas (darbības pabeigtas)” uzdevumi ir ekspluatācijas procedūras, kas atšķirīgu tehnisko risinājumu dēļ dažādos uzņēmumos var atšķirties; tie būtu jānosaka uzņēmuma līmenī un nebūtu jāregulē Savienības līmenī;
- no otras puses, visi pārējie kopējie uzdevumi ir saistīti ar pasažieru drošību; tos parasti reglamentē valsts līmenī un nosaka Savienības līmenī:
 - pasažieru aizsardzība traucētā režīmā un avārijas situācijās;
 - pasažieru evakuācija avārijas situācijās.

Saskaņā ar *OPE SITS* 4.6. apakšpunktu un J pielikumu par obligātajām prasībām attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju ar vilciena pavadīšanu saistītiem uzdevumiem visiem profesionālajiem apkalpes locekļiem ir jābūt vajadzīgajām zināšanām, lai pārvaldītu traucētu darbības režīmu, veiktu vilciena evakuāciju un nodrošinātu pasažieru drošību, kā arī spējai praktiski izmantot šīs zināšanas. Turklāt saskaņā ar *SRT SITS* 4.6.1. punktu par vilciena apkalpes un cita personāla ar tuneļiem saistītu specifisku kompetenci¹⁰ „visai vilciena apkalpei ir jābūt zināšanām par attiecīgu drošu rīcību tuneļos un īpaši jāspēj evakuēt vilcienu tunelī. Tas ietver norādījumu sniegšanu pasažieriem par to iespējamo rīcību — došanos uz nākamo vagonu vai izkāpšanu no vilciena, kā arī to pavadīšanu ārpus vilciena uz drošu vietu”.

Pašreizējā regulējuma uzlabojumu nodrošinātu prasību attiecībā uz *OPE SITS* jau paredzētajiem pienākumiem sīkāka izstrāde vai paplašināšana, lai J pielikumā būtu iekļauti visi citu apkalpes locekļu PP1 un PP2 profilu paraugos noteiktie pienākumi.

3.6. Profesionālās kvalifikācijas atzīšana

Bieži vien citu apkalpes locekļu gadījumā profesionālās kvalifikācijas atzīšana nav reglamentēta. Tikai piecās dalībvalstīs ir spēkā sertifikācijas sistēma, ko reglamentē saistoši valsts noteikumi attiecībā uz pasažieru vilcieniem. Visas šīs sistēmas attiecas uz PP1, un četrās no šīm valstīm sertifikātus izsniedz valsts drošības iestāde (VDI). Piektajā valstī sertifikātus izsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums. Kravas pārvadājumu pakalpojumu jomā piecās no deviņām dalībvalstīm ir spēkā sertifikācijas sistēma, un tajās visās par sertifikātu izsniegšanu atbild VDI vai kompetentā ministrija.

Šķiet, ka šī situācija ir šķērslis Eiropas dzelzceļa vienotās telpas izveidei, jo vienīgais nosacījums, kas atbilstīgi spēkā esošajam tiesiskajam regulējumam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam būtu jāizpilda, lai darbotos vienā dalībvalstī, ir drošības sertifikāta ieguve (A un B daļa). Tomēr, ja šis aspekts nav iekļauts SITS, dalībvalstīs to var reglamentēt ar valsts noteikumiem, un, kā jau paskaidrots 3.3. iedaļā, attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju SITS par satiksmes nodrošināšanu un vadību ir piemērojama tikai pārrobežu pakalpojumiem. Ņemot vērā šos apstākļus, šās SITS darbības jomas paplašināšana, iekļaujot tajā iekšzemes pārvadājumu pakalpojumus, ir būtiska, un EDA būtu jāpiešķir pilnvaras sagatavot ieteikumu šai paplašināšanai.

3.7. Iespējamie ieguvumi, ko varētu sniegt Eiropas sistēma, kura nodrošina to apkalpes locekļu kompetences novērtējumu, kuri veic drošībai būtiskus pienākumus

Dzelzceļu drošības direktīvas (Direktīva 2004/49/EK) 13. panta 3. punktā jau ir noteikts: “Pieņemot darbā jaunus vilcienu vadītājus, vilcienu apkalpes personālu un personālu, kas veic svarīgus drošības uzdevumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jābūt iespējām ņemt vērā apmācību, kvalifikāciju un pieredzi, kas iegūta citos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos. Šim nolūkam šādiem personāla locekļiem jābūt tiesībām piekļūt un saņemt kopijas no visiem dokumentiem, kas apliecina to apmācību, kvalifikāciju un pieredzi, kā arī šos dokumentus darīt zināmus.”

To apkalpes locekļu pienākumu turpmāka saskaņošana, kuri veic drošībai būtiskus pienākumus, varētu būt risinājums, lai atvieglotu darba ņēmēju mobilitāti, neradot negatīvu ietekmi uz drošības līmeni. Par mērķi būtu jānosaka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas nodarbina citus apkalpes locekļus, iespēja ņemt vērā agrāk iegūto kompetenci drošībai būtisku

¹⁰ Komisijas 2007. gada 20. decembra Lēmums par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar drošību tuneļos Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmā (izziņots ar dokumenta numuru K(2007) 6450), OV L 64, 2008. gada 7. marts.

pienākumu jomā un pēc iespējas ierobežot papildu apmācību, ietaupot izmaksas. Kopīgai sistēmai Eiropas līmenī būtu jāsniedz iespēja īstenot šo mērķi.

Galvenā uzmanība būtu jāpievērš ar dzelzceļu saistītiem specifiskiem uzdevumiem, piemēram, palīdzības sniegšanai pasažieriem traucētā režīma un avārijas situācijās. Atverot starptautisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgu 2010. gada 1. janvārī, būtu loģiski, ja citu apkalpes locekļu dažādos uzņēmumos iegūtā kompetence saistībā ar pasažieru aizsardzību un evakuāciju traucētā režīma un avārijas situācijās visā Eiropas Savienībā būtu vienāda. Tas veicinātu kopējo izpratni un sniegtu pievienoto vērtību pasažieru drošības jomā. Tas arī varētu pozitīvi ietekmēt darba ņēmēju mobilitāti. *OPE SITS* J pielikuma 3. punktā ir galvenokārt uzskaitīti šie kopējie uzdevumi.

Atverot iekšzemes pasažieru pārvadājumu tirgu, kas ir ierosināts ceturrtā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopuma kontekstā, šāds mērķis kļūst vēl svarīgāks.

No otras puses, būtu jāaplūko uzdevumi, kas ir saistīti ar procedūru un atkarīgi no ritošā sastāva, piemēram, durvju aizvēršana, un kas dažādos uzņēmumos var atšķirties (atšķirīgu tehnisko risinājumu dēļ). Apkalpes loceklim, kurš sāk darbu citā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumā, tiešām būtu vajadzīga īpaša apmācība saistībā ar attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma procedūrām un tā ritošo sastāvu.

4. DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMA NODROŠINĀTA APMĀCĪBA PAR UZ UZDEVUMIEM VĒRSTU RISKU NOVĒRTĒŠANU UN PALĪDZĪBAS SNIEGŠANU PASAŽIERIEM

Lai nodrošinātu apkalpes locekļa kompetences atzīšanu saistībā ar palīdzības sniegšanu un pasažieru drošības garantēšanu traucētā režīma un avārijas situācijās, Komisija Eiropas līmenī gatavojas izstrādāt apmācību par risku novērtēšanu un palīdzības sniegšanu pasažieriem, ko atbilstīgi visām *OPE SITS* noteiktajām obligātajām pamatprasībām saistībā ar citiem apkalpes locekļiem nodrošina darba ņēmējam.

Šo novērtējumu veikšanai būtu jābūt to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pienākumam, kuri nodarbina darba ņēmējus vai noslēdz ar tiem līgumus, un to pamatā būtu jābūt divu līmeņu sistēmai, izmantojot ES līmenī noteiktās obligātās prasības un uzņēmuma līmenī noteiktās papildu prasības. Šo apmācību varētu nodrošināt arī apmācību centrs, kas nav piederīgs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, bet novērtējums būtu jāveic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, uzņemoties par to atbildību.

Novērtēšanas process būtu jāizstrādā, tā centrā izvirzot četrus svarīgus turpmāk minētos punktus.

- Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāorganizē apmācību sesijas par dzelzceļa ekspluatācijas riskiem saistībā ar pasažieru drošību un palīdzības sniegšanu pasažieriem. Šī apmācība būtu iekļauta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā (DPS), un tās pamatā būtu *OPE SITS* skaidri izklāstītās prasības.
- Pēc apmācības kursa beigām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam savas drošības pārvaldības sistēmas ietvaros būtu citiem apkalpes locekļiem jāizsniedz „apliecinājums par apmācību par risku un palīdzības sniegšanu pasažieriem”. Tam būtu jāaptver visas saskaņotās prasmes, kas *OPE SITS* paredzētas kā obligātas, un tajā būtu jānorāda arī apmācības kursa laikā apgūtās papildu prasmes.
- Šim apliecinājumam būtu jābūt derīgam visā Eiropas Savienībā, un tas, nolīgšot darbiniekus, būtu jāņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

- Darba ņēmējiem (citiem apkalpes locekļiem) izsniegtais apliecinājums kļūst par viņu īpašumu. Tādējādi tajā gadījumā, ja viņi vēlētos strādāt citā uzņēmumā, viņiem būtu iespēja izmantot šo apliecinājumu.

Šī apliecinājuma sistēma neparedz nekādu citu apmācību, kas papildinātu spēkā esošajā drošības pārvaldības sistēmā paredzēto un *OPE SITS* jau noteikto apmācību.

Apliecinājuma jautājumam gan administratīvu, gan ekonomisku iemeslu dēļ būtu jāpaliek uzņēmuma ziņā, lai nepieļautu papildu izmaksu rašanos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kā arī novērstu vajadzību noteikt būtiskus jaunus VDI pienākumus.

Apliecinājuma forma un saturs zināmā mērā var atspoguļot Regulā (ES) Nr. 36/2010 par vilciena vadītāju papildu sertifikātiem noteiktās prasības, kas pielāgotas šim konkrētajam mērķim.

Dzelzceļu drošības direktīvas 13. panta 3. punktā jau ir paredzēts šī apliecinājuma tiesiskais pamats. Vajadzības gadījumā Komisija ierosinās nelielu izmaiņu veikšanu III pielikumā, lai precizētu šo aspektu. Turklāt Komisija ierosinās atjaunināt *OPE SITS*, lai precizētu apmācības apliecinājuma un *OPE SITS* piemērošanas jomu.

Papildu pienākumus (neraugoties uz to, vai tie ir saistīti ar drošību) un papildu prasības saistībā ar profesionālo kvalifikāciju var paredzēt uzņēmuma līmenī, nekavējot darba ņēmēju mobilitāti.

Citu apkalpes locekļu kompetences atzišana Savienības līmenī radītu pievienoto vērtību pasažieru drošības jomā un varētu pozitīvi ietekmēt darba ņēmēju mobilitāti, tajā pašā laikā samazinot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu izmaksas.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju (*CER* un *EIM*) pārstāvji uzskata, ka spēkā esošie tiesību akti jau paredz vajadzīgās prasības un ka citu apkalpes locekļu sertifikācijas un licencēšanas sistēma nepapildinātu jau noteiktos elementus ar kādu noderīgu, jaunu elementu, bet varētu radīt augstas izmaksas. No otras puses, Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETDF) pieprasa vilcienu personālam paredzētu Eiropas sertifikācijas sistēmu, ietverot arī valsts drošības iestāžu izsniegtu licenci un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu izsniegtu papildu sertifikātu.

5. DALĪBVALSTU NOTEIKUMI PAR CITU APKALPES LOCEKĻU VEIKTAJIEM DROŠĪBAI BŪTISKIEM PIENĀKUMIEM

Kā minēts 2.1. iedaļā, lielākā daļa dalībvalstu ir noteikušas saistošus valsts noteikumus, lai reglamentētu profesiju, bet šie noteikumi ir atšķirīgi, un to detalizācijas pakāpe nav vienāda.

Saistošie valsts noteikumi, kurus ir paredzējušas valsts iestādes vai kuri valsts līmenī ir pārņemti no valsts uzņēmuma, ir jāievēro visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas šajās dalībvalstīs.

Runājot vispārīgi, šķiet, ka šie noteikumi pilnībā neatbilst Eiropas Savienības tiesību aktiem triju turpmāk minēto iemeslu dēļ.

- Tie pilnībā neatbilst *OPE SITS*, kas paredz veicamos uzdevumus, jo dažas dalībvalstis nosaka, kā šie pasākumi ir veicami.
- Šķiet, ka valsts līmeņa noteikumi ierobežo uzņēmējdarbību un jo īpaši darba ņēmēju mobilitāti. Turklāt tie uzņēmumu noteikumi (netiešie noteikumi), kuri kļūst par saistošiem valsts noteikumiem, sniedz nepārprotamu konkurences priekšrocību vēsturiskajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

- Kad valsts iestādes nosaka detalizētas ekspluatācijas procedūras, tās pārņem pienākumus, kuriem būtu jābūt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju kompetencē. Detalizēta pienākumu reglamentācija valsts līmenī varētu ierobežot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pienākumus un būt pretrunā Dzelzceļu drošības direktīvas 4. panta 3. punktam.

Izņemot gadījumus, kad kādam konkrētam tīkla aspektam ir vajadzīgi īpaši noteikumi, regulējums saistībā ar veidu, kā pienākumi ir jāveic, būtu jāpieņem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma līmenī, nevis valsts līmenī. Pat tad, ja dažādu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu procedūras ir atšķirīgas, ir svarīgi, lai uzdevums tiktu izpildīts.

Komisija attiecīgi plāno aicināt dalībvalstis pārskatīt tos valsts noteikumus, kuriem ir jāatbilst *OPE SITS*. Tas tiks veikts Dzelzceļu drošības direktīvas īstenošanas un EDA pašlaik veiktās valsts drošības noteikumu analīzes kontekstā.

6. NOBEIGUMS. NĀKAMIE PASĀKUMI

Komisija aicinās Eiropas Dzelzceļa aģentūru izstrādāt vajadzīgos noteikumus saistībā ar citiem apkalpes locekļiem paredzētu apliecinājumu, kas ir vērsts uz pasažieru drošības jautājumiem. EDA noteiks citu apkalpes locekļu kopējos drošībai būtiskos pienākumus, kas nav saistīti ar transportlīdzekļa uzbūvi/ritošo sastāvu, un definēs apmācību apliecinājuma saturu un *OPE SITS* J pielikuma piemērošanas jomu. EDA izstrādās apliecinājuma apmācības modeli drošībai būtisku pienākumu jomā, un darba ņēmējam būs jāpiedalās šajā apmācībā. Dzelzceļa drošības direktīvas III pielikuma grozījums paredzēs noteikumus par šī apliecinājuma procesa iekļaušanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā.

Ceturtajā dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumā ierosinātā iekšzemes tirgus atvēršana nostiprina vajadzību ieviest šo apliecinājuma sistēmu.

Komisija aicinās Eiropas Dzelzceļa aģentūru iekļaut tās valsts drošības noteikumu analīzē īpašu nodaļu par saistošiem valsts noteikumiem, kas attiecas uz citiem apkalpes locekļiem, kā arī par to, kādā mērā šie noteikumi pārsniedz to piemērošanas jomu. Ja šie noteikumi nav savietojami ar Savienības tiesību aktiem, Komisijai būtu jāveic atbilstīgi pasākumi, lai nodrošinātu to pareizu piemērošanu.

Citi apkalpes locekļi veido profesionālu grupu, kurai ir būtiska nozīme drošas dzelzceļa sistēmas nodrošināšanā saistībā ar ekspluatācijas un pasažieru drošību. Komisija uzskata, ka tās priekšlikumi nostiprinās drošības pasākumus un uzlabos šīs svarīgās dzelzceļa nozares profesijas kvalitāti, kā arī sniegs atbalstu šīs nozares darba ņēmēju mobilitātei.

PIELIKUMS

Profilu paraugos (PP) noteikto galveno uzdevumu apraksts

PP1 kopumā ir noteikti 17 uzdevumi, un tie ir reglamentēti vismaz 50 % to 11 dalībvalstu, kurās ir spēkā PP1. Uzdevumi ir uzskaitīti turpmāk tekstā.

- Pārbaudīt vilciena sastāvu:
 - „pārbaudīt vilciena sastāvu”,
 - „pārbaudīt vilciena sastāva dokumentu/dokumentus”.
- Pārbaudes un tests pirms atiešanas:
 - „bremžu stāvoklis / bremžu sistēma”,
 - „vilciena signāli darbojas”.
- Vilciena atiešana no visām stacijām:
 - „durvju aizvēršana”,
 - „vilciena atiešana (darbības pabeigtas)”.
- Vilciens kustībā:
 - „avārijas bremzes — atiestatīt pēc lietošanas un ziņot vilciena vadītājam”,
 - „komunikācija vilcienā (jo īpaši pasažieru drošība)”.
- Darbība traucētā režīmā:
 - „pasažieru aizsardzība”,
 - „vilciena atiešana”,
 - „ziņošana par visiem neparastiem gadījumiem”.
- Darbība avārijas situācijās:
 - „lēmums par vilciena apturēšanu”,
 - „pasažieru aizsardzība”,
 - „pasažieru evakuācija”,
 - „vilciena atiešana (darbības pabeigtas)”,
 - „komunikācija ar vadītāju / vadītāja informēšana”,
 - „komunikācija ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu / dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma informēšana”.

PP2 ir noteikti tikai pieci uzdevumi, un tie ir reglamentēti vismaz 50 % to sešu dalībvalstu, kurās ir spēkā PP2. Uzdevumi ir uzskaitīti turpmāk tekstā.

- Vilciena atiešana no visām stacijām:
 - „durvju aizvēršana”,
 - „vilciena atiešana (darbības pabeigtas)”.
- Darbība traucētā režīmā:
 - „pasažieru aizsardzība”.

- Darbība avārijas situācijās:
 - „pasažieru aizsardzība”,
 - „pasažieru evakuācija”.

„Manevrēšanas” uzdevums dalībvalstīs atšķiras, un šajos profilu paraugos tas nav ņemts vērā.