



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 30. 1. 2013
COM(2013) 33 final

**SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

o profile a úlohách ostatných členov vlakového personálu

(Text s významom pre EHP)

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

o profile a úlohách ostatných členov vlakového personálu

(Text s významom pre EHP)

1. Úvod

Smernica 2007/59/ES¹ o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve stanovuje minimálne požiadavky, ktoré uchádzači musia spĺňať na získanie preukazu rušňovodiča alebo harmonizovaného doplnkového osvedčenia.

Hlavným cieľom tejto smernice bolo uľahčiť rušňovodičom jazdu v iných členských štátoch a pohyb z jedného členského štátu do druhého, ale tiež zjednodušiť ich prechod z jedného železničného podniku do druhého a celkovo zabezpečiť, aby preukazy a harmonizované doplnkové osvedčenia uznávali všetky zainteresované strany železničného sektora.

Od nadobudnutia účinnosti smernice 2007/59/ES Komisia už prijala ďalšie právne predpisy v súlade s ustanoveniami uvedenými v smernici.

Komisia rozhodnutím z 29. októbra 2009² prijala základné parametre pre registre preukazov rušňovodičov a doplnkových osvedčení podľa článku 22 ods. 4 smernice 2007/59/ES.

Tak, ako to požaduje článok 4 ods. 4 smernice 2007/59/ES, Komisia prijala 3. decembra 2009 nariadenie Komisie 36/2010³ o vzoroch Spoločenstva pre preukazy rušňovodičov, doplnkové osvedčenia, overené kópie doplnkových osvedčení a formuláre žiadosti o preukaz rušňovodiča.

Komisia 22. novembra 2011 prijala tiež rozhodnutie⁴ o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušňovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES, ako aj odporúčanie⁵ z 22. novembra 2011 o postupe uznávania stredísk odbornej prípravy a skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES.

Aj keď smernica 2007/59/ES nezahŕňa ostatných členov vlakového personálu, ktorí vykonávajú kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou, článok 28 stanovuje, že *Komisia predloží správu a v prípade potreby legislatívny návrh certifikačného systému pre ostatných členov posádky na základe správy spracovanej Európskou železničnou agentúrou – ERA. Agentúra vymedzí profil a úlohy ostatných členov posádky, vykonávajúcich kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou, ktorých odborná kvalifikácia zodpovedným spôsobom prispieva k bezpečnosti železníc. Profil a úlohy týchto ostatných členov posádky by sa mali upraviť na*

¹ Ú. v. ES L 315, 3.12.2007.

² Ú. v. ES L 8, 13.1.2010.

³ Ú. v. ES L 13, 19.1.2010.

⁴ Ú. v. ES L314, 29.11.2011.

⁵ Ú. v. ES L 314, 29.11.2011.

úrovni Európskej únie prostredníctvom systému preukazov alebo osvedčení, ktorý sa môže podobáť systému ustanovenému touto smernicou.

Motiváciou tejto požiadavky bolo zvýšenie slobody pohybu pracovníkov a bezpečnosti na železničiach EÚ; na tento účel by sa osobitná pozornosť mala venovať ostatným členom vlakového personálu, ktorí vykonávajú kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou na rušňoch a vo vlakoch. Minimálne požiadavky týkajúce sa zdravotnej spôsobilosti a odbornej kvalifikácie sú už stanovené v TSI týkajúcej sa prevádzky a riadenia dopravy. Pretože sa však táto TSI vykonáva prostredníctvom národných realizačných plánov a do istej miery sa vzťahuje na cezhraničné prepravy, existuje určitá právna neistota týkajúca sa dôsledkov prijatia takého personálu v procese bezpečnostnej certifikácie železničných podnikov, ako aj z hľadiska mobility medzi železničnými podnikmi. Agentúra bola práve preto požiadaná, aby spracovala správu o certifikácii ostatných členov vlakového personálu, ktorí vykonávajú kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou.

Toto oznámenie berie do úvahy správu⁶ spracovanú Európskou železničnou agentúrou (ERA) po konzultáciách so zainteresovanými stranami, ktorá bola Komisii predložená v roku 2010. Útvary Komisie pred prijatím tohto oznámenia rozoberali výsledky správy ERA so sociálnymi partnermi v kontexte Výboru pre sociálny dialóg v odvetví.

Oznámenie sa zameriava na ostatných členov vlakového personálu pre osobné vlaky. Spoločné úlohy týkajúce sa nákladnej dopravy sú spojené skôr s prípravou nákladného vlaku a nie s jazdou vlaku. Príprava vlaku si nevyžaduje nutne personál na sprevádzanie vlaku.

2. LEGISLATÍVNY RÁMEC

Príslušný legislatívny rámec zahŕňa hlavne:

- smernicu 2004/49/ES o bezpečnosti železníc, ktorá stanovuje spoločný prístup k bezpečnosti. Táto smernica poskytuje systém certifikácie železničných podnikov, ktorý v rámci systému riadenia bezpečnosti zahŕňa zodpovednosť za vymedzenie a uskutočňovanie odbornej prípravy personálu;
- smernicu 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Európskej únii, ktorá stanovuje rámec pre vymedzenie požiadaviek aplikovateľných na komponenty železničného systému vo forme technických špecifikácií pre interoperabilitu (TSI). Tieto TSI obsahujú tiež požiadavky na personál zapojený do činnosti a údržby železničného systému vo forme minimálnej odbornej kvalifikácie a zdravotných a bezpečnostných podmienok.

3. SÚČASNÁ SITUÁCIA TÝKAJÚCA SA PROFILOV A ÚLOH OSTATNÝCH ČLENOV VLAKOVÉHO PERSONÁLU, KTORÍ VYKONÁVAJÚ KĹUČOVÉ ÚLOHY SÚVISIACE S BEZPEČNOSŤOU

3.1. Regulácia úloh v osobnej doprave

ERA vo svojej správe zhromaždila údaje o počte ostatných členov vlakového personálu, ktoré predložilo niekoľko železničných podnikov v 11 členských štátoch. Na základe extrapolácie sa počet ostatných členov vlakového personálu osobných vlakov v Európe vrátane Švajčiarska a Nórska odhaduje na 70 000.

⁶ Správa útvaru pre interoperabilitu o profile a úlohách ostatných členov vlakového personálu, ktorí vykonávajú kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou podľa článku 28 smernice 2007/59/ES. Ref ERA/REP/14-2010/INT z 27.09.2010. Neuverejnené.

Takmer všetky členské štáty⁷ (20 z 22) regulujú dané povolanie, aj keď rôznym spôsobom a s rôznymi úrovňami podrobností. Podľa smernice 2004/49/ES⁸ o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (smernica o bezpečnosti železníc), by sa však rozhodnutia týkajúce sa spôsobu, akým sa tieto úlohy musia vykonávať, mali prijímať na úrovni železničného podniku.

Z 20 členských štátov 14 reguluje profily a úlohy tiež na vnútroštátnej úrovni.

Analýza všetkých úloh ostatných členov vlakového personálu ukazuje, že:

- 59 úloh bolo určených ako úlohy vykonávané ostatnými členmi vlakového personálu v osobnej doprave, z ktorých 48 sú úlohy prevádzkovej bezpečnosti a 11 je typických komerčných úloh, ktoré sa musia plniť počas jazdy vlaku (kontrola cestovných lístkov, oznámenia pre zákazníkov...);
- 21 zo 48 úloh prevádzkovej bezpečnosti sa reguluje v 14 členských štátoch, ktoré regulujú úlohy v osobnej doprave na vnútroštátnej úrovni. Týchto 21 úloh prevádzkovej bezpečnosti je úzko spojených s prílohou J TSI OPE⁹ o minimálnych prvkoch odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so sprevádzaním vlakov.

3.2. Určenie vzorových profilov v osobnej doprave

V osobnej doprave sa určilo mnoho profilov členov vlakového personálu. Dva vzorové profily (PP1 a PP2) boli zavedené ako spoločné hlavné úlohy rôznych profilov z rozličných členských štátov; podrobne sú uvedené v prílohe. Aj keď väčšina pridelených úloh je v dvoch vzorových profiloch podobná, hlavný rozdiel medzi PP1 a PP2 sa týka „prípravy vlaku“. Zatiaľ čo PP1 zahŕňa takmer všetky úlohy súvisiace s prípravou vlaku, pre PP2 je pridelená len jedna úloha týkajúca sa prípravy vlaku.

V rámci týchto vzorových profilov boli určené spoločné kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou, ako je: postup zatvárania dverí, odchod vlaku a evakuácia cestujúcich v prípade zhoršených a núdzových situácií. Väčšina železničných podnikov zaviedla certifikačný systém pre PP1, ale nie pre PP2.

3.3. Základné požiadavky a certifikácia

Základné požiadavky na minimálny vek, vzdelanie, jazykové schopnosti, lekárske prehliadky a psychologické kontroly a odbornú spôsobilosť potrebné na to, aby sa pracovníci stali ostatnými členmi vlakového personálu, sú už v celej EÚ veľmi podobné. Tieto základné požiadavky sú pre obidva profily takmer rovnaké a už sú zahrnuté do TSI OPE, ktorá sa však v súčasnej dobe týka len cezhraničnej prepravy.

Deväť členských štátov má záväzné predpisy pre železničné podniky týkajúce sa postupov posudzovania ostatných členov vlakového personálu. V 13 členských štátoch existujú národné predpisy, ktoré upravujú poskytovanie odbornej prípravy, aby sa zabezpečilo, že sa znalosti a schopnosti udržia aspoň na štandardnej úrovni, a aby sa riadila úroveň odbornej spôsobilosti.

⁷ Údaje od niektorých členských štátov neboli dostačujúce, aby sa mohli zohľadniť. Informácie od Nórska sú zahrnuté.

⁸ Ú. v. ES L 220, 21.6.2004.

⁹ Rozhodnutie Komisie z 11. augusta 2006 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa subsystému Prevádzka a riadenie dopravy systémov transeurópskych konvenčných železníc (*oznámené pod číslom C(2006) 3593*, zmenené a doplnené rozhodnutím 2010/640/EU, rozhodnutím 2009/107/ES a rozhodnutím 2008/231/ES, Ú. v. L 359, 18.12.2006.

Pre osobnú dopravu zaisťujú železničné podniky všeobecne vnútro podnikovú odbornú prípravu a skúšky. Kurz odbornej prípravy bežne trvá 4 až 16 týždňov.

Železničné podniky spracovali osobitné postupy v osobnej doprave s cieľom udržať schopnosti na príslušnej úrovni. Organizujú pravidelné alebo trvalé kurzy odbornej prípravy v rôznych intervaloch; v 12 z nich boli vytvorené postupy občasného hodnotenia, ktoré sa uskutočňuje rôzne, a to každé 3 mesiace až každé 3 roky.

Národné bezpečnostné orgány sú už schopné posúdiť súlad s minimálnymi základnými požiadavkami týkajúcimi sa ostatných členov vlakového personálu pomocou certifikácie systémov riadenia bezpečnosti železničných podnikov podľa prílohy III bodu e) smernice 2004/49/ES.

3.4. Mobilita pracovníkov

Počet členov vlakového personálu prechádzajúcich do iného podniku by ročne mohol dosahovať 2 000 až 4 000, ak člen vlakového personálu zmení zamestnávateľa jedenkrát až dvakrát počas svojho 35-ročného zamestnania, pretože v Európe je približne 70 000 ďalších členov vlakového personálu. Toto číslo nezohľadňuje skutočnosť, že pracovníci odchádzajú zo svojej pracovnej pozície na inú činnosť v rámci železničného sektora alebo mimo neho, alebo že môžu byť prevedení, keď nový podnik preberá pracovníkov predchádzajúceho podniku na základe novej zmluvy o záväzkoch v oblasti služieb vo verejnom záujme.

V niektorých železničných podnikoch nedochádzalo k mobilite pracovníkov, lebo išlo o jediný alebo štátny železničný podnik. Ale dokonca aj pre tých pracovníkov, ktorí majú určité skúsenosti, nariaďujú podniky osobitné podnikové kurzy odbornej prípravy, keď prijímajú nových členov vlakového personálu z iných železničných podnikov. Dôvodom tejto osobitnej doplnkovej odbornej prípravy je rozdiel v železničných vozidlách a infraštruktúre. V rôznych železničných podnikoch by mohli byť aj rozdielne postupy.

Malé podniky majú viac skúseností s mobilitou pracovníkov, pretože uskutočňujú nábor členov vlakového personálu od etablovaných subjektov. Nie sú však žiadne dôkazy, že absencia systému certifikácie ostatných členov vlakového personálu je prekážkou mobility, a Komisia nedostala žiadne sťažnosti týkajúce sa tejto otázky.

3.5. Homogénnosť, pokiaľ ide o odbornú kvalifikáciu

V Európskej únii sú profily veľmi rozdielne.

V tomto štádiu by nebolo vhodné ich všetky harmonizovať z týchto dôvodov:

- Na jednej strane obidve úlohy, a to „zatváranie dverí“ a „odchod vlaku (činnosti dokončené)“ sú prevádzkovými postupmi, ktoré by sa mohli odlišovať medzi jednotlivými podnikmi z dôvodu rôznych technických riešení. Mali by zostať na úrovni podniku a nemali by sa regulovať na úrovni EÚ.
- Na druhej strane všetky ostatné spoločné úlohy sa týkajú bezpečnosti cestujúcich. Všeobecne sa regulujú na vnútroštátnej úrovni a sú vymedzené na úrovni EÚ:
 - ochrana cestujúcich v zhoršených a núdzových situáciách;
 - evakuácia cestujúcich v núdzových situáciách.

Podľa bodu 4.6 a prílohy J o minimálnych prvkoch odbornej kvalifikácie pre úlohy spojené so sprevádzaním vlakov TSI OPE všetci odborní pracovníci by mali mať potrebné znalosti, aby zvládli činnosti za zhoršenej situácie, evakuáciu vlaku a bezpečnosť cestujúcich, a mali by byť schopní uplatniť tieto znalosti v praxi. Okrem toho podľa bodu 4.6.1 – Špecifické

spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov TSI SRT¹⁰, „celý vlakový personál musí mať znalosti o vhodných bezpečnostných postupoch v tuneloch a musí byť najmä schopný evakuovať vlak v tuneli. Patrí sem vydanie pokynov cestujúcim, aby prestúpili do ďalšieho vozňa alebo vystúpili z vlaku, a ich odvedenie z vlaku na bezpečné miesto“.

Zlepšenie súčasného rámca by spočívalo v podrobnejšom rozpise alebo rozšírení požiadaviek na úlohy, ktoré už existujú v TSI OPE tak, aby príloha J zahŕňala všetky úlohy určené vo vzorových profiloch PP1 a PP2 ostatných členov vlakového personálu.

3.6. Uznávanie odbornej kvalifikácie

Uznávanie odbornej kvalifikácie ostatných členov vlakového personálu v osobnej doprave sa nereguluje často. Dokonca iba päť členských štátov má certifikačný systém upravený národnými záväznými predpismi pre osobné vlaky. Všetky sa týkajú PP1 a v prípade štyroch z nich vydávajú osvedčenia národné bezpečnostné orgány (NSA). V prípade piateho vydáva osvedčenie železničný podnik. V nákladnej doprave existuje certifikačný systém v piatich členských štátoch z deviatich a vo všetkých z nich je za vydávanie osvedčení zodpovedný národný bezpečnostný orgán alebo príslušné ministerstvo.

Zdá sa, že táto situácia je prekážkou jednotného európskeho železničného priestoru, lebo jedinou nevyhnutnou podmienkou, aby železničný podnik vykonával činnosť v jednom členskom štáte v rámci súčasného legislatívneho rámca, by malo byť získanie bezpečnostného osvedčenia (časť A a časť B). Členské štáty však môžu mať národné predpisy týkajúce sa tohto problému, pokiaľ ešte nie sú zahrnuté do TSI, a ako už bolo vysvetlené v oddiele 3.3, TSI týkajúca sa prevádzky a riadenia dopravy sa, pokiaľ ide o odbornú kvalifikáciu, vzťahuje len na cezhraničné prepravy. Vzhľadom na tieto skutočnosti je rozšírenie rozsahu pôsobnosti tejto TSI na vnútroštátnu dopravu dôležité a ERA by mala byť splnomocnená, aby spracovala odporúčanie na takéto rozšírenie.

3.7. Potenciálne výhody európskeho systému osvedčujúceho odbornú spôsobilosť členov vlakového personálu, ktorí vykonávajú kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou

V článku 13 ods. 3 smernice o bezpečnosti železníc (smernica 2004/49/ES) sa už stanovuje, že „keď železničný podnik uskutočňuje nábor nových rušňovodičov, vlakového personálu a pracovníkov, ktorí plnia dôležité úlohy súvisiace s bezpečnosťou, musí byť schopný zohľadniť všetku odbornú prípravu, kvalifikáciu a skúsenosti získané skôr od iného železničného podniku. Na tento účel sú títo členovia vlakového personálu oprávnení mať prístup ku všetkým dokumentom, ktoré osvedčujú ich odbornú prípravu, kvalifikáciu a skúsenosti, a možnosť získať ich kópie a preniesť si ich“.

V prípade úloh ostatných členov vlakového personálu, ktorí vykonávajú kľúčové úlohy súvisiace s bezpečnosťou, by mohla byť riešením ďalšia harmonizácia, aby sa uľahčila mobilita pracovníkov bez toho, že by to malo negatívny vplyv na úroveň bezpečnosti. Cieľom by malo byť, že železničný podnik, ktorý zamestnáva ostatných členov vlakového personálu, by mal byť schopný zohľadniť odbornú spôsobilosť v kľúčových úlohách súvisiacich s bezpečnosťou získanú skôr a mal by obmedziť ďalšiu odbornú prípravu tak, aby vyžadovala čo najmenšie náklady. Spoločný systém na európskej úrovni by mal umožniť dosiahnutie tohto cieľa.

Zameranie by malo byť na úlohy špecifické pre železnicu, napr. pomoc pre cestujúcich v zhoršených alebo núdzových situáciách. V súvislosti s otvorením trhu s medzinárodnou

¹⁰ Rozhodnutie Komisie z 20. decembra 2007 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa „bezpečnosti v železničných tuneloch“ v transeurópskom konvenčnom a vysokorychlostnom železničnom systéme (oznámené pod číslom C(2007)6450), Ú. v. ES L64, 7.3. 2008.

osobnou dopravou 1. januára 2010 by bolo logické, aby odborná spôsobilosť získaná ostatnými členmi vlakového personálu v oblasti ochrany cestujúcich a evakuácie za zhoršených a núdzových situácií bola medzi jednotlivými podnikmi rovnaká v celej Európskej únii. Uľahčilo by to jednotné chápanie a malo by to pridanú hodnotu pre bezpečnosť cestujúcich. Tiež by to mohlo mať kladný vplyv na mobilitu pracovníkov. Tieto spoločné úlohy sú celkovo úlohy uvedené v prílohe J bode 3 TSI OPE.

Takýto cieľ sa stáva ešte dôležitejší v prípade otvorenia trhu s vnútroštátnou osobnou dopravou, ktoré bolo navrhnuté v súvislosti so štvrtým železničným balíkom.

Na druhej strane úlohy týkajúce sa postupov a závislé od železničných vozidiel, napr. zatváranie dverí, ktoré sa môžu medzi jednotlivými podnikmi líšiť (z dôvodu rozdielnych technických riešení), by sa nemali brať do úvahy. Člen vlakového personálu, ktorý prechádza do iného železničného podniku, by samozrejme potreboval odbornú prípravu v postupoch tohto železničného podniku a jeho vozidiel.

4. OSVEDČOVANIE ODBORNEJ PRÍPRAVY TÝKAJÚCEJ SA RIZÍK A POMOCI CESTUJÚCIM, KTORÚ POSKYTUJE ŽELEZNIČNÝ PODNIK, SO ZAMERANÍM NA ÚLOHY

Pokiaľ ide o uznávanie odbornej spôsobilosti získanej členmi vlakového personálu v poskytovaní pomoci a zaistení bezpečnosti cestujúcich v prípade zhoršených alebo núdzových situácií, Komisia hodlá na európskej úrovni spracovať osvedčovanie odbornej prípravy týkajúcej sa rizík a pomoci cestujúcim poskytovanej zamestnancovi na príslušnej pracovnej pozícii v súlade so všetkými minimálnymi základnými požiadavkami TSI OPE týkajúcimi sa ostatných členov vlakového personálu.

Za vydávanie týchto osvedčení by mali byť zodpovedné železničné podniky zamestnávajúce pracovníkov na zmluvu a vydávanie by sa zakladalo na dvojúrovňovom systéme s využitím súboru minimálnych požiadaviek stanovených na úrovni EÚ a doplňujúcich požiadaviek stanovených na úrovni podniku. Túto odbornú prípravu by mohli zaisťovať aj strediská odbornej prípravy mimo železničného podniku, ale osvedčenie by mal vydávať železničný podnik v rámci svojej zodpovednosti.

Postup osvedčovania by sa mal vytvoriť s dodržaním štyroch dôležitých bodov:

- Železničné podniky by mali organizovať školenia o rizikách železničnej prevádzky týkajúcich sa bezpečnosti cestujúcich a o pomoci cestujúcim. Odborná príprava by bola zahrnutá do systému riadenia bezpečnosti (SMS) železničných podnikov a vychádzala by z požiadaviek jasne stanovených v OPE TSI.
- Na konci školenia by železničné podniky mali vydať „osvedčenie o odbornej príprave týkajúcej sa rizík a pomoci cestujúcim“ poskytované ostatným členom vlakového personálu na základe ich systému riadenia bezpečnosti. Osvedčenie by malo zahŕňať prinajmenšom všetky harmonizované schopnosti stanovené v TSI OPE a uvádzať všetky ďalšie schopnosti získané počas školenia.
- Toto osvedčenie by platilo v celej Európskej únii a železničné podniky by ho museli brať do úvahy pri prijímaní pracovníkov.
- Osvedčenie vydané zamestnancom na príslušnej pracovnej pozícii (ostatní členovia vlakového personálu) sa stáva ich vlastníctvom. Potom by mali možnosť znovu použiť toto osvedčenie, ak by chceli zmeniť podnik.

Tento systém osvedčovania neukladá žiadnu ďalšiu odbornú prípravu okrem tej, ktorá sa v súčasnej dobe vyžaduje v rámci systému riadenia bezpečnosti a ktorá je už vymedzená v TSI OPE.

Vydávanie osvedčení by malo zostať na úrovni podniku z administratívnych i hospodárskych dôvodov, aby sa zamedzilo dodatočným nákladom železničných podnikov, ako aj kvôli ďalším dôležitým úlohám pre národné bezpečnostné orgány.

Formát a obsah osvedčenia by mohol do určitej miery odrážať požiadavky stanovené v nariadení 36/2010/ES pre doplnkové osvedčenia rušňovodičov upravené na tento osobitný účel.

Článok 13 ods. 3 smernice o bezpečnosti železníc už poskytuje právny základ pre toto osvedčovanie; Komisia prípadne navrhne menšiu zmenu prílohy III, aby sa tento aspekt vysvetlil. Komisia okrem toho navrhne aktualizáciu TSI OPE, aby sa stanovil rozsah osvedčovania odbornej prípravy a TSI OPE.

Ďalšie úlohy (či už sa týkajú bezpečnosti alebo nie) a ďalšie požiadavky týkajúce sa odbornej kvalifikácie možno plánovať na úrovni podniku bez toho, aby to brzdilo mobilitu pracovníkov.

Uznávanie odbornej spôsobilosti ostatných členov vlakového personálu na úrovni EÚ by malo pridať hodnotu pre bezpečnosť cestujúcich a mohlo by mať kladný vplyv na mobilitu pracovníkov pri súčasnom znížení nákladov železničných podnikov na nadbytočnú odbornú prípravu.

Zástupcovia železničných podnikov a manažéri infraštruktúry (CER a EIM) sú toho názoru, že existujúce právne predpisy už stanovujú všetky potrebné požiadavky a že certifikačný a licenčný systém pre ostatných členov vlakového personálu by nemal pridať kuž vymedzeným prvkom žiadny nový použiteľný prvok, ale mohli by sa s ním spájať vysoké náklady. Na druhej strane Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF) vyžaduje systém európskej certifikácie pre vlakový personál vrátane preukazu vydávaného národnými bezpečnostnými orgánmi a doplnkového osvedčenia vydávaného železničným podnikom.

5. REGULÁCIA KEÚČOVÝCH ÚLOH SÚVISIACICH S BEZPEČNOSŤOU A VYKONÁVANÝCH OSTATNÝMI ČLENMI VLAKOVÉHO PERSONÁLU ZO STRANY ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Ako je uvedené v oddiele 2.1, väčšina členských štátov rôznymi spôsobmi a s rozličnými stupňami podrobností vymedzila národné záväzné predpisy s cieľom regulovať príslušné povolanie.

Tieto národné záväzné predpisy, ktoré stanovili vnútroštátne orgány alebo ktoré sa preniesli z vnútroštátneho podniku na vnútroštátnu úroveň, musia uplatňovať všetky železničné podniky uskutočňujúce prevádzku v týchto členských štátoch.

Všeobecne povedané, zdá sa, že tieto predpisy nie sú plne v súlade s európskymi právnymi predpismi z troch dôvodov:

- Nie sú plne v súlade s TSI OPE, ktorá stanovuje, čo sa musí vykonať, nakoľko niektoré členské štáty predpisujú, ako sa to musí vykonať.
- Regulácia na vnútroštátnej úrovni podľa všetkého obmedzuje podnikanie, a najmä mobilitu pracovníkov. Navyše tieto podnikové pravidlá (nepriame pravidlá), ktoré sa stávajú národnými záväznými predpismi, poskytujú historickým železničným podnikom jasnú konkurenčnú výhodu.
- Keď vnútroštátne orgány stanovujú podrobné prevádzkové postupy, preberajú zodpovednosť, ktorá by mala spočívať na železničných podnikoch a manažéroch infraštruktúry. Podrobná regulácia úloh na vnútroštátnej úrovni by mohla obmedziť

zodpovednosti železničných podnikov a mohla by byť v rozpore s článkom 4 ods. 3 smernice o bezpečnosti.

Pokiaľ neexistuje nejaký konkrétny aspekt siete, ktorý si vyžaduje osobitné predpisy, mali by sa predpisy o spôsobe, akým sa musia vykonávať úlohy, pripravovať na úrovni železničného podniku a nie na vnútroštátnej úrovni. Aj keď sa postupy medzi jednotlivými železničnými podnikmi odlišujú, dôležité je, že sa úloha vykonáva.

Preto chce Komisia požiadať členské štáty, aby preskúmali tie národné predpisy, ktoré musia byť v súlade s TSI OPE. Vykoná sa to v súvislosti s implementáciou smernice o bezpečnosti železníc a analýzou národných predpisov o bezpečnosti, ktorú v súčasnej dobe uskutočňuje ERA.

6. ZÁVER: ĎALŠIE KROKY

Komisia požiada Európsku železničnú agentúru, aby pre ostatných členov vlakového personálu spracovala potrebné ustanovenia na osvedčovanie zamerané na otázky bezpečnosti cestujúcich. Agentúra určí spoločné kľúčové úlohy ostatných členov vlakového personálu súvisiace s bezpečnosťou, ktoré sa netýkajú konštrukcie vozidiel/železničných koľajových vozidiel, a vymedzí obsah osvedčovania odbornej prípravy a rozsah pôsobnosti prílohy J k TSI OPE. Agentúra spracuje vzor osvedčenia odbornej prípravy v kľúčových úlohách súvisiacich s bezpečnosťou, ktoré sa vydáva zamestnancovi na príslušnej pracovnej pozícii. Zmena a doplnenie prílohy III k smernici o bezpečnosti železníc zabezpečí, aby tento postup osvedčovania bol súčasťou systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov.

Potreba tohto systému osvedčovania je posilnená otvorením trhu s vnútroštátnou osobnou dopravou navrhnutým v rámci štvrtého železničného balíka.

Komisia požiada Európsku železničnú agentúru, aby do svojej analýzy národných predpisov bezpečnosti zahrnula osobitnú kapitolu o národných záväzných predpisoch týkajúcich sa ostatných členov vlakového personálu a o tom, do akej miery prekračujú rozsah pôsobnosti týchto predpisov. Ak tieto predpisy nie sú kompatibilné s právnymi predpismi EÚ, Komisia by mohla prijať príslušné opatrenia na zabezpečenie ich správneho uplatňovania.

Ostatní členovia vlakového personálu tvoria profesijné skupiny, ktoré hrajú významnú úlohu pre bezpečný železničný systém, pokiaľ ide o prevádzkovú bezpečnosť a bezpečnosť a ochranu cestujúcich. Komisia je presvedčená, že jej návrhy posilnia úroveň bezpečnosti, zvýšia kvalitu tohto dôležitého železničného povolania a podporia aj mobilitu pracovníkov v tomto povolaní.

PRÍLOHA

Opis hlavných úloh v rámci vzorových profilov (PP)

Celkovo bolo vymedzených 17 úloh pre PP1, ktoré sa regulujú najmenej v 50 % z 11 členských štátov, kde PP1 existuje. Tieto úlohy sú:

- Kontrola zostavy vlaku:
 - „Kontrola zostavy vlaku“
 - „Dokument/dokumentácia kontroly zostavy vlaku“
- Kontroly a skúška pred odchodom vlaku:
 - „Stav brzd/brzdový systém“
 - „Zavedená vlaková signalizácia“
- Odchod vlaku na každej stanici:
 - „Zatvorenie dverí“
 - „Odchod vlaku (činnosti dokončené)“
- Jazda vlaku:
 - „Núdzové brzdenie – po použití nastaviť znovu a ohlásiť to rušňovodičovi“
 - „Vozidlový komunikačný systém (najmä bezpečnosť cestujúcich)“
- Prevádzka za mimoriadnych podmienok:
 - „Ochrana cestujúcich“
 - „Odchod vlaku“
 - „Hlásenie všetkých neobvyklých udalostí“
- Prevádzka v núdzových situáciách:
 - „Rozhodnutie o zastavení vlaku“
 - „Ochrana cestujúcich“
 - „Evakuácia cestujúcich“
 - „Odchod vlaku – činnosť dokončená–“
 - „Informovanie rušňovodiča/komunikácia s rušňovodičom“
 - „Informovanie železničného podniku/komunikácia so železničným podnikom“

Pokiaľ ide o PP2, bolo preň určených len päť úloh, ktoré sa regulujú najmenej v 50 % zo šiestich členských štátov, kde PP2 existuje. Tieto úlohy sú:

- Odchod vlaku na každej stanici:
 - „Zatvorenie dverí“
 - „Odchod vlaku (činnosti dokončené)“
- Prevádzka za mimoriadnych podmienok:
 - „Ochrana cestujúcich“
- Prevádzka v núdzových situáciách:

- „Ochrana cestujúcich“
- „Evakuácia cestujúcich“

Úlohy „posunu“ sú v členských štátoch určené rôznymi spôsobmi a v týchto vzorových pracovných profiloch sa nezohľadňujú.