



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 30.1.2013  
COM(2013) 33 final

**POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU  
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**o profilu in nalogah drugega vlakovnega osebja**

(Besedilo velja za EGP)

# POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

## o profilu in nalogah drugega vlakovnega osebja

(Besedilo velja za EGP)

### 1. UVOD

Direktiva 2007/59/ES<sup>1</sup> o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti, določa minimalne zahteve, ki jih mora izpolnjevati prosilec za pridobitev dovoljenja za strojevodje ali usklajenega dopolnilnega spričevala.

Glavni namen navedene direktive je bil olajšati strojevodjem vožnjo v drugih državah članicah, poenostaviti mobilnost strojevodij med državami članicami in med različnimi prevozniki v železniškem prometu ter, splošneje, poenostaviti priznavanje dovoljenj in usklajenih dopolnilnih spričeval s strani vseh udeležencev v železniškem sektorju.

Od začetka veljavnosti Direktive 2007/59/ES je Komisija v skladu z določbami iz te direktive že sprejela dodatno zakonodajo.

S svojo odločbo z dne 29. oktobra 2009<sup>2</sup> je Komisija v skladu s členom 22(4) Direktive 2007/59/ES sprejela osnovne parametre registrov dovoljenj za strojevodje in dopolnilnih spričeval.

Komisija je 3. decembra 2009 v skladu z zahtevo iz člena 4(4) Direktive 2007/59/ES sprejela Uredbo Komisije 36/2010<sup>3</sup> o vzorcih dovoljenj Skupnosti za strojevodje, dopolnilnih spričeval, overjenih kopij in obrazcev vlog za dovoljenja za strojevodje.

Komisija je 22. novembra 2011 sprejela tudi Sklep<sup>4</sup> o merilih za priznavanje centrov za usposabljanje, ki usposabljuje strojevodje, merilih za priznavanje ocenjevalcev strojevodij in o merilih za organizacijo preverjanj v skladu z Direktivo 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Priporočilo<sup>5</sup> z datumom 22. novembra 2011 o postopku za priznavanje centrov za usposabljanje in ocenjevalcev strojevodij v skladu z Direktivo 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta.

Čeprav Direktiva 2007/59/ES ne vključuje drugega vlakovnega osebja, ki opravlja kritične naloge v zvezi z varnostjo, člen 28 navaja, da *Komisija predloži poročilo in po potrebi pripravi predlog o sistemu izdajanja spričeval drugemu vlakovnemu osebju na podlagi poročila, ki ga pripravi ERA. Agencija bo opredelila profil in naloge drugega osebja, ki opravlja kritične naloge v zvezi z varnostjo, katerih poklicne kvalifikacije ustrezno prispevajo k varnosti v železniškem prometu; omenjeni profil in naloge bi morali biti s pomočjo sistema dovoljenj in/ali spričeval, ki bi lahko bil podoben sistemu, vzpostavljenem s to direktivo, urejeni na ravni Evropske unije.*

---

<sup>1</sup> UL L 315, 3.12.2007.

<sup>2</sup> UL L 8, 13.1.2010.

<sup>3</sup> UL L 13, 19.1.2010.

<sup>4</sup> UL L 314, 29.11.2011.

<sup>5</sup> UL L 314, 29.11.2011.

Motivacija za takšno zahtevo je bila povečati prosto gibanje delavcev in varnost železnic v EU; zato bi bilo treba posebno pozornost nameniti drugemu vlakovnemu osebju, ki opravlja kritične naloge v zvezi z varnostjo na lokomotivah in vlakih. Minimalne zahteve glede zdravstvene sposobnosti in poklicnih kvalifikacij so že določene v tehničnih specifikacijah za interoperabilnost (TSI) za vodenje in upravljanje prometa. Ker se navedena TSI izvaja prek nacionalnih izvedbenih načrtov in do neke mere le za čezmejne storitve, obstaja nekaj pravne negotovosti glede posledic vključitve takšnega osebja v postopek izdaje spričeval prevoznikom v železniškem prometu ter njihove mobilnosti med prevozniki v železniškem prometu. Zato je bila Agencija zaprosena za pripravo poročila o izdaji spričeval drugemu vlakovnemu osebju, ki opravlja kritične naloge v zvezi z varnostjo.

To sporočilo upošteva poročilo<sup>6</sup>, ki ga je pripravila Evropska agencija za železniški promet (ERA) na podlagi posvetovanja z zainteresiranimi stranmi in predložila Komisiji leta 2010. Pred sprejetjem tega sporočila so službe Komisije o rezultatih poročila razpravljale s socialnimi partnerji v okviru sektorskega odbora za socialni dialog.

To sporočilo se osredotoča na drugo vlakovno osebje za potniške vlake. Skupne naloge v zvezi s tovornim prometom so bolj povezane s pripravo tovornega vlaka, kakor z nalogami med vožnjo vlaka. Priprava vlaka ne zahteva vedno osebja za spremstvo vlaka.

## **2. ZAKONSKI OKVIR**

Veljavni zakonski okvir vključuje v glavnem:

- Direktivo 2004/49/ES o varnosti na železnicah, ki določa skupni pristop k varnosti. Ta direktiva določa sistem izdaje varnostnega spričevala prevoznikom v železniškem prometu, ki v okviru sistema varnega upravljanja vključuje odgovornost za opredelitev in izvajanje usposabljanja osebja;
- Direktiva 2008/57/ES o interoperabilnosti železniškega sistema, ki določa okvir za opredeljevanje zahtev, ki se uporabljajo za sestavne dele železniškega sistema, v obliki tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI). TSI vključujejo tudi zahteve za osebje, ki je vključeno v upravljanje in vzdrževanje železniškega sistema, v obliki minimalnih poklicnih kvalifikacij ter zdravstvenih in varnostnih pogojev.

## **3. SEDANJE STANJE Z VIDIKA PROFILOV DELOVNEGA MESTA IN NALOG DRUGEGA VLAKOVNEGA OSEBJA, KI OPRAVLJA KRITIČNE NALOGE V ZVEZI Z VARNOSTJO**

### **3.1. Reguliranje nalog v potniškem prometu**

Evropska agencija za železniški promet je v svojem poročilu zbrala podatke o več članih drugega vlakovnega osebja, ki so jih prispevali prevozniki v železniškem prometu iz enajstih držav članic. Na podlagi ekstrapolacije se ocenjuje, da število drugega vlakovnega osebja za potniške vlake dosega v Evropi, vključno s Švico in Norveško, 70 000 ljudi.

Skoraj vse države članice<sup>7</sup> (20 od 22) poklic regulirajo, čeprav na različne načine in z različnimi stopnjami podrobnosti. Vendar pa bi bilo treba v skladu z Direktivo 2004/49/ES<sup>8</sup> o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence

<sup>6</sup> Poročilo o profilu in nalogah drugega vlakovnega osebja, ki opravlja kritične naloge v zvezi z varnostjo, v skladu s členom 28 Direktive 2007/59/ES. Ref. št. Enote za interoperabilnost: ERA/REP/14-2010/INT z dne 27.9.2010 – ni bilo objavljeno

<sup>7</sup> Podatki iz nekaterih držav članic niso bili upoštevani, ker so bili nezadostni. Podatki iz Norveške so vključeni.

<sup>8</sup> UL L 220, 21.6.2004.

prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (direktiva o varnosti na železnicah) odločitve, povezane z načinom, kako je treba naloge opravljati, sprejeti na ravni prevoznika v železniškem prometu.

Štirinajst od dvajsetih držav članic regulira profile in naloge tudi na nacionalni ravni.

Analiza vseh nalog drugega vlakovnega osebja kaže:

- 59 nalog je bilo opredeljenih kot naloge, ki jih opravlja drugo vlakovno osebje v potniškem prometu, 48 od teh je bilo operativnih varnostnih nalog, 11 pa je značilnih komercialnih nalog, ki jih je treba opravljati med vožnjo vlaka (pregled vozovnic, napovedi za stranke...);
- 21 od 48 operativnih varnostnih nalog je reguliranih v štirinajstih državah, ki regulirajo naloge v potniškem prometu na nacionalni ravni. Teh 21 operativnih varnostnih nalog je tesno povezanih s Prilogo J k TSI za vodenje in upravljanje prometa (TSI OPE)<sup>9</sup> o minimalnih elementih v zvezi s strokovno usposobljenostjo za naloge, povezane s spremljanjem vlakov.

### **3.2. Opredelitev vzorčnih profilov v potniškem prometu**

Ugotovljeni so bili številni profili delovnega mesta drugega vlakovnega osebja v potniškem prometu. Dva vzorčna profila (PP1 in PP2) sta bila predstavljena kot skupne ključne naloge različnih profilov delovnega mesta iz različnih držav članic; podrobno sta predstavljena v Prilogi. Čeprav je večina dodeljenih nalog v obeh vzorčnih profilih podobna, se glavna razlika med PP1 in PP2 nanaša na „pripravo vlaka“. Medtem ko PP1 vključuje skoraj vse naloge, povezane s pripravo vlaka, je PP2 dodeljena samo ena naloga, povezana s pripravo vlaka.

V okviru teh dveh vzorčnih profilov so bile opredeljene skupne kritične naloge v zvezi z varnostjo, kot so: postopek zapiranja vrat, odhod vlaka in evakuacija potnikov v primeru slabših pogojev obratovanja ali izrednih razmer. Večina prevoznikov v železniškem prometu je izvedla sistem izdajanja spričeval za PP1, ne pa tudi za PP2.

### **3.3. Osnovne zahteve in izdaja spričeval**

Osnovne zahteve glede najnižje starosti, izobrazbe, znanja jezika, zdravniškega in psihološkega pregleda in poklicne usposobljenosti, zahtevane za osebe, ki želijo postati drugo vlakovno osebje, so povsod po EU že zelo podobne. Te osnovne zahteve so za ta dva profila skoraj popolnoma enake in so že zajete v TSI za vodenje in upravljanje prometa, ki pa se seveda za zdaj nanaša le na čezmejni promet.

Devet držav članic ima za prevoznike v železniškem prometu zavezujoča pravila o postopkih za ocenjevanje drugega vlakovnega osebja. V 13 državah članicah obstajajo nacionalna pravila, s katerimi so urejene določbe glede usposabljanja, da se zagotovi ohranjanje znanja in usposobljenosti vsaj na standardni ravni in da se upravlja raven usposobljenosti. Za potniški promet prevozniki v železniškem prometu običajno zagotavljajo usposabljanje in izpite v samem podjetju. Usposabljanje običajno traja od 4 do 16 tednov.

Prevozniki v železniškem prometu so za ohranjanje usposobljenosti v potniškem prometu na ustrezni ravni razvili posebne postopke. Organizirajo redne ali stalne tečaje usposabljanja v

<sup>9</sup> Odločba Komisije z dne 11. avgusta 2006 o tehnični specifikaciji interoperabilnosti, ki se nanaša na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (*notificirano pod dokumentarno številko C(2006) 3593*), kot je bila spremenjena s Sklepom 2010/640/EU, Odločbo 2009/107/ES in Odločbo 2008/231/ES, UL L 359, 18.12.2006.

različnih časovnih presledkih; v dvanajstih podjetjih so vzpostavili vmesne postopke ocenjevanja, ki potekajo vsake tri mesece do vsake tri leta.

Nacionalni varnostni organi so že sposobni ocenjevati izpolnjevanje minimalnih osnovnih zahtev, povezanih z drugim vlakovnim osebjem, na podlagi izdaje spričeval za sisteme varnega upravljanja prevoznikov v železniškem prometu v skladu s točko (e) Priloge III k Direktivi 2004/49/ES.

### **3.4. Mobilnost delavcev**

Če član vlakovnega osebja v 35-letni karieri zamenja službo enkrat ali dvakrat, lahko število članov vlakovnega osebja, ki zamenjajo podjetje v enem letu, doseže 2 000 do 4 000, saj je v Evropi približno 70 000 članov drugega vlakovnega osebja. Ta številka ne upošteva dejstva, da osebje zapusti delovno mesto tudi zaradi druge dejavnosti v železniškem sektorju ali zunaj njega, ali da se lahko osebje premesti, če novo podjetje prevzame osebje prejšnjega podjetja v okviru pogodbe o obveznostih javnih služb.

Več prevoznikov v železniškem prometu se ni srečalo z mobilnostjo delavcev, ker so edini ali državni prevoznik v železniškem prometu. Vendar tudi tisti, ki imajo nekaj izkušenj, nalagajo posebne tečaje usposabljanja v podjetju, kadar zaposlijo novo vlakovno osebje od drugih prevoznikov v železniškem prometu. Razlog za to posebno dopolnilno usposabljanje so razlike pri železniških vozilih in infrastrukturi. V različnih prevoznikih v železniškem prometu lahko obstajajo tudi različni postopki.

Majhna podjetja imajo z mobilnostjo delavcev več izkušenj, ker najemajo vlakovno osebje od prvotnih prevoznikov. Vendar ni dokaza, da bi bila odsotnost sistema izdaje spričeval za drugo vlakovno osebje ovira za mobilnost, in Komisija v zvezi s tem vprašanjem ni prejela nobenih pritožb.

### **3.5. Homogenost glede poklicnih kvalifikacij**

V Evropski uniji obstajajo zelo različni profili delovnih mest.

V tej fazi vseh teh profilov ne bi bilo primerno uskladiti iz naslednjih razlogov:

- Po eni strani sta nalogi „zapiranje vrat“ in „odhod vlaka (dejavnosti zaključene)“ operativna postopka, ki se lahko med podjetji razlikujeta zaradi različnih tehničnih rešitev. Ostati bi morala na ravni podjetja in ne bi smela biti regulirana na ravni EU.
- Po drugi strani so vse ostale skupne naloge povezane z varnostjo potnikov. Običajno so regulirane na nacionalni ravni in opredeljene na ravni EU:
  - varstvo potnikov v slabših pogojih obratovanja ali izrednih razmerah;
  - evakuacija potnikov v izrednih razmerah.

V skladu s točko 4.6 in Prilogo J o minimalnih elementih v zvezi s strokovno usposobljenostjo za naloge, povezane s spremljanem vlakov, iz TSI za vodenje in upravljanje prometa, bi moralo celotno strokovno osebje imeti zahtevano znanje za obvladovanje slabših pogojev obratovanja, evakuacijo vlaka in varnost potnikov ter sposobnost za prenos tega znanja v prakso. Poleg tega, v skladu s točko 4.6.1 o usposobljenosti vlakovnega in drugega osebja za ravnanje v predorih iz TSI za varnost v železniških predorih (TSI SRT)<sup>10</sup> „ima vse vlakovno osebje znanje o ustreznem varnostnem ravnanju v predorih in je zlasti sposobno

<sup>10</sup> Odločba Komisije z dne 20. decembra 2007 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi z „varnostjo v železniških predorih“ v vseevropskem železniškem sistemu za konvencionalne in visoke hitrosti (notificirano pod dokumentarno številko C(2007) 6450), UL L 64, 7.3.2008.

*evakuirati vlak v predoru. To zajema navodila potnikom, naj se premaknejo v sosednji vagon ali naj zapustijo vlak, in vodenje potnikov iz vlaka na varno mesto“.*

Izboljšanje sedanjega okvira bi zajemalo podrobnejšo navedbo ali širitev zahtev za naloge, ki že obstajajo v TSI za vodenje in upravljanje prometa, tako da bi Priloga J zajemala vse naloge, ki so opredeljene v vzorčnih profilih PP1 in PP2 za drugo vlakovno osebje.

### **3.6. Priznavanje poklicnih kvalifikacij**

Priznavanje poklicnih kvalifikacij za drugo vlakovno osebje v potniškem prometu ni pogosto regulirano. Samo v petih državah je sistem izdaje spričeval za potniške vlake reguliran z zavezujočimi nacionalnimi pravili. Vsa se nanašajo na PP1 in v štirih med njimi spričevala izdaja nacionalni varnostni organ. V peti državi spričevalo izda prevoznik v železniškem prometu. V tovornem prometu je sistem izdajanja spričeval za tovorni promet vzpostavljen v petih od devetih držav članic in v vseh so za izdajo spričeval odgovorni nacionalni varnostni organi ali pristojno ministrstvo.

Zdi se, da so te razmere ovira za enotno evropsko železniško območje, ker bi moral biti v okviru sedanjega zakonskega okvira edini predpogoj za delovanje prevoznika v železniškem prometu v neki državi članici pridobitev varnostnega spričevala (del A in del B). Vendar lahko imajo države članice za ta vidik, če še ni zajet v TSI, nacionalna pravila in kot je razloženo že v oddelku 3.3, se TSI za vodenje in upravljanje prometa, kolikor zadeva poklicne kvalifikacije, uporablja le za čezmejni promet. Glede na to ozadje je širitev področja uporabe TSI na domači promet pomembna in ERA bi morala biti zadolžena za pripravo priporočila za navedeno širitev.

### **3.7. Možne koristi evropskega sistema potrjevanja usposobljenosti vlakovnega osebja, ki opravlja kritične naloge v zvezi z varnostjo**

Člen 13(3) direktive o varnosti na železnicah (Direktiva 2004/49/ES) že predvideva: „Pri zaposlovanju novih strojevodij, vlakovnega osebja in osebja, ki izvajajo ključne varnostne naloge, mora prevoznik v železniškem prometu omogočati upoštevanje kakršnega koli usposabljanja, kvalifikacij in izkušenj, pridobljenih pri drugih prevoznikih v železniškem prometu. Zaradi tega so ti člani osebja upravičeni do dostopa do dokumentov ter pridobivanja in pošiljanja kopij dokumentov, ki potrjujejo njihovo usposobljenost, kvalifikacije in izkušnje“.

Za naloge drugega vlakovnega osebja, ki opravlja kritične naloge v zvezi z varnostjo, bi lahko bilo nadaljnje usklajevanje rešitev za lažjo mobilnost delavcev, ne da bi to negativno vplivalo na raven varnosti. Cilji bi moral biti, da bi moral biti prevoznik v železniškem prometu, ki zaposluje drugo vlakovno osebje, sposoben upoštevati predhodno pridobljeno usposobljenost za kritične naloge v zvezi z varnostjo in bi moral omejiti dodatno usposabljanje na čim nižje stroške. Skupni sistem na evropski ravni bi moral omogočiti doseganje tega cilja.

Poudarek bi moral biti na nalogah, povezanih z železnico, kot je pomoč potnikom v slabših pogojih obratovanja in izrednih razmerah. Zaradi odprtja trga mednarodnih storitev v potniškem prometu 1. januarja 2010 bi bilo logično, da bi bila usposobljenost, ki jo je pridobilo drugo vlakovno osebje v zvezi z varstvom in evakuacijo potnikov v slabših pogojih obratovanja in izrednih razmerah, enaka v vseh podjetjih v celotni Evropski uniji. To bi olajšalo splošno razumevanje in zagotovilo dodano vrednost v varstvu potnikov. Lahko bi imelo tudi pozitiven učinek na mobilnost delavcev. Gre za skupne naloge, ki so na splošno enake nalogam, navedenim v točki 3 Priloge J k TSI za vodenje in upravljanje prometa.

Takšen cilj postane še pomembnejši z odprtjem trga domačih storitev v potniškem prometu, ki je predlagan v okviru četrtega železniškega svežnja.

Po eni strani se naloge, ki so povezane s postopki in odvisne od železniških vozil, kot je na primer odpiranje vrat, ki se lahko razlikuje od podjetja do podjetja (zaradi različnih tehničnih rešitev), ne bi smele upoštevati. Član vlakovnega osebja, ki se zaposli pri drugem prevozniku v železniškem prometu, bi vsekakor potreboval posebno usposabljanje o postopkih tega prevoznika v železniškem prometu in njegovih železniških vozilih.

#### **4. K NALOGAM USMERJENO POTRJEVANJE TVEGANJ IN USPOSABLJANJE ZA POMOČ POTNIKOM, KI GA IZVAJA PREVOZNIK V ŽELEZNIŠKEM PROMETU**

Da se zagotovi priznavanje usposobljenosti, ki jo je pridobil član vlakovnega osebja na področju zagotavljanja pomoči potnikom in varnosti potnikov v primeru slabšega obratovanja in izrednih razmer, namerava Komisija na evropski ravni razviti usposabljanje za potrjevanje tveganj in pomoč potnikom, ki bo namenjeno zaposlenim na delovnih mestih, v skladu z vsemi minimalnimi osnovnimi zahtevami, ki se v TSI za vodenje in upravljanje prometa nanašajo na drugo vlakovno osebje.

Za izvajanje teh potrjevanj bi morali biti odgovorni prevozniki v železniškem prometu, ki zaposlujejo delavce ali najemajo pogodbene delavce; temeljiti bi moralo na dvostopenjskem sistemu, z uporabo minimalnih zahtev, določenih na ravni EU, in dodatnih zahtev, določenih na ravni podjetja. Takšno usposabljanje bi lahko izvajal tudi center usposabljanja zunaj prevoznika v železniškem prometu, vendar bi moral biti za izdajo potrdila odgovoren prevoznik v železniškem prometu.

Postopek potrjevanja bi moral biti razvit na podlagi štirih pomembnih točk:

- Prevozniki v železniškem prometu bi morali organizirati tečaje usposabljanja o tveganjih v zvezi z obratovanjem železnice, povezanimi z varnostjo potnikov in pomočjo potnikom. To usposabljanje bi moralo biti zajeto v sistemu varnega upravljanja (SMS) prevoznikov v železniškem prometu in temeljiti na zahtevah, ki so jasno navedene v TSI za vodenje in upravljanje prometa.
- Na koncu tečaja usposabljanja bi moral prevoznik v železniškem prometu drugemu vlakovnemu osebju izdati „potrdilo o usposabljanju o tveganju in pomoči potnikom“, ki bi bilo predvideno v okviru njegovega sistema varnega upravljanja. To potrdilo bi zajemalo vse usklajene sposobnosti, ki so kot minimalne navedene v TSI za vodenje in upravljanje prometa, in navedlo tudi dodatne usposobljenosti, pridobljene na tečaju usposabljanja.
- To potrdilo bi moralo veljati v celotni Evropski uniji in ga morajo upoštevati prevozniki v železniškem prometu pri zaposlovanju osebja.
- Potrdilo, izdano zaposlenim na delovnem mestu (drugemu vlakovnemu osebju), postane njihova last. To potrdilo bi nato lahko ponovno uporabili, če bi želeli zamenjati podjetje.

Ta sistem potrdil ne nalaga nikakršnega dodatnega usposabljanja, razen tistega, ki je zdaj potrebno v okviru sistema varnega upravljanja in že opredeljeno v TSI za vodenje in upravljanje prometa.

Vprašanje potrjevanja bi moralo zaradi upravnih in gospodarskih razlogov ostati na ravni podjetja, da se preprečijo dodatni stroški za prevoznike v železniškem prometu in tudi pomembne dodatne naloge za nacionalne varnostne organe.

Oblika in vsebina potrdila bi lahko do neke mere odražala zahteve iz Uredbe 36/2010/EU glede dopolnilnih spričeval za strojevodje, prilagojenih za ta posebni namen.

Člen 13(3) direktive o varnosti na železnicah (Direktiva 2004/49/ES) že določa pravno podlago za to potrjevanje, po potrebi bo Komisija predlagala manjše spremembe Priloge III, da pojasni ta vidik. Poleg tega bo Komisija predlagala posodobitev TSI za vodenje in upravljanje prometa, da navede področje uporabe potrjevanja usposabljanja, in TSI OPE.

Dodatne naloge (ne glede na to, ali so povezane z varnostjo ali ne) in dodatne zahteve v zvezi s poklicnimi kvalifikacijami se lahko predvidijo na ravni podjetja, ne da bi ovirale mobilnost delavcev.

Priznavanje usposobljenosti drugega vlakovnega osebja na ravni EU bi zagotovilo dodano vrednost za varnost potnikov in bi lahko imelo pozitiven učinek na mobilnost delavcev, obenem pa bi zmanjšalo stroške odvečnega usposabljanja za prevoznike v železniškem prometu.

Predstavniki prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture (CER in EIM) menijo, da obstoječa zakonodaja že zagotavlja vse potrebne zahteve in da sistem izdaje spričeval ali licenc za drugo vlakovno osebje ne bi prinesel nobenega uporabnega novega elementa k tistim, ki so že opredeljeni, bi pa lahko vključeval visoke stroške. Po drugi strani pa ETF, Evropska federacija delavcev v prometu, zahteva evropski sistem izdaje spričeval za vlakovno osebje, vključno z licenco, ki jo izdajo nacionalni varnostni organi, in dopolnilnim spričevalom, ki ga izda prevoznik v železniškem prometu.

## **5. REGULIRANJE KRITIČNIH NALOG V ZVEZI Z VARNOSTJO, KI JIH OPRAVLJA DRUGO VLAKOVNO OSEBJE, V DRŽAVAH ČLANICAH**

Kot je navedeno v oddelku 2.1, je večina držav članic na različne načine in z različnimi stopnjami podrobnosti opredelila zavezujoča nacionalna pravila za regulacijo poklica.

Ta zavezujoča nacionalna pravila, ki so jih določili nacionalni organi ali so se z nacionalnega podjetja prenesla na nacionalno raven, morajo uporabljati prevozniki v železniškem prometu, ki delujejo v teh državah članicah.

*Na splošno povedano se zdi, da ta nacionalna pravila niso povsem skladna z evropsko zakonodajo iz treh razlogov:*

- Niso popolnoma skladna s TSI za vodenje in upravljanje prometa, ki določa, kaj je treba storiti, ker nekatere države članice predpisujejo, kako je treba to storiti.
- Zdi se, da predpisi na nacionalni ravni omejujejo poslovanje in zlasti mobilnost delavcev. Poleg tega pravila podjetja (posredna pravila), ki so postala zavezujoča nacionalna pravila, zagotavljajo obstoječim prevoznikom v železniškem prevozu jasno konkurenčno prednost.
- Kadar nacionalni organi določijo podrobne operativne postopke, prevzamejo odgovornost, ki bi jo morali imeti prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture. Podrobna regulacija nalog na nacionalni ravni lahko omeji odgovornosti prevoznikov v železniškem prometu in utegne biti v nasprotju s členom 4(3) direktive o varnosti.

Če ne obstaja kakšen poseben vidik omrežja, ki zahteva posebna pravila, bi bilo treba pravila v zvezi z obveznim načinom izvajanja nalog pripraviti na ravni prevoznika v železniškem prometu in ne na nacionalni ravni. Četudi se postopki od enega do drugega prevoznika v železniškem prometu spreminjajo, je zares pomembno le, da je naloga opravljena.

Zato namerava Komisija zaprositi države članice, da pregledajo tiste svoje nacionalne predpise, ki bi morali biti usklajeni s TSI za vodenje in upravljanje prometa. To bo opravljeno



v okviru izvajanja direktive o varnosti na železnici in analize nacionalnih varnostnih pravil, ki jo izvaja Evropska agencija za železniški promet.

## **6. SKLEPNA UGOTOVITEV: NASLEDNJI KORAKI**

Komisija bo zaprosila Evropsko agencijo za železniški promet, da za drugo vlakovno osebje pripravi potrebne določbe za potrjevanje, osredotočeno na vprašanja varnosti potnikov. Agencija bo ugotovila skupne kritične naloge v zvezi z varnostjo, ki jih opravlja drugo vlakovno osebje in niso povezane s konstrukcijo vozila/železniškega vozila, ter opredelila vsebino potrdila usposabljanja in področje uporabe Priloge J k TSI za vodenje in upravljanje prometa. Agencija bo razvila model usposabljanja za potrdilo s področja kritičnih nalog v zvezi z varnostjo, ki bo namenjen zaposlenim na delovnem mestu. Sprememba Priloge III k direktivi o varnosti na železnici bo zagotovila predpis, na podlagi katerega bo ta postopek potrjevanja postal del sistema varnega upravljanja prevoznika v železniškem prometu.

Potreba po tem sistemu potrjevanja se je okrepila z odprtjem trga domačega potniškega prometa, ki je predlagano v okviru četrtega železniškega svežnja.

Komisija bo zaprosila Evropsko agencijo za železniški promet, da v svojo analizo nacionalnih varnostnih pravil vključi posebno poglavje o zavezujočih nacionalnih pravilih, povezanih z drugim vlakovnim osebjem, in ugotovitev, do kakšne mere presegajo njihovo področje uporabe. Če ta pravila niso združljiva z zakonodajo EU, lahko Komisija sprejme ustrezne ukrepe za zagotavljanje njihove pravilne uporabe.

Drugo vlakovno osebje oblikuje strokovno skupino, ki ima pomembno vlogo za varen železniški sistem z vidika varnosti obratovanja ter varnosti in zaščite potnikov. Komisija je prepričana, da bodo njeni predlogi okrepili varnostno učinkovitost in izboljšali kakovost tega pomembnega železniškega poklica ter podprli mobilnost njegovih delavcev.

## PRILOGA

### OPIS NAJPOMEMBNEJŠIH NALOG V VZORČNIH PROFILIH (PP)

Vzorčnemu profilu PP1 je skupaj dodeljenih 17 nalog, ki so regulirane v vsaj polovici od 11 držav članic, v katerih PP1 obstaja. Te naloge so:

- Preveritev sestave vlaka:
  - „Preverite sestavo vlaka“
  - „Preverite dokumente/dokumentacijo o sestavi vlaka“
- Preveritve in preskusi pred odhodom:
  - „Stanje zavor/zavornega sistema“
  - „Signali na vlaku so zagotovljeni“
- Odhod vlaka na kateri koli postaji:
  - „Zapiranje vrat“
  - „Odhod vlaka (dejavnosti zaključene)“
- Vožnja vlaka:
  - „Zavora v sili – ponovna nastavitvev po uporabi in poročilo strojevodji“
  - „Komunikacija na vlaku (zlasti varnost potnikov)“
- Obratovanje v slabših pogojih:
  - „Varnost potnikov“
  - „Odhod vlaka“
  - „Sporočanje vseh neobičajnih pojavov“
- Obratovanje v izrednih razmerah:
  - „Odločitev o zaustavitvi vlaka“
  - „Varnost potnikov“
  - „Evakuacija potnikov“
  - „Odhod vlaka – dejavnosti zaključene –“
  - „Obveščanje/komuniciranje s strojevodjo“
  - „Obveščanje/komuniciranje s prevoznikom v železniškem prometu“

Vzorčnemu profilu PP2 je dodeljenih le pet nalog, ki so regulirane v vsaj polovici od šestih držav, v katerih PP2 obstaja. Te naloge so:

- Odhod vlaka na kateri koli postaji:
  - „Zapiranje vrat“
  - „Odhod vlaka (dejavnosti zaključene)“
- Obratovanje v slabših pogojih:
  - „Varnost potnikov“
- Obratovanje v izrednih razmerah:

- „Varnost potnikov“
- „Evakuacija potnikov“

Naloga „ranžiranja“ je v državah članicah dodeljena na različne načine in v teh vzorčnih profilih ni upoštevana.