



Bryssel den 30.1.2013
COM(2013) 33 final

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET,
EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

om kompetensprofil och uppgifter för övrig ombordpersonal

(Text av betydelse för EES)

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

om kompetensprofil och uppgifter för övrig ombordpersonal

(Text av betydelse för EES)

1. INLEDNING

I direktiv 2007/59/EG¹ om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen fastställs de minimikrav som den sökande måste uppfylla för att erhålla förarbevis eller harmoniserade kompletterande intyg.

Det huvudsakliga syftet med nämnda direktiv var att göra det lättare för lokförare att framföra tåg i andra medlemsstater och att flytta från en medlemsstat till en annan. Ett mer generellt syfte var att se till att förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg erkänns av alla aktörer inom järnvägssektorn.

Sedan direktiv 2007/59/EG trädde i kraft har kommissionen antagit kompletterande lagstiftning i enlighet med bestämmelserna i direktivet.

Genom dess beslut av den 29 oktober 2009² antog kommissionen grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg, i enlighet med artikel 22.4 i direktiv 2007/59/EG.

Den 3 december 2009 antog kommissionen, i enlighet med artikel 4.4 i direktiv 2007/59/EG, kommissionens förordning nr 36/2010³ om gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis.

Vidare antog kommissionen den 22 november 2011⁴ ett beslut om kriterier för erkännande av utbildningsanstalter som deltar i utbildning av lokförare, om kriterier för erkännande av examinatorer av lokförare och om kriterier för anordnande av prov i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG samt en rekommendation⁵ av den 22 november 2011 om förfaranden för erkännande av utbildningsanstalter och examinatorer för lokförare i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.

Direktiv 2007/59/EG omfattar inte övrig tågpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter, men i artikel 28 anges det att *kommissionen ska lägga fram en rapport och om så är lämpligt föreslå lagstiftning om ett system för behörighetsprövning av övrig personal på grundval av en rapport från Europeiska järnvägsbyrån. Byrån ska fastställa kompetensprofil och uppgifter för övrig ombordpersonal vilka utför säkerhetskritiska uppgifter och vars yrkeskvalifikationer därigenom bidrar till järnvägssäkerheten och bör regleras på*

¹ EUT L 315, 3.12.2007.

² EUT L 8, 13.1.2010.

³ EUT L 13, 19.1.2010.

⁴ EUT L 314, 29.11.2011.

⁵ EUT L 314, 29.11.2011.

gemenskapsnivå, genom ett system med förarbevis och/eller intyg som kan likna det system som fastställs genom detta direktiv.

Syftet med denna begäran till kommissionen var att öka den fria rörligheten för arbetstagare och säkerheten på järnvägarna inom EU. Därför bör övrig ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter på lokomotiv och tåg särskilt uppmärksammas. Minimikraven när det gäller hälsotillstånd och yrkeskvalifikationer anges redan i TSD:n ”Drift och trafikledning”. Eftersom denna TSD genomförs genom nationella genomförandeplaner, och till viss del endast gäller gränsöverskridande trafik, råder det viss rättslig osäkerhet om vilka konsekvenser godkännandet av sådan personal inom förfarandet för behörighetsprövning av järnvägsföretag kan få och hur rörligheten mellan järnvägsföretag kan påverkas. Därför ombads byrån ta fram en rapport om behörighetsprövning av övrig ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter.

I detta meddelande beaktas den rapport⁶ som Europeiska järnvägsbyrån tagit fram efter samråd med berörda parter och som överlämnades till kommissionen 2010. Innan meddelandet antogs diskuterade kommissionen slutsatserna i byråns rapport med arbetsmarknadens parter inom ramen för den branschvisa dialogkommittén.

Detta meddelande avser övrig ombordpersonal för passagerartåg. Vanliga godsrelaterade uppgifter är snarare kopplade till förberedelser av godståget än till arbete under tågets framförande. För tågförberedelser krävs inte nödvändigtvis att personal medföljer tåget.

2. REGELVERK

Det tillämpliga regelverket består i huvudsak av följande rättsakter:

- Direktiv 2004/49/EG om järnvägssäkerhet genom vilket en gemensam modell för säkerhet upprättas. Genom det här direktivet upprättas ett system för utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag som omfattar ansvaret för att fastställa och genomföra utbildning av personal inom ramen för säkerhetsstyrningssystemet.
- Direktiv 2008/57/EG om järnvägsdriftskompatibilitet genom vilket en ram för definitionen av tillämpliga krav för järnvägssystemets komponenter i form av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) upprättas. Dessa TSD:er omfattar även krav för personal som arbetar med drift och underhåll av järnvägssystemet i form av lägsta yrkeskvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet.

3. DEN AKTUELLA SITUATIONEN NÄR DET GÄLLER ARBETSPROFILER OCH UPPGIFTER FÖR ÖVRIG OMBORDPERSONAL SOM UTFÖR SÄKERHETSKRITISKA UPPGIFTER

3.1. Reglering av uppgifter när det gäller persontrafik

I sin rapport sammanställde Europeiska järnvägsbyrån uppgifter om antalet övrig ombordpersonal från flera järnvägsföretag i elva medlemsstater. Genom extrapolering uppskattas antalet övrig ombordpersonal i Europa, inklusive Schweiz och Norge, inom persontrafik uppgå till 70 000.

⁶ Rapport om kompetensprofil och uppgifter för övrig ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter i enlighet med artikel 28 i direktiv 2007/59/EG. Interoperability Unit ref ERA/REP/14-2010/INT av den 27 september 2010. Ej offentliggjord.

Nästan alla medlemsstater⁷ (20 av 22) reglerar yrket, fast på olika sätt och i olika detalj. I enlighet med direktiv 2004/49/EG⁸ om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet), bör beslut som rör vilken metod som måste tillämpas för att utföra uppgifter fattas av järnvägsföretagen.

14 av de 20 medlemsstaterna reglerar även kompetensprofiler och uppgifter på nationell nivå.

En analys av alla de uppgifter som övrig ombordpersonal utför visar följande:

- 59 uppgifter anges vara uppgifter som utförs av övrig ombordpersonal inom persontrafik, varav 48 är uppgifter kopplade till driftssäkerhet och 11 är sedvanliga kommersiella uppgifter som måste utföras under tågresan (biljettkontroll, kundmeddelanden osv.).
- 21 av de 48 uppgifterna rörande driftssäkerhet regleras i de 14 medlemsstater som reglerar uppgifter inom persontrafik på nationell nivå. Dessa 21 uppgifter är nära kopplade till bilaga J i TSD OPE⁹ om minimikrav i fråga om yrkeskvalifikationer för de uppgifter som är kopplade till framförande av tåg.

3.2. Fastställande av profilmönster inom persontrafik

Många av arbetsprofilerna för övrig ombordpersonal inom persontrafik har fastställts. Två profilmönster (PP1 och PP2) har införts som gemensamma centrala uppgifter för olika arbetsprofiler från olika medlemsstater. De anges i bilagan. Majoriteten av uppgifterna är likadana i de två profilmönstren, och den huvudsakliga skillnaden mellan PP1 och PP2 avser tågförberedelser. I PP1 ingår nästan alla de uppgifter som är kopplade till tågförberedelser. Endast en sådan uppgift ingår i PP2.

Inom dessa två profilmönster har exempelvis följande vanliga säkerhetskritiska uppgifter fastställts: dörrstängning, tågets avgång och evakuering av passagerare vid trafikstörningar och i nödsituationer. De flesta järnvägsföretag har infört ett system för behörighetsprövning för PP1, men inte för PP2.

3.3. Grundläggande krav och certifiering

Redan nu är de grundläggande kraven när det gäller lägsta ålder, utbildning, språkkunskaper, hälsokontroller, psykologiska kontroller och yrkeskompetens för att arbeta som övrig ombordpersonal mycket lika varandra inom olika EU-länder. Kraven är nästan identiska för de två profilerna och omfattas redan nu av TSD OPE som för närvarande dock enbart avser gränsöverskridande trafik.

I nio medlemsstater finns bindande bestämmelser när det gäller järnvägsföretagens förfaranden för att bedöma övrig ombordpersonal. I 13 medlemsstater regleras utbildningsbestämmelserna på nationell nivå för att se till att kunskaper och färdigheter håller en viss standard och för att kontrollera kompetensnivån. När det gäller persontrafik erbjuder järnvägsföretagen vanligtvis intern utbildning och examen. Utbildningen pågår i 4–16 veckor.

⁷ Uppgifterna från vissa medlemsstater var så bristfälliga att de inte kunde beaktas. Information från Norge ingår.

⁸ EUT L 220, 21.6.2004.

⁹ Kommissionens beslut av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”drift och trafikledning” hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (*delgivet med nr K(2006)3593*), ändrat genom beslut 2010/640/EU, beslut 2009/107/EG och beslut 2008/231/EG, EUT L 359, 18.12.2006.

Järnvägsföretagen har utvecklat särskilda förfaranden när det gäller persontrafik för att uppnå en lämplig nivå när det gäller färdigheterna. De anordnar regelbundet eller kontinuerligt utbildningar. Inom tolv av företagen genomförs bedömningsförfaranden med olika intervaller: från var tredje månad till vart tredje år.

Redan nu kan de nationella säkerhetsmyndigheterna bedöma efterlevnaden av de grundläggande kraven för övrig ombordpersonal genom att utfärda säkerhetsintyg för järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem enligt bilaga III, punkt e) i direktiv 2004/49/EG.

3.4. Arbetstagares rörlighet

Antalet personalförändringar kan uppgå till mellan 2 000 och 4 000 varje år, om man utgår från att en anställd byter arbetsplats 1–2 gånger under sitt 35-åriga yrkesliv, eftersom det finns omkring 7 000 personer som är anställda som ombordpersonal. Då har man inte beaktat det faktum att personal även kan lämna arbetsplatsen för att göra något annat, inom järnvägssektorn eller utanför den, eller att det kan ske personalflyttningar när ett nytt företag tar över personalen från ett tidigare företag i samband med ett nytt avtal om allmän trafikplikt.

Flera järnvägsföretag saknar erfarenhet av arbetstagares rörlighet eftersom de är landets enda eller statliga järnvägsföretag. Även de som har viss erfarenhet av detta måste emellertid genomföra företagsspecifik utbildning när de rekryterar ny ombordpersonal från andra järnvägsföretag. Det beror på de skillnader som finns när det gäller rullande materiel och infrastruktur. Dessutom kan olika järnvägsföretag tillämpa olika förfaranden.

Små företag har fler erfarenheter av arbetstagares rörlighet eftersom de anställer personal från etablerade järnvägsföretag. Det finns emellertid inte några tecken på att avsaknaden av ett system för behörighetsprövning av övrig ombordpersonal är ett hinder mot rörlighet, och kommissionen har inte mottagit några klagomål när det gäller detta.

3.5. Enhetlighet i fråga om yrkeskvalifikationer

Det finns många olika arbetsprofiler inom EU.

Av följande skäl vore det inte lämpligt att harmonisera alla dessa i detta skede:

- Förfarandena när det gäller dörrstängning och tågets avgång är driftsrelaterade och kan variera mellan olika företag på grund av att företagen har valt olika tekniska lösningar. De bör även fortsättningsvis regleras på företagsnivå och inte på EU-nivå.
- Å andra sidan är alla återstående gemensamma uppgifter kopplade till passagerarsäkerhet. Dessa uppgifter regleras vanligen på nationell nivå och definieras på EU-nivå:
 - Passagerarskydd vid trafikstörningar och i nödsituationer.
 - Evakuering av passagerare i nödsituationer.

Enligt punkt 4.6 och bilaga J om minimikrav i fråga om yrkeskvalifikationer för de uppgifter som ombordpersonal utför och som är kopplade till TSD OPE ska all personal ha den kunskap som krävs för att hantera trafikstörningar, evakuering av tåg och passagerarsäkerhet och kunna tillämpa denna kunskap i praktiken. Dessutom fastställs följande i punkt 4.6.1 i TSD Säkerhet i järnvägstunnlar¹⁰: ”All tågpersonal ska känna till de korrekta säkerhetsrutinerna i tunnlar och i synnerhet kunna utrymma ett tåg i en tunnel. Detta inbegriper att instruera

¹⁰ Kommissionens beslut av den 20 december 2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende ”Säkerhet i järnvägstunnlar” i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och höghastighetståg (delgivet med nr K(2007)6450), EUT L 64, 7.3.2008.

passagerarna att gå till nästa vagn eller ut ur tåget och att leda dem utanför tåget till en säker plats.”

Det nuvarande regelverket skulle kunna förbättras genom en detaljerad beskrivning eller utökning av kraven när det gäller befintliga uppgifter i TSD OPE så att bilaga J omfattar alla uppgifter som fastställs i profilmönstren PP1 och PP2 för övrig ombordpersonal.

3.6. Erkännande av yrkeskvalifikationer

Erkännande av yrkeskvalifikationer är ofta inte reglerat när det gäller övrig ombordpersonal inom persontrafik. Faktum är att endast fem medlemsstater har ett system för behörighetsprövning som regleras av nationella bindande bestämmelser för passagerartåg. Samtliga dessa länders system avser PP1, och i fyra av dem utfärdas intygen av den nationella säkerhetsmyndigheten. I det femte landet utfärdas intyget av järnvägsföretaget. När det gäller godstrafik finns det ett system för behörighetsprövning i fem medlemsstater av nio, och i samtliga dessa är det den nationella säkerhetsmyndigheten eller det behöriga ministeriet som ansvarar för utfärdandet av intyg.

Detta kan betraktas som ett hinder mot det gemensamma europeiska järnvägstransportsystemet eftersom den enda nödvändiga förutsättningen för att ett järnvägsföretag ska få bedriva verksamhet i en medlemsstat enligt det nuvarande regelverket är att de erhåller ett säkerhetsintyg (del A och del B). Medlemsstaterna kan emellertid ha nationella bestämmelser när det gäller denna aspekt, om den ännu inte omfattas av TSD:erna. Såsom redan nämnts i avsnitt 3.3 avser TSD:n om drift och trafikledning dessutom endast gränsöverskridande trafik när det gäller yrkeskvalifikationer. Mot denna bakgrund är det viktigt att utvidga TSD:ns tillämpningsområde till att även omfatta inrikestrafik. Europeiska järnvägsbyrån bör därför få i uppdrag att utarbeta en rekommendation för en sådan utvidgning.

3.7. Potentiella fördelar med ett europeiskt system för behörighetsprövning av ombordpersonal med säkerhetskritiska uppgifter

I artikel 13.3 i järnvägssäkerhetsdirektivet (direktiv 2004/49/EG) fastställs följande: ”När järnvägsföretagen anställer nya lokförare, ombordpersonal och personal som utför säkerhetskritiska uppgifter måste de kunna ta hänsyn till eventuell utbildning, kompetens och erfarenheter som erhållits tidigare hos andra järnvägsföretag. Berörd personal skall därför ha rätt att få tillgång till, erhålla kopior av och framlägga alla handlingar som styrker deras utbildning, kompetens och erfarenheter.”

När det gäller övrig ombordpersonal med säkerhetskritiska uppgifter skulle ytterligare harmonisering kunna främja arbetstagares rörlighet utan att ha en negativ inverkan på säkerheten. Målet bör vara att ett järnvägsföretag som anställer övrig ombordpersonal ska kunna ta hänsyn till kompetens när det gäller säkerhetskritiska uppgifter som personalen förvärvat tidigare, och att ytterligare utbildning begränsas så långt det är möjligt i syfte att minska kostnaderna. Genom ett gemensamt system på EU-nivå bör detta kunna uppnås.

Fokus bör ligga på järnvägsspecifika uppgifter, t.ex. assistans till passagerare vid trafikstörningar och i nödsituationer. I och med att marknaden för internationell persontrafik varit öppen sedan den 1 januari 2010 vore det logiskt om samtlig personal inom EU som tillhör kategorin övrig ombordpersonal har samma kompetens när det gäller passagerarskydd och evakuering vid trafikstörningar och i nödsituationer. Detta skulle göra det lättare att nå samförstånd och leda till ökad passagerarsäkerhet. Det skulle även kunna ha en positiv inverkan på arbetstagares rörlighet. Dessa gemensamma uppgifter är vanligtvis de som redan anges i bilaga J, punkt 3 i TSD OPE.

Ett sådant mål blir ännu viktigare i och med den öppning av marknaden för inrikes persontrafik som föreslås inom ramen för det fjärde järnvägspaketet.

Å andra sidan bör uppgifter som är kopplade till förfaranden och beroende av rullande materiel, exempelvis dörrstängning, och som kan se olika ut på olika företag (på grund av att olika tekniska lösningar har valts) inte beaktas. En anställd som lämnar ett järnvägsföretag för att börja arbeta på ett annat behöver specifik utbildning när det gäller den nya arbetsgivarens förfaranden och rullande materiel.

4. UPPGIFTSINRIKTADE INTYG ÖVER UTBILDNING OM RISKER OCH ASSISTANS TILL PASSAGERARE FRÅN JÄRNVÄGSFÖRETAGET

Kommissionen har för avsikt att utforma intyg på EU-nivå när det gäller utbildning om risker och assistans till passagerare som ett sätt att erkänna kompetens som personal förvärvat när det gäller att erbjuda assistans och garantera passagerarsäkerhet vid trafikstörningar och i nödsituationer. Arbetstagaren erhåller intyget i enlighet med alla grundläggande minimikrav om övrig ombordpersonal i TSD OPE.

Järnvägsföretagen bör ansvara för utfärdandet av dessa intyg. Intygen bör baseras på ett system i två nivåer, och en rad minimikrav som fastställs på EU-nivå och ytterligare krav som fastställs på företagsnivå bör tillämpas. Utbildningen kan genomföras av en extern utbildningsanordnare, men järnvägsföretaget bör ansvara för utfärdandet av intyget.

Utfärdandet bör baseras på fyra viktiga punkter:

- Järnvägsföretaget ska anordna utbildning om risker förknippade med järnvägsdrift i fråga om passagerarsäkerhet och assistans till passagerare. Utbildningen bör omfattas av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem och baseras på krav som tydligt anges i TSD:erna.
- Vid slutet av utbildningen ska järnvägsföretagen utfärda ett intyg över den utbildning om risker och assistans till passagerare som övrig ombordpersonal genomgått i enlighet med deras säkerhetsstyrningssystem. Intyget bör omfatta all harmoniserad kompetens som anges i TSD OPE. Dessutom bör ytterligare kompetens som erhållits under utbildningen nämnas.
- Järnvägsföretagen måste ta hänsyn till intyget, som ska vara giltigt inom hela EU, vid rekrytering av personal.
- Det intyg som arbetstagarna (övrig ombordpersonal) får blir deras egendom. De bör sedan ha möjlighet att använda intyget igen om de vill byta arbetsgivare.

Intygssystemet innebär inte något krav på ytterligare utbildning utöver den som krävs enligt säkerhetsstyrningssystemet och som definieras i TSD OPE.

Av både administrativa och ekonomiska orsaker bör utfärdandet av intyg även fortsättningsvis hanteras av företagen. Därmed undviks merkostnader för järnvägsföretagen och merarbete för de nationella säkerhetsmyndigheterna.

Intygets format och innehåll kan till viss del utgå från de krav som anges i förordning (EU) nr 36/2010 för kompletterande intyg för lokförare.

Det finns redan en rättslig grund för intyget, nämligen artikel 13.3 i järnvägssäkerhetsdirektivet. Där så är lämpligt kommer kommissionen att föreslå en mindre ändring av bilaga III för att klargöra detta. Dessutom kommer kommissionen att föreslå en uppdatering av TSD OPE för att ange tillämpningsområde för utbildningsintyg och TSD OPE.

Ytterligare uppgifter (oavsett om de är säkerhetsrelaterade eller inte) och ytterligare krav avseende yrkeskvalifikationer kan fastställas på företagsnivå utan att detta utgör något hinder mot arbetstagares rörlighet.

Erkännande av övrig ombordpersonals kompetens på EU-nivå skulle leda till ökad säkerhet för passagerarna. Dessutom skulle det kunna ha en positiv inverkan på arbetstagares rörlighet samtidigt som järnvägsföretagens kostnader för överflödig utbildning skulle minska.

Företrädarna för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (CER och EIM) anser att alla nödvändiga krav redan täcks av den befintliga lagstiftningen och att ett system för behörighetsprövning eller tillstånd för övrig ombordpersonal inte skulle leda till några förbättringar av de befintliga aspekterna, men att det däremot skulle innebära höga kostnader. Å andra sidan kräver ETF (Europeiska transportarbetarfederationen) att ett europeiskt system för behörighetsprövning av ombordpersonal införs. Systemet ska bland annat omfatta ett intyg som utfärdas av de nationella säkerhetsmyndigheterna och ett kompletterande intyg som utfärdas av järnvägsföretaget.

5. MEDLEMSSTATERNAS REGLERING AV SÄKERHETSKRITISKA UPPGIFTER SOM UTFÖRS AV ÖVRIG OMBORDPERSONAL

Såsom nämns i avsnitt 2.1 har de flesta medlemsstater upprättat nationella bindande bestämmelser för att reglera yrket på olika sätt och i olika detalj.

Dessa bestämmelser, som har fastställts av de nationella myndigheterna eller överförts från företagsnivå till nationell nivå, måste tillämpas av alla järnvägsföretag som bedriver verksamhet i de berörda medlemsstaterna.

Det finns tre skäl till att dessa bestämmelser inte fullt ut tycks överensstämma med EU-lagstiftningen:

- De överensstämmer inte fullt ut med TSD OPE, där det fastställs vad som måste göras, eftersom vissa medlemsstater fastställer hur det måste göras.
- Reglering på nationell nivå tycks leda till att verksamheten begränsas, framför allt när det gäller arbetstagares rörlighet. Dessutom innebär de företagsbestämmelser (indirekta bestämmelser) som blir nationella bindande bestämmelser en tydlig konkurrensfördel för de etablerade järnvägsföretagen.
- När nationella myndigheter fastställer detaljerade driftsförfaranden tar de över ansvarsområden som bör vara järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas. En detaljerad reglering av uppgifter på nationell nivå kan leda till att järnvägsföretagens ansvarsområden begränsas och strider dessutom eventuellt mot artikel 4.3 i säkerhetsdirektivet.

Såvida det inte finns någon särskild aspekt i ett nätverk som innebär att det krävs specifika bestämmelser bör bestämmelser för hur uppgifterna måste utföras fattas av järnvägsföretaget och inte på nationell nivå. Det som är viktigt är att uppgiften utförs, även om metoderna för att utföra den skiljer sig åt mellan olika järnvägsföretag.

Därför har kommissionen för avsikt att be medlemsstaterna se över de nationella bestämmelser som måste överensstämma med TSD OPE. Detta kommer att ske inom ramen för genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet och den analys av nationella säkerhetsbestämmelser som för närvarande utförs av ERA.

6. SLUTSATS: KOMMANDE ÅTGÄRDER

Kommissionen kommer att begära att Europeiska järnvägsbyrån utarbetar bestämmelser för övrig ombordpersonal när det gäller intyg som är inriktade på passagerarsäkerhet. Byrån kommer att fastställa vilka gemensamma säkerhetskritiska uppgifter för övrig ombordpersonal som inte är kopplade till fordonskonstruktion/rullande materiel och kommer även att fastställa innehållet i utbildningsintyget och tillämpningsområdet i bilaga J i TSD OPE. Byrån kommer att utforma en modell för utbildningsintyg som utfärdas till arbetstagaren när det gäller säkerhetskritiska uppgifter. Genom en ändring av bilaga III i järnvägssäkerhetsdirektivet kommer denna intygprocess att kunna bli en del av järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem.

Behovet av ett intygssystem ökar i och med förslaget om att öppna marknaden för inrikes persontrafik inom det fjärde järnvägspaketet.

Kommissionen kommer att be Europeiska järnvägsbyrån att den i sin analys av de nationella säkerhetsbestämmelserna inkluderar ett särskilt kapitel om de nationella bindande bestämmelserna för övrig ombordpersonal och i vilken omfattning de går utöver sitt tillämpningsområde. Om dessa bestämmelser inte är förenliga med EU-lagstiftningen kan kommissionen vidta lämpliga åtgärder för att se till att de tillämpas på rätt sätt.

Övrig ombordpersonal har en viktig roll när det gäller driftssäkerhet samt passagerarnas säkerhet och trygghet i ett säkert järnvägssystem. Kommissionen anser att dess förslag kommer att leda till att säkerhetsnivån stärks och kvaliteten inom denna viktiga yrkesgrupp förbättras samtidigt som arbetstagarnas rörlighet stöds.

BILAGA

Beskrivning av huvuduppgifterna inom profilmönstren (PP)

PP1 består av sammanlagt 17 uppgifter som regleras i minst hälften av de elva medlemsstater där PP1 förekommer. Dessa uppgifter är följande:

- Kontrollera tågets sammansättning:
 - ”Kontrollera tågets sammansättning”
 - ”Kontrollera handlingar/dokumentation avseende tågets sammansättning”
- Kontroller och test före avgång:
 - ”Bromsarnas status/bromssystem”
 - ”Tågsignalerna fungerar”
- Tågets avgång vid varje station:
 - ”Dörrstängning”
 - ”Tågets avgång (åtgärd utförd)”
- Tågets framförande:
 - ”Nödbroms – återställ efter användning och rapportera till lokföraren”
 - ”Kommunikation ombord (framför allt passagerarsäkerhet)”
- Drift vid trafikstörningar:
 - ”Passagerarskydd”
 - ”Tågets avgång”
 - ”Rapportera oväntade händelser”
- Drift i nödsituationer:
 - ”Beslut om tågstopp”
 - ”Passagerarskydd”
 - ”Evakuering av passagerare”
 - ”Tågets avgång – åtgärd utförd”
 - ”Informera/kommunicera med lokföraren”
 - ”Informera/kommunicera med järnvägsföretaget”

PP2 består av endast fem uppgifter som regleras i minst hälften av de sex medlemsstater där PP2 förekommer. Dessa uppgifter är följande:

- Tågets avgång vid varje station:
 - ”Dörrstängning”
 - ”Tågets avgång (åtgärd utförd)”
- Drift vid trafikstörningar:
 - ”Passagerarskydd”

- Drift i nödsituationer:
 - ”Passagerarskydd”
 - ”Evakuering av passagerare”

Uppgiften ”växling” ingår i olika profilmönster i medlemsstaterna och beaktas inte i dessa profilmönster.