



Bruxelles, den 30.1.2013
COM(2013) 33 final

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

om andet togpersonales profil og opgaver

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

om andet togpersonales profil og opgaver

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

Direktiv 2007/59/EF¹ om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet, fastsætter de minimumskrav, en ansøger skal opfylde for at opnå lokomotivførerlicens eller et harmoniseret supplerende certifikat.

Hovedformålet med dette direktiv var at gøre det lettere for lokomotivførere at køre i andre medlemsstater og at flytte fra én medlemsstat til en anden, men også at gøre det lettere for dem at skifte fra en jernbanevirksomhed til en anden, og, mere generelt, anerkendelse af licenser og harmoniserede supplerende certifikater hos alle berørte parter i jernbanesektoren.

Siden ikrafttrædelsen af direktiv 2007/59/EF har Kommissionen allerede vedtaget yderligere lovgivning, i overensstemmelse med bestemmelser i direktivet.

Med beslutning af 29. oktober 2009² vedtog Kommissionen grundlæggende parametre for registre for lokomotivførerlicenser og supplerende certifikater, i henhold til artikel 22, stk. 4, i direktiv 2007/59/EF.

Som krævet i artikel 4, stk. 4, i direktiv 2007/59/EF vedtog Kommissionen den 3. december 2009 Kommissionens forordning (EU) nr. 36/2010³ om EF-modeller for lokomotivførerlicens, supplerende certifikater, bekræftede genparter af supplerende certifikater og ansøgningsformular til lokomotivførerlicens.

Kommissionen vedtog også en afgørelse den 22. november 2011⁴ om kriterier for anerkendelsen af uddannelsescentre, der er involveret i uddannelsen af lokomotivførere, om kriterier for anerkendelsen af eksaminatorer for lokomotivførere og om kriterier for afholdelsen af prøver i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF samt en henstilling⁵ af 22. november 2011 om proceduren for anerkendelse af uddannelsescentre og lokomotivførereksaminatorer, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF.

Selv om direktiv 2007/59/EF ikke omfatter andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver, fastlægges det i artikel 28, at *Kommissionen på grundlag en af rapport udarbejdet af Det Europæiske Jernbaneagentur skal forelægge en rapport og et forslag til en certificeringsordning for andet togpersonale. Agenturet skal fastlægge, hvilken profil og hvilke opgaver for andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver, og hvis faglige kvalifikationer dermed har betydning for jernbanesikkerheden,*

¹ EUT L 315 af 3.12.2007.

² EUT L 8 af 13.1.2010.

³ EUT L 13 af 19.1.2010.

⁴ EUT L 314 af 29.11.2011.

⁵ EUT L 314 af 29.11.2011.

der bør fastlægges på fællesskabsniveau ved hjælp af licenser eller certifikater, som kan svare til det system, der indføres med nærværende direktiv.

Hensigten med en sådan anmodning var at øge arbejdstagernes frie mobilitet og sikkerheden på fællesskabets jernbaner. I denne forbindelse bør der være særligt fokus på andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver på lokomotiver og tog. Mindstekrav til helbredsmæssig egnethed og faglige kvalifikationer er allerede fastlagt i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) vedrørende drift og trafikstyring. Men da TSI gennemføres via nationale gennemførelsesplaner og i en vis udstrækning kun gælder grænseoverskridende ruter, hersker der nogen juridisk usikkerhed om følgerne af at godkende dette personale i jernbanevirksomhedernes sikkerhedscertificeringsproces samt med hensyn til personalets mobilitet mellem jernbanevirksomheder. Derfor blev agenturet anmodet om at udarbejde en rapport om certificeringen af andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver.

Denne meddelelse tager hensyn til rapporten,⁶ der er udarbejdet af Det Europæiske Jernbaneagentur efter samråd med berørte parter, og som blev leveret til Kommissionen i 2010. Inden Kommissionens tjenester vedtog denne meddelelse, drøftede de resultaterne af agenturets rapport med arbejdsmarkedets parter inden for rammerne af Udvalget for den Sociale Dialog for sektoren.

Denne meddelelse har fokus på andet togpersonale på passagertog. Almindelige godsrelaterede opgaver er knyttet til forberedelse af godstoget og ikke til selve togkørslen. Forberedelse af toget kræver ikke nødvendigvis, at personalet er med i toget.

2. REGELSÆT

Det gældende regelsæt omfatter hovedsageligt:

- Direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed, der fastlægger en fælles indfaldsvinkel til sikkerhed. Dette direktiv fastlægger et certificeringssystem for jernbanevirksomheder, som indbefatter ansvar for at fastlægge og varetage uddannelse af personale inden for sikkerhedsledelsessystemets rammer.
- Direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet, der fastlægger rammerne for definitionen af krav gældende for jernbanesystemets komponenter i form af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er). Disse TSI'er indeholder krav til personale, der deltager i drift og vedligeholdelse af jernbanesystemet, i form af mindstekrav til faglige kvalifikationer samt helbreds- og sikkerhedsbetingelser.

3. DEN NUVÆRENDE SITUATION MED HENSYN TIL JOBPROFILER OG OPGAVER FOR ANDET TOGPERSONALE, DER VARETAGER SIKKERHEDSKRITISKE OPGAVER

3.1. Regulering af opgaver inden for personbefordring

I sin rapport samlede agenturet oplysninger om antallet af andet togpersonale fra flere jernbanevirksomheder i 11 medlemsstater. Ved hjælp af ekstrapolation vurderes antallet af andet personale til passagertog til at være 70.000 i Europa, inklusive Schweiz og Norge.

⁶ Rapport om profilen og opgaverne for andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver i henhold til artikel 28 i direktiv 2007/59/EF. Interoperabilitetsenhedsref. ERA/REP/14-2010/INT af 27.9.2010. Ikke offentliggjort

Næsten alle medlemsstater⁷ (20 ud af 22) regulerer branchen, men på forskellige måder og i forskellig detaljeringsgrad. I henhold til direktiv 2004/49/EF⁸ om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) bør beslutninger i forbindelse med den måde, opgaverne skal varetages på, dog træffes på jernbanevirksomhedsniveau.

Af de 20 medlemsstater regulerer 14 også profiler og opgaver på nationalt plan.

En analyse af alle opgaver for andet togpersonale viser, at

- 59 opgaver er identificeret som opgaver, der varetages af andet togpersonale på passagertog. Heraf er 48 driftsmæssige sikkerhedsopgaver, og 11 er typiske forretningsmæssige opgaver, der skal varetages i løbet af togrejsen (billetkontrol, meddelelser til passagererne osv.)
- 21 ud af de 48 driftsmæssige sikkerhedsopgaver er reguleret i de 14 medlemsstater, der regulerer opgaver på passagertog på nationalt plan. Disse 21 driftsmæssige sikkerhedsopgaver er tæt knyttet til bilag J til TSI OPE⁹ om minimumselementer med hensyn til faglig kvalifikation til de opgaver, der er forbundet med medkørsel på tog.

3.2. Identificering af profilmønstre inden for personbefordring

Mange af jobprofilerne for andet togpersonale på passagertog er blevet identificeret. To profilmønstre (PP1 og PP2) er indført som de almindelige kerneopgaver for forskellige jobprofiler fra forskellige medlemsstater. De er specificeret i bilaget. Selv om størstedelen af de tildelte opgaver er ens i de to profilmønstre, vedrører den vigtigste forskel mellem PP1 og PP2 ”togforberedelse”. Mens PP1 omfatter næsten alle opgaver i forbindelse med togforberedelse, er kun én togforberedelsesopgave tildelt PP2.

Inden for disse to profilmønstre er fælles sikkerhedskritiske opgaver identificeret som f.eks. dørlukningsprocedure, togafgang og evakuering af passagerer i tilfælde af uregelmæssige driftshold og nødsituationer. De fleste jernbanevirksomheder har indført et certificeringssystem for PP1, men ikke for PP2.

3.3. Grundlæggende krav og certificering

De grundlæggende krav til minimumsalder, uddannelse, sprogkunderskaber, lægeundersøgelser, psykologiske undersøgelser og de faglige kompetencer, der er nødvendige for at blive ansat som andet togpersonale, er allerede meget ens i hele EU. Disse grundlæggende krav er næsten identiske for de to profiler og er allerede omfattet af TSI OPE, som imidlertid på nuværende tidspunkt kun vedrører grænseoverskridende trafik.

⁷ Oplysninger fra nogle medlemsstater var for utilstrækkelige til, at de kunne tages i betragtning. Oplysninger fra Norge er inkluderet.

⁸ EUT L 220 af 21.6.2004.

⁹ Kommissionens beslutning af 11. august 2006 om tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (*meddelt under nummer K(2006) 3593*) som ændret ved beslutning 2010/640/EU, beslutning 2009/107/EF og beslutning 2008/231/EF, EUT L 359 af 18.12.2006.

Ni medlemsstater har bindende regler for jernbanevirksomheder, hvad angår procedurer for vurdering af andet togpersonale. I 13 medlemsstater er der nationale regler med bestemmelser for uddannelse for at sikre, at viden og færdigheder vedligeholdes som minimum på standardniveau, og for at styre kompetenceniveauet. Hvad angår personbefordring, sørger jernbanevirksomheder generelt for intern uddannelse og eksamination. Uddannelsen varer normalt mellem 4 og 16 uger.

Jernbanevirksomheder har udviklet særlige procedurer til personbefordring for at vedligeholde færdigheder på et hensigtsmæssigt niveau. De arrangerer regelmæssige eller løbende uddannelseskurser med forskellige intervaller. Hos 12 af dem er der etableret tilbagevendende vurderingsprocedurer, der varierer fra hver tredje måned til hvert tredje år.

Nationale sikkerhedsmyndigheder kan allerede vurdere, om de grundlæggende mindstekrav med hensyn til andet togpersonale overholdes, via certificeringen af sikkerhedsledelsessystemerne hos jernbanevirksomhederne i henhold til bilag III, nr. 2, litra (e), i direktiv 2004/49/EF.

3.4. Arbejdstagernes mobilitet

Antallet af togmedarbejdere, der skifter virksomhed, kan være mellem 2000 og 4000 årligt, hvis en togmedarbejder skifter 1 til 2 gange i løbet af sin 35-årige karriere, da der er omkring 70.000, som er ansat som andet togpersonale, i Europa. Dette tal tager ikke højde for, at arbejdstagere også forlader deres job for at lave noget andet, inden for eller uden for jernbanesektoren, eller at medarbejdere kan blive overført, når en ny virksomhed overtager personalet fra en tidligere virksomhed i henhold til en ny kontrakt om forpligtelser til offentlig tjeneste.

Flere jernbanevirksomheder har ikke oplevet arbejdstagernes mobilitet, fordi de er den eneste jernbanevirksomhed eller den statslige jernbanevirksomhed. Selv de, der har nogen erfaring, stiller dog krav om virksomhedsspecifikke uddannelseskurser, når de rekrutterer nye togmedarbejdere fra andre jernbanevirksomheder. Grunden til denne specifikke supplerende træning er forskellen i rullende materiel og infrastruktur. Der kan også være forskellige procedurer hos forskellige jernbanevirksomheder.

Små virksomheder har mere erfaring med arbejdstagernes mobilitet, fordi de hyrer medarbejdere fra de etablerede operatører. Der er dog intet, der tyder på, at det er en barriere for mobiliteten, hvis der ikke findes et certificeringsprogram for andet togpersonale, og Kommissionen har ikke modtaget klager herom.

3.5. Ensartethed med hensyn til faglige kvalifikationer

Der er en lang række forskellige jobprofiler overalt i EU.

På nuværende tidspunkt vil det ikke være hensigtsmæssigt at harmonisere dem alle af følgende grunde:

- På den ene side er opgaverne både med ”dørlukning” og ”togafgang (klarmelding)” driftsprocedurer, der kan variere fra den ene virksomhed til den anden på grund af forskellige tekniske løsninger. De bør forblive på virksomhedsplan og bør ikke reguleres på EU-plan.
- På den anden side er de resterende almindelige opgaver alle relateret til passagerernes sikkerhed. De er generelt reguleret på nationalt plan og defineret på EU-plan:
 - passagerbeskyttelse under uregelmæssige driftsforhold og i nødsituationer
 - evakuering af passagerer i nødsituationer.

I henhold til punkt 4.6 og bilag J om de minimumselementer i TSI OPE, der er relevante for den faglige kvalifikation til opgaver knyttet til medkørsel på tog, bør alt fagligt personale have den fornødne viden til at styre uregelmæssige driftshold, togevakuering og passagersikkerhed og kunne anvende denne viden i praksis. Desuden skal alt togpersonale i henhold til punkt 4.6.1 om tunnelspecifikke kompetencer hos togpersonale og andet personale i TSI SRT¹⁰, ”være bekendt med hensigtsmæssig sikkerhedsadfærd i tunneler og især kunne evakuere et tog i en tunnel. Dette indebærer at beordre passagererne til at gå til den næste vogn eller til at forlade toget og føre dem ud af toget til et sikkert sted”.

En forbedring af de nuværende rammer vil være en specificering eller udvidelse af de krav til opgaver, der allerede findes i TSI OPE, således at bilag J kommer til at omfatte alle de opgaver, der er identificeret i profilmønstrene PP1 og PP2 for andet togpersonale.

3.6. Anerkendelse af faglige kvalifikationer

Anerkendelsen af faglige kvalifikationer er ofte ikke reguleret for andet togpersonale i forbindelse med personbefordring. Faktisk har kun fem medlemsstater et certificeringssystem, der reguleres af nationale bindende regler for passagertog. De vedrører alle PP1, og for fire af dem udstedes certifikaterne af den nationale sikkerhedsmyndighed. I den femte medlemsstat udstedes certifikatet af jernbanevirksomheden. For godstransport findes der et certificeringssystem i fem medlemsstater ud af ni, og i dem alle er den nationale sikkerhedsmyndighed eller det kompetente ministerium ansvarligt for udstedelse af certifikater.

Denne situation forekommer at udgøre en barriere for et fælles europæisk jernbaneanråde, fordi den eneste forudsætning for, at en jernbanevirksomhed kan operere i en medlemsstat inden for det nuværende regelsæt, bør være, at virksomheden indhenter et sikkerhedscertifikat (del A og del B). Medlemsstaterne kan dog have nationale regler om dette aspekt, hvis det endnu ikke er omfattet af TSI'er, og, som allerede forklaret i afsnit 3.3, gælder TSI'en om drift og trafikledelse kun for grænseoverskridende ruter, når det drejer sig om faglige kvalifikationer. På denne baggrund er en udvidelse af anvendelsesområdet af den nævnte TSI til at dække nationale ruter vigtig, og Det Europæiske Jernbaneagentur bør bemyndiges til at udarbejde en anbefaling til en sådan udvidelse.

3.7. Potentielle fordele ved et europæisk system til bevis for kompetencer hos togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver

Artikel 13, stk. 3, i jernbanesikkerhedsdirektivet (direktiv 2004/49/EF) er det allerede fastlagt, at ”Når jernbanevirksomhederne ansætter nye lokomotivførere, medrejsende personale og andet personale, som varetager vigtige sikkerhedsopgaver, skal de kunne tage hensyn til efteruddannelse, opnåede kvalifikationer og tidligere erfaring i andre jernbanevirksomheder. Med henblik herpå skal dette personale have adgang til al dokumentation for deres efteruddannelse, kvalifikationer og erfaring. De kan få kopier heraf og kan indgive sådan dokumentation”.

¹⁰ Kommissionens beslutning af 20. december 2007 om tekniske specifikationer for interoperabilitet gældende for delsystemet "sikkerhed i jernbanetunneler" i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og højhastighedstog (meddelt under nummer K(2007)6450), EUT L 64 af 7.3.2008.

Med hensyn til opgaver for andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver, kan yderligere harmonisering være en løsning for at lette arbejdstagernes mobilitet, uden at dette får en negativ indvirkning på sikkerhedsniveauet. Målet bør være, at en jernbanevirksomhed, der ansætter andet togpersonale, kan tage hensyn til tidligere opnåede kompetencer i sikkerhedskritiske opgaver og bør begrænse yderligere uddannelse mest muligt, så omkostningerne bliver lavere. Dette mål bør kunne nås via en fælles ordning på EU-plan.

Fokus bør være på jernbanespecifikke opgaver, såsom hjælp til passagerer under uregelmæssige driftsforhold eller i nødsituationer. Med åbningen af markedet for international personbefordring den 1. januar 2010 vil det være logisk, at den kompetence, som er opnået af andet togpersonale med hensyn til beskyttelse og evakuering af passagerer under uregelmæssige driftsforhold og i nødsituationer, er den samme fra virksomhed til virksomhed i hele EU. Dette vil muliggøre en fælles forståelse og vil betyde øget sikkerhed for passagererne. Det kan også få en positiv indvirkning på arbejdstageres mobilitet. Disse almindelige opgaver er generelt dem, der allerede er på listen i bilag J, punkt 3 i TSI OPE.

Et sådant formål kan blive endnu vigtigere med åbningen af det nationale personbefordringsmarked, som foreslås inden for rammerne af den fjerde jernbanepakke.

På den anden side bør opgaver, der er procedurerelaterede og afhængige af rullende materiel, såsom dørlukning, og som kan variere fra den ene virksomhed til den anden (på grund af forskellige tekniske løsninger), ikke tages i betragtning. En togmedarbejder, der skifter til en anden jernbanevirksomhed, vil have brug for særlig træning i procedurerne hos denne jernbanevirksomhed og dens rullende materiel.

4. OPGAVERORIENTERET BEVIS FOR UDDANNELSE I RISICI OG HJÆLP TIL PASSAGERER, SOM LEVERES AF JERNBANEVIRKSOMHEDEN

Med henblik på anerkendelse af den kompetence, som en togmedarbejder har opnået til at yde assistance og sikre passagerers sikkerhed under uregelmæssige driftsforhold og i nødsituationer, agter Kommissionen på europæisk plan at udvikle et bevis for den træning i risici og assistance til passagerer, der udleveres til den indehaver af et job, som opfylder alle de grundlæggende minimumskrav vedrørende andet togpersonale fra TSI OPE.

Jernbanevirksomheder, der hyrer eller kontraktansætter arbejdstagere, bør have ansvaret for udlevering af disse beviser, som bør være baseret på et system med to niveauer og have et sæt minimumskrav, der er fastlagt på EU-plan, og yderligere krav, der er fastlagt på virksomhedsplan. Denne uddannelse kan også ydes af et uddannelsescenter, der er eksternt i forhold til jernbanevirksomheden, men beviset skal udleveres af jernbanevirksomheden og være dennes ansvar.

Bevisprocessen bør udvikles på basis af fire vigtige punkter:

- Jernbanevirksomheder skal arrangere undervisning i de jernbanedriftsrisici, der er relateret til passagerers sikkerhed og assistance til passagerer. Denne undervisning vil være omfattet af jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystem og være baseret på krav, der er klart angivet i OPE TSI'er.
- Ved uddannelsens afslutning skal jernbanevirksomheden udstede et "bevis for uddannelse i risici og assistance til passagerer" som led i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem til det andet togpersonale. Dette bør som minimum omfatte alle de harmoniserede færdigheder, der er fastlagt i TSI OPE, og bør også nævne eventuelle yderligere færdigheder, der opnået på træningskurset.

- Dette bevis skal være gyldigt i hele EU og skal tages i betragtning af jernbanevirksomheder, når de rekrutterer personale.
- Beviser, der er udleveres til jobindehaverne (andet togpersonale), bliver deres ejendom. De får så mulighed for at bruge dette bevis igen, hvis de ønsker at skifte til en anden virksomhed.

Denne bevisordning pålægger ikke yderligere uddannelse ud over den, der aktuelt kræves inden for rammerne af sikkerhedsledelsessystemet, og som allerede er fastlagt i TSI OPE.

Udstedelse af beviser bør ske på virksomhedsplan af både administrative og økonomiske grunde for at undgå yderligere omkostninger for jernbanevirksomhederne og store ekstraopgaver for de nationale sikkerhedsmyndigheder.

Formatet og indholdet af beviset kan i et vist omfang afspejle de krav, der er fastlagt i forordning 36/2010/EF for lokomotivføreres supplerende certifikater, tilpasset dette bestemte formål.

I artikel 13, stk. 3, i jernbanesikkerhedsdirektivet findes allerede et retligt grundlag for dette bevis. Hvor det er relevant, vil Kommissionen foreslå en mindre ændring af bilag III for at tydeliggøre dette aspekt. Desuden vil Kommissionen foreslå en opdatering af TSI OPE for at præcisere anvendelsesområdet for uddannelsesbeviset og TSI OPE.

Yderligere opgaver (hvad enten de er sikkerhedsrelaterede eller ej) og yderligere krav vedrørende faglige kvalifikationer kan forudses på virksomhedsplan, uden at det hæmmer arbejdstageres mobilitet.

Anerkendelse af andet togpersonales kompetence på EU-plan vil betyde øget sikkerhed for passagerer og kan have en positiv indvirkning på arbejdstageres mobilitet, samtidig med at jernbanevirksomheder får reduceret deres omkostninger til overflødig træning.

Repræsentanter for jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne (CER (Europæiske Baners Fællesskab) og EIM (europæiske jernbaneinfrastrukturforvaltere)) finder, at den eksisterende lovgivning allerede omfatter alle de nødvendige krav, og at et certificerings- eller licensudstedelsessystem for andet togpersonale ikke vil tilføje nye, nyttige elementer til dem, der allerede er defineret, men at det kan indebære høje omkostninger. På den anden side kræver ETF, Det Europæiske Transportarbejderforbund, en europæisk certificeringsordning for medkørende personale, herunder en licens udstedt af de nationale sikkerhedsmyndigheder og et supplerende certifikat udstedt af jernbanevirksomheden.

5. MEDLEMSSTATERNES REGULERING AF SIKKERHEDSKRITISKE OPGAVER, DER VARETAGES AF ANDET TOGPERSOANE

Som nævnt i afsnit 2.1 har de fleste medlemsstater fastlagt nationale bindende regler til regulering af professionen på forskellige måder og i forskellig detaljeringsgrad.

Disse bindende nationale regler, der er fastlagt af de nationale myndigheder eller er blevet overført fra den nationale virksomhed til nationalt plan, skal anvendes af alle jernbanevirksomheder, der opererer i disse medlemsstater.

Generelt set forekommer disse regler ikke være i fuld overensstemmelse med EU-lovgivningen af tre grunde:

- De er ikke i fuld overensstemmelse med TSI OPE, der fastlægger, hvad der skal gøres, eftersom nogle medlemsstater foreskriver, hvordan det skal gøres.
- Regulering på nationalt plan forekommer at begrænse aktiviteter og især arbejdstageres mobilitet. Ydermere giver disse virksomhedsregler (indirekte regler), der bliver til bindende nationale regler, hidtidige jernbanevirksomheder en klar konkurrencemæssig fordel.
- Når nationale myndigheder fastlægger detaljerede driftsprocedurer, overtager de nogle opgaver, der burde varetages af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne. Den detaljerede regulering af opgaver på nationalt plan kan begrænse jernbanevirksomhedernes opgaver og er muligvis i modstrid med artikel 4, stk. 3, i sikkerhedsdirektivet.

Medmindre der er et bestemt område inden for et jernbanenet, der kræver særlige regler, bør regler, der vedrører den måde, opgaver skal udføres på, udformes på jernbanevirksomhedsplan og ikke på nationalt plan. Selv hvis procedurene skifter fra en jernbanevirksomhed til en anden, er det vigtigste, at opgaven bliver udført.

Derfor agter Kommissionen at anmode medlemsstaterne om at revidere de af deres nationale regler, der skal være i overensstemmelse med TSI OPE. Dette vil ske i forbindelse med gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet og analysen af de nationale sikkerhedsregler, der i øjeblikket er under udarbejdelse hos Det Europæiske Jernbaneagentur.

6. KONKLUSION: DE NÆSTE SKRIDT

Kommissionen vil anmode Det Europæiske Jernbaneagentur om at udarbejde de nødvendige bestemmelser med hensyn til andet togpersonale for et bevis, der fokuserer på opgaver vedrørende passagerers sikkerhed. Agenturet vil identificere andet togpersonales almindelige sikkerhedskritiske opgaver, der ikke vedrører vognes konstruktion/rullende materiel og vil fastlægge indholdet af uddannelsesbeviset og anvendelsesområdet for bilag J i TSI OPE. Agenturet vil udvikle en model for beviset for uddannelse i sikkerhedskritiske opgaver, som skal udleveres til indehaveren af jobbet. En ændring til bilag III i jernbanesikkerhedsdirektivet vil omfatte en bestemmelse om, at denne bevisproces skal være en del af jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem.

Behovet for denne bevisordning forstærkes med åbningen af det nationale personbefordringsmarked, som foreslås inden for rammerne af den fjerde jernbanepakke.

Kommissionen vil anmode Det Europæiske Jernbaneagentur om at inkludere et særligt kapitel i dets analyse af de nationale sikkerhedsregler om de nationale bindende regler, der vedrører andet togpersonale, og om i hvilket omfang de går ud over deres anvendelsesområde. Hvis disse regler ikke er kompatible med EU-lovgivningen, kan Kommissionen træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre deres korrekte anvendelse.

Andet togpersonale udgør en faggruppe, der spiller en vigtig rolle for et sikkert jernbanesystem med hensyn til driftssikkerhed og til passagerers sikkerhed og beskyttelse. Kommissionen mener, at dens forslag vil forstærke sikkerhedsindsatsen og forbedre kvaliteten af denne vigtige jernbaneprofession samt støtte personalets mobilitet.

BILAG

Beskrivelse af hovedopgaverne inden for profilmønstrene (PP)

I alt 17 opgaver er tildelt PP1 og reguleres i mindst 50 % af de 11 medlemsstater, hvor PP1 eksisterer. Disse opgaver omfatter:

- Kontrollér togets oprangering:
 - ”Kontrollér togets oprangering”
 - ”Kontrollér dokument/dokumentation for togets oprangering”
- Kontroller og test inden afgang:
 - ”Bremsestatus/bremsesystem”
 - ”Togsignaler i orden”
- Togafgang fra en hvilken som helst station:
 - ”Dørlukning”
 - ”Togafgang (klarmelding)”
- Togkørsel:
 - ”Nødbremse – nulstil efter brug og rapportér til lokomotivføreren”
 - ”Kommunikation ombord (især passagerers sikkerhed)”
- Drift under uregelmæssige driftsforhold:
 - ”Beskyttelse af passagerer”
 - ”Togafgang”
 - ”Rapportering af eventuelle usædvanlige hændelser”
- Drift i nødsituationer:
 - ”Beslutning om standsning af toget”
 - ”Beskyttelse af passagerer”
 - ”Evakuering af passagerer”
 - ”Togafgang – klarmelding –”
 - ”Underretning af/kommunikation med lokomotivføreren”
 - ”Underretning af/kommunikation med jernbanevirksomheden”

Hvad angår PP2, er der kun fem opgaver, der er tildelt PP2, og de reguleres i mindst 50 % af de seks medlemsstater, hvor PP2 eksisterer. Disse opgaver omfatter:

- Togafgang fra en hvilken som helst station:
 - ”Dørlukning”
 - ”Togafgang (klarmelding)”
- Drift under uregelmæssige driftsforhold:
 - ”Beskyttelse af passagerer”

- Drift i nødsituationer:
 - ”Beskyttelse af passagerer”
 - ”Evakuering af passagerer”

Opgaven ”rangering” er tildelt på forskellige måder i medlemsstaterne og er ikke taget med i disse profilmønstre.