



Brussel, 30.1.2013
COM(2013) 33 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD,
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN
DE REGIO'S**

betreffende het profiel en de taken van ander treinpersoneel dan machinisten

(Voor de EER relevante tekst)

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

betreffende het profiel en de taken van ander treinpersoneel dan machinisten

(Voor de EER relevante tekst)

1. INLEIDING

In Richtlijn 2007/59/EG¹ inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen zijn minimumeisen vastgesteld voor het behalen van een machinistenvergunning of een geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs.

De belangrijkste doelstelling van de richtlijn was het voor machinisten gemakkelijker te maken om in een andere lidstaat te rijden, naar een andere lidstaat te verhuizen of naar een andere spoorwegonderneming over te stappen en in het algemeen de erkenning van vergunningen en geharmoniseerde bevoegdheidsbewijzen door alle actoren in de spoorwegsector te bevorderen.

Sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 2007/59/EG heeft de Commissie overeenkomstig de bepalingen van die richtlijn reeds aanvullende wetgeving vastgesteld.

Bij beschikking van 29 oktober 2009² heeft de Commissie overeenkomstig artikel 22, lid 4, van Richtlijn 2007/59/EG de basisparameters voor registers van machinistenvergunningen en aanvullende bevoegdheidsbewijzen vastgesteld.

Op 3 december 2009 heeft de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 4, van Richtlijn 2007/59/EG Verordening (EU) nr. 36/2010³ vastgesteld inzake communautaire modellen voor vergunningen van machinisten, aanvullende bevoegdheidsbewijzen, gewaarmerkte afschriften van aanvullende bevoegdheidsbewijzen en aanvraagformulieren voor vergunningen van machinisten.

Op 22 november 2011⁴ heeft de Commissie een besluit vastgesteld inzake criteria voor de erkenning van opleidingscentra voor treinbestuurders, inzake criteria voor de erkenning van examinatoren van treinbestuurders en inzake criteria voor de organisatie van examens overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad. Op diezelfde datum heeft zij een aanbeveling⁵ aangenomen betreffende de procedure voor de erkenning van opleidingscentra en examinatoren voor treinbestuurders overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Hoewel Richtlijn 2007/59/EG niet van toepassing is op treinpersoneel dat veiligheidskritische taken vervult (hierna: "treinpersoneel"), is in artikel 28 bepaald dat *de Commissie op basis van een rapport van het Europees Spoorwegbureau een verslag dient uit te brengen en, in*

¹ PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51.

² PB L 8 van 13.1.2010, blz. 17.

³ PB L 13 van 19.1.2010, blz. 1.

⁴ PB L 314 van 29.11.2011, blz. 36.

⁵ PB L 314 van 29.11.2011, blz. 41.

voorkomend geval, een wetgevingsvoorstel zal indienen voor een regeling voor certificering van het andere treinpersoneel. Het Bureau stelt het profiel en de taken vast van het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht waarvan de beroepskwalificaties dienovereenkomstig bijdragen tot de veiligheid op het spoor die op EU-niveau moeten worden geregeld door middel van een systeem van vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen dat te vergelijken is met het door deze richtlijn ingestelde systeem.

Dit verzoek is ingegeven door de doelstelling om het vrij verkeer van spoorwerknemers en de veiligheid van het spoorvervoer in de Unie te bevorderen. Daartoe moet bijzondere aandacht worden besteed aan treinpersoneel dat veiligheidskritische taken uitvoert op locomotieven en treinen. In de TSI exploitatie en verkeersbeheer zijn reeds minimumeisen inzake medische geschiktheid en beroepskwalificaties vastgesteld. Dat die TSI via nationale uitvoeringsplannen ten uitvoer wordt gelegd en bepaalde aspecten ervan alleen op grensoverschrijdende diensten van toepassing zijn, leidt tot enige rechtsonzekerheid over de erkenning van treinpersoneel bij de toepassing van het veiligheidscertificeringsproces van spoorwegondernemingen en bij mobiliteit van personeel tussen spoorwegondernemingen. Om die reden heeft het Bureau de opdracht gekregen een verslag op te stellen over de certificering van treinpersoneel dat veiligheidskritische taken vervult.

In deze mededeling wordt rekening gehouden met het verslag dat het Europees Spoorwegbureau⁶ (het Bureau) in 2010, na de raadpleging van de belanghebbenden, heeft ingediend bij de Commissie. Voor de vaststelling van deze mededeling hebben de diensten van de Commissie de resultaten van het verslag van het Bureau besproken met de sociale partners binnen het comité voor de sectorale sociale dialoog.

In deze mededeling ligt de nadruk op treinpersoneel van passagierstreinen. De gemeenschappelijke taken in verband met het goederenvervoer hebben betrekking op het laden van de trein en worden niet tijdens de rit uitgevoerd. Personeel dat een trein klaarmaakt, rijdt gewoonlijk niet mee.

2. WETGEVINGSKADER

De belangrijkste regelgeving in dit verband is:

- Richtlijn 2004/49/EG inzake spoorwegveiligheid, waarin een gemeenschappelijk veiligheidsbeleid is uitgestippeld. Deze richtlijn voorziet in een systeem voor de certificering van spoorwegondernemingen die in het kader van het veiligheidsbeheersysteem de verantwoordelijkheid dragen voor de inhoud en de praktische organisatie van de opleiding van hun personeel.
- Bij Richtlijn 2008/57/EG inzake spoorweginteroperabiliteit is het kader gecreëerd voor de vaststelling van de eisen voor componenten van het spoorwegsysteem in de vorm van technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's). In die TSI's zijn ook de minimaal vereiste beroepskwalificaties en de gezondheids- en veiligheidsvoorwaarden vastgesteld voor personeel dat belast is met het onderhoud en de exploitatie van het spoorwegsysteem.

⁶ Rapport betreffende het profiel en de taken van ander treinpersoneel dat veiligheidskritische taken verricht overeenkomstig artikel 28 van Richtlijn 2007/59/EG. Interoperability Unit ref ERA/REP/14-2010/INT van 27.9.2010. Niet gepubliceerd.

3. DE HUIDIGE SITUATIE INZAKE FUNCTIEPROFIELEN EN TAKEN VAN TREINPERSONEEL DAT VEILIGHEIDSKRITISCHE TAKEN VERVULT

3.1. Regulering van taken in het passagiersvervoer

In zijn verslag bundelt het Bureau gegevens van spoorwegondernemingen uit 11 lidstaten over het aantal treinpersoneelsleden. Op basis van een extrapolatie wordt het aantal personeelsleden op passagierstreinen in Europa, met inbegrip van Zwitserland en Noorwegen, op 70 000 geraamd.

Bijna alle lidstaten⁷ (20 van de 22) reguleren het beroep, zij het op verschillende manieren en niet in dezelfde mate. Op grond van Richtlijn 2004/49/EG⁸ inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (de spoorwegveiligheidsrichtlijn) behoren beslissingen over de wijze waarop taken moeten worden uitgevoerd echter tot de verantwoordelijkheid van spoorwegondernemingen.

In 14 van de 20 lidstaten worden de profielen en taken ook op lidstaatniveau gereguleerd.

Uit een analyse van de taken van het treinpersoneel blijkt dat:

- treinpersoneel in het passagiersvervoer in totaal 59 verschillende taken uitvoert, waarvan 48 operationele veiligheidstaken en 11 typisch commerciële taken die tijdens de rit moeten worden uitgevoerd (controle van vervoerbewijzen, mededelingen aan de reizigers...);
- in de 14 landen waar de taken in het passagiersvervoer op nationaal niveau worden gereguleerd, zijn 21 van de 48 operationele veiligheidstaken gereguleerd. Die 21 operationele veiligheidstaken sluiten nauw aan bij bijlage J van de TSI OPE⁹ inzake de minimumvereisten ten aanzien van beroepskwalificaties van treinbegeleidend personeel.

3.2. Functieprofielen in het passagiersvervoer

Er zijn talrijke functieprofielen voor ander treinpersoneel in het passagiersvervoer opgesteld. Twee functieprofielen (FP1 en FP2) omvatten de gemeenschappelijke kerntaken van de verschillende functieprofielen in verschillende lidstaten. Ze zijn uitvoerig beschreven in de bijlage. Hoewel de meerderheid van de toegewezen taken in de twee functieprofielen vergelijkbaar zijn, is het belangrijkste verschil tussen FP1 en FP2 de "treinvoorbereiding". Terwijl FP1 nagenoeg alle taken in verband met de treinvoorbereiding omvat, is slechts één van die taken opgenomen in FP2.

Binnen deze twee functieprofielen zijn een aantal gemeenschappelijke veiligheidskritische taken gedefinieerd: de procedure voor het sluiten van de deuren, het vertrek van de trein en de evacuatie van passagiers bij gestoord bedrijf en in noodsituaties. De meeste

⁷ De gegevens van een aantal lidstaten waren onvoldoende nauwkeurig om mee te worden genomen. Ook informatie van Noorwegen is opgenomen.

⁸ PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

⁹ Beschikking van de Commissie van 11 augustus 2006 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem "Exploitatie en beheer van het treinverkeer" van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (*kennisgeving geschied onder nr. C(2006) 3539*), als gewijzigd bij Beschikking 2008/231/EG, Beschikking 2009/107/EG en Besluit 2010/640/EU, PB L 359 van 18.12.2006, blz. 1.

spoorwegondernemingen hebben een certificeringssysteem opgezet voor FP1, maar niet voor FP2.

3.3. Basisvereisten en certificering

De basisvereisten inzake minimumleeftijd, opleiding, talenkennis, medische en psychologische keuringen en de vereiste vakbekwaamheden om als lid van het treinpersoneel te kunnen werken zijn in de EU reeds sterk vergelijkbaar. Deze basisvereisten zijn voor de twee profielen nagenoeg identiek en vallen reeds onder de TSI OPE, die op dit moment echter alleen van toepassing is op grensoverschrijdend verkeer.

Negen lidstaten hebben voor spoorwegondernemingen bindende voorschriften vastgesteld inzake de procedures voor de beoordeling van treinpersoneel. In 13 lidstaten zijn in de nationale regelgeving regels opgenomen inzake de opleiding om ervoor te zorgen dat de kennis en vaardigheden minstens op een standaardniveau worden gehandhaafd en met het oog op het beheer van het kennisniveau. Voor passagiersdiensten organiseren spoorwegondernemingen meestal zelf de opleiding en examens. De opleidingen duren doorgaans tussen de 4 en 16 weken.

Spoorwegondernemingen hebben in het passagiersvervoer specifieke procedures ontwikkeld om de vaardigheden op het gewenste niveau te handhaven. Zij organiseren op regelmatige basis reguliere opleidingen of nascholingen. In 12 lidstaten wordt gewerkt met tussentijdse beoordelingen, gaande van elke 3 maanden tot elke 3 jaar.

De nationale veiligheidsinstanties kunnen de naleving van de minimale basiseisen voor treinpersoneel reeds beoordelen via de certificering van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegondernemingen overeenkomstig bijlage III, punt e), van Richtlijn 2004/49/EG.

3.4. Mobiliteit van werknemers

Indien elk treinpersoneelslid tijdens zijn 35-jarige loopbaan gemiddeld 1 tot 2 keer van werkgever verandert en de Unie ongeveer 70 000 treinpersoneelsleden telt, zou het aantal treinpersoneelsleden dat naar een andere werkgever overstapt tussen 2000 en 4000 per jaar bedragen. In dit cijfer wordt geen rekening gehouden met personeel dat zijn job opgeeft voor een andere activiteit binnen of buiten de spoorwegsector of met de mogelijke overdracht van personeel wanneer een onderneming personeel van een vorige onderneming overneemt in het kader van een nieuw openbaardienstcontract.

In verschillende spoorwegondernemingen is er nog geen sprake van mobiliteit van werknemers omdat zij in hun land het enige spoorwegbedrijf of de publieke spoorwegonderneming zijn. Zelfs ondernemingen met een zekere ervaring verplichten nieuwe treinpersoneelsleden die van andere spoorwegondernemingen komen om bedrijfsopleidingen te volgen. De reden voor die specifieke aanvullende opleiding zijn de verschillen inzake rollend materieel en infrastructuur. Ook kunnen in verschillende spoorwegondernemingen andere procedures gelden.

Kleine ondernemingen hebben meer ervaring met mobiliteit van werknemers omdat zij personeel van de traditionele spoorwegondernemingen aantrekken. Bewijzen om het ontbreken van een certificeringsregeling voor treinpersoneel als een belemmering van de mobiliteit aan te merken, zijn er niet en de Commissie heeft hierover ook nog geen klachten ontvangen.

3.5. Homogeniteit inzake beroepskwalificaties

De functieprofielen in de Europese Unie lopen sterk uiteen.

Op dit moment is het om de volgende redenen niet raadzaam die profielen allemaal te harmoniseren:

- Enerzijds zijn zowel de taken "deuren sluiten" als de "vertrekprocedure (handelingen uitgevoerd)" operationele procedures die van de ene tot de andere onderneming kunnen verschillen vanwege verschillende technische oplossingen. Die procedures moeten door de onderneming worden vastgesteld en niet op EU-niveau worden geregeld.
- Anderzijds houden de resterende gemeenschappelijke taken allemaal verband met de veiligheid van de passagiers. Ze worden meestal gereguleerd op lidstaatniveau en gedefinieerd op EU-niveau:
 - bescherming van de passagiers bij gestoord bedrijf en in noodsituaties;
 - evacuatie van de passagiers in noodsituaties.

Overeenkomstig punt 4.6 en bijlage J inzake de minimumvereisten ten aanzien van beroepskwalificaties van treinbegeleidend personeel van de TSI OPE, dienen alle professionele medewerkers over de nodige kennis te beschikken om situaties van gestoord bedrijf te beheren en passagiers veilig te kunnen evacueren en moeten zij die kennis in de praktijk kunnen brengen. Volgens punt 4.6.1 inzake specifieke kennis van trein- en ander personeel over tunnels van de TSI SRT¹⁰: *"moet alle treinpersoneel de veiligheidsmaatregelen in tunnels kennen en met name weten hoe een trein in een tunnel ontruimd moet worden. Hiertoe behoort reizigers de opdracht geven naar het volgende rijtuig te gaan of de trein te verlaten en hen buiten de trein naar het vluchtgebied te leiden."*

Het huidige regelgevingskader kan worden verbeterd door de in de TSI OPE vervatte eisen uit te breiden of nauwkeuriger te omschrijven zodat bijlage J van toepassing is op alle in de functieprofielen FP1 en FP2 van treinpersoneel genoemde taken.

3.6. Erkenning van beroepskwalificaties

De erkenning van beroepskwalificaties is voor treinpersoneel in het passagiersvervoer meestal niet gereguleerd. Slechts vijf lidstaten hebben een certificeringssysteem opgezet dat onder bindende nationale voorschriften voor passagierstreinen valt. Die hebben allemaal betrekking op FP1 en in vier van de vijf gevallen worden de certificaten uitgereikt door de nationale veiligheidsinstantie. In het vijfde geval wordt het certificaat afgegeven door de spoorwegonderneming. In het goederenvervoer bestaat in vijf van de negen lidstaten een certificeringssysteem en is steeds de nationale veiligheidsinstantie of het bevoegde ministerie verantwoordelijk voor de afgifte van certificaten.

Deze situatie lijkt een grote belemmering te vormen voor de eengemaakte Europese spoorwegruimte, aangezien in de huidige regelgeving is bepaald dat het behalen van een veiligheidscertificaat (deel A en deel B) de enige voorwaarde is waaraan spoorwegondernemingen dienen te voldoen om in een andere lidstaat te mogen rijden. De lidstaten mogen echter nationale voorschriften toepassen op aspecten die nog niet onder de TSI's vallen en, zoals reeds toegelicht in punt 3.3, zijn de voorschriften van de TSI inzake exploitatie en verkeersbeheer met betrekking tot beroepskwalificaties zijn alleen van toepassing op grensoverschrijdend verkeer. In deze context is het belangrijk dat de

¹⁰ Beschikking van de Commissie van 20 december 2007 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit met betrekking tot "veiligheid in spoorwegtunnels" voor het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (Kennisgeving geschied onder nummer C(2007) 6450), PB L 64 van 7.3.2008, blz. 1.

werkings sfeer van die TSI wordt uitgebreid tot binnenlands verkeer en dient het Bureau de opdracht te krijgen een aanbeveling in die zin te formuleren.

3.7. Potentiële voordelen van een Europees systeem voor de certificering van de bekwaamheden van treinpersoneel dat veiligheidscritische taken uitvoert.

Op grond van artikel 13, lid 3, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG) dienen spoorwegondernemingen *"bij de aanwerving van nieuwe treinbestuurders, personeel op de treinen en personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, rekening te houden met eventueel eerder bij andere spoorwegondernemingen gevolgde opleidingen, verworven kwalificaties en ervaring. Daartoe hebben deze personeelsleden recht op toegang tot, het verkrijgen van kopieën en het doorgeven van alle bewijsstukken met betrekking tot hun opleiding, kwalificaties en ervaring"*.

Een verdere harmonisering van de taken van treinpersoneel dat veiligheidscritische taken vervult, kan een oplossing zijn om de mobiliteit van werknemers te faciliteren zonder de veiligheid in het gedrang te brengen. Spoorwegondernemingen die treinpersoneel aanwerven, moeten de mogelijkheid krijgen rekening te houden met reeds verworven bekwaamheden inzake veiligheidscritische taken en de kosten voor extra opleiding zoveel mogelijk te beperken. Een gemeenschappelijke regeling op Europees niveau moet dit mogelijk maken.

De nadruk moet liggen op spoorgebonden taken, zoals bijstand aan passagiers bij gestoord bedrijf en in noodsituaties. In het licht van de opening van de markt voor het internationaal passagiersvervoer op 1 januari 2010 zou het logisch zijn dat door treinpersoneel verworven bekwaamheden inzake de bescherming en evacuatie van passagiers bij gestoord bedrijf en in noodsituaties toepasbaar zijn in alle ondernemingen in de Europese Unie. Dit zou de onderlinge verstandhouding verbeteren, de veiligheid van de passagiers ten goede komen en ook een positieve impact hebben op de mobiliteit van werknemers. Deze gemeenschappelijke taken zijn doorgaans de in bijlage J, punt 3, van de TSI OPE genoemde taken.

Die doelstelling wordt nog belangrijker wanneer de binnenlandse markt voor het passagiersvervoer wordt opengesteld in het kader van het vierde spoorwegpakket.

Anderzijds kunnen taken die aan procedures of het type rollend materieel zijn gekoppeld, zoals het sluiten van de deuren, vanwege de verschillende technische oplossingen sterk variëren van de ene tot de andere onderneming en komen die niet in aanmerking voor een dergelijke aanpak. Een personeelslid dat naar een andere spoorwegonderneming overstapt, heeft inderdaad behoefte aan specifieke opleiding over de procedures en het rollend materieel van zijn nieuwe werkgever.

4. TAAKGERICHTE CERTIFICERING VAN RISICO'S EN DOOR SPOORWEGONDERNEMINGEN GEGEVEN OPLEIDING INZAKE PASSAGIERSBIJSTAND

Met het oog op de erkenning van de door een personeelslid verworven bekwaamheden inzake bijstand en het verzekeren van de veiligheid van de passagiers bij gestoord bedrijf of in noodsituaties, is de Commissie voornemens op Europees niveau een certificering op te zetten van de aan de werknemer gegeven opleiding inzake risico's en passagiersbijstand overeenkomstig de in de TSI OPE opgenomen minimale basisvereisten voor treinpersoneel.

Dergelijke certificaten worden bij voorkeur uitgereikt onder de verantwoordelijkheid van spoorwegondernemingen die werknemers in dienst hebben of aanwerven en zijn gebaseerd op een systeem met twee niveaus: een aantal op EU-niveau vastgestelde basisvereisten en door de onderneming vastgestelde aanvullende eisen. De opleiding kan ook worden gegeven door een extern opleidingscentrum, maar het certificaat moet door en onder de verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming worden verleend.

Het proces voor het behalen van certificaten moet op vier belangrijke pijlers berusten:

- Spoorwegondernemingen moeten een opleiding organiseren over de operationele risico's in verband met de veiligheid van en de bijstand aan passagiers. Die opleiding zou onder het veiligheidsbeheersysteem (SMS) van de spoorwegondernemingen vallen en gebaseerd zijn op de in de TSI's OPE vermelde eisen.
- Aan het einde van de opleiding verlenen de spoorwegondernemingen overeenkomstig hun veiligheidsbeheersysteem een "certificaat van opleiding inzake risico's en bijstand aan passagiers" voor treinpersoneel. Dit certificaat moet minstens betrekking hebben op alle gestandaardiseerde vaardigheden waarin de TSI OPE voorziet en melding maken van tijdens de opleiding verworven aanvullende vaardigheden.
- Dit certificaat moet in de hele EU geldig zijn en er moet door spoorwegondernemingen rekening mee worden gehouden bij de aanwerving van personeel.
- De werknemer (treinpersoneelslid) die een certificaat behaalt, wordt eigenaar van dat certificaat. Hij krijgt hierdoor de mogelijkheid dit certificaat opnieuw te gebruiken wanneer hij naar een andere onderneming wil overstappen.

De certificeringsregeling voorziet niet in andere verplichte opleidingen dan die welke nu reeds verplicht zijn in het kader van het veiligheidsbeheersysteem en reeds zijn gedefinieerd in de TSI OPE.

Om administratieve en economische redenen moeten de certificaten door de spoorwegondernemingen worden uitgereikt, enerzijds om extra kosten voor spoorwegondernemingen te vermijden, anderzijds om geen extra taken op te leggen aan de nationale veiligheidsinstanties.

Het formaat en de inhoud van de certificaten kan tot op zekere hoogte overeenstemmen met de in Verordening 36/2010/EG inzake de aanvullende bevoegdheidsbewijzen voor machinisten vastgestelde eisen.

Artikel 13, lid 3, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn biedt reeds een rechtsgrond voor de certificering van treinpersoneel. Zo nodig zal de Commissie een beperkte wijziging van bijlage III voorstellen om dit aspect te verduidelijken. Voorts zal de Commissie een voorstel indienen om de TSI OPE bij te werken om de werkingssfeer van het opleidingscertificaat af te bakenen.

Op ondernemingsniveau kunnen (al dan niet veiligheidsgebonden) extra taken en aanvullende eisen inzake vakbekwaamheid worden opgelegd zonder de mobiliteit van werknemers in het gedrang te brengen.

De erkenning van de bekwaamheden van treinpersoneel op EU-niveau zou een meerwaarde hebben voor de veiligheid van passagiers en eveneens de mobiliteit van werknemers ten goede komen, terwijl spoorwegondernemingen zouden besparen door het wegvallen van overbodige opleidingen.

De vertegenwoordigers van de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders (CER en EIM) zijn van oordeel dat alle nodige vereisten reeds in de bestaande wetgeving zijn opgenomen en dat een systeem van certificaten of vergunningen voor treinpersoneel geen meerwaarde biedt ten opzichten van de huidige situatie, maar wel tot hoge kosten kan leiden. De ETF, de Europese Federatie van bonden van vervoerspersoneel, dringt daarentegen wel aan op een Europese certificeringsregeling voor treinpersoneel, met inbegrip van een door de

nationale veiligheidsinstanties verleende vergunning en een aanvullend certificaat van de spoorwegonderneming.

5. REGULERING DOOR DE LIDSTATEN VAN DOOR TREINPERSONEEL VERRICHTE VEILIGHEIDSKRITISCHE TAKEN

Zoals vermeld in punt 2.1 hebben de meeste lidstaten bindende nationale voorschriften vastgesteld om het beroep op verschillende manieren en tot op een verschillend detailniveau te reguleren.

Deze nationale bindende voorschriften zijn opgesteld door de bevoegde nationale instanties ofwel door de nationale spoorwegonderneming en daarna overgenomen door de bevoegde instanties en moeten worden toegepast door alle spoorwegondernemingen die in die lidstaten actief zijn.

In het algemeen lijken deze voorschriften om de volgende drie redenen niet volledig in overeenstemming met de Europese regelgeving:

- ze zijn niet volledig in overeenstemming met de TSI OPE, waarin is beschreven **wat** moet worden gedaan, terwijl een aantal lidstaten beschrijft **hoe** bepaalde taken moeten worden uitgevoerd;
- regulering op nationaal niveau beperkt de bewegingsvrijheid van ondernemingen en met name de mobiliteit van werknemers. Bovendien biedt de omzetting van ondernemingsvoorschriften (indirecte voorschriften) in nationale bindende voorschriften historische spoorwegondernemingen een duidelijk concurrentievoordeel;
- door gedetailleerde operationele procedures vast te stellen, nemen de nationale veiligheidsinstanties verantwoordelijkheden van de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders over. De gedetailleerde regulering van taken op nationaal niveau kan de verantwoordelijkheden van de spoorwegondernemingen beperken en druist mogelijk in tegen artikel 4, lid 3, van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Behoudens wanneer een specifiek aspect van een netwerk specifieke voorschriften vergt, moeten voorschriften betreffende de manier waarop taken moeten worden uitgevoerd door de spoorwegondernemingen worden opgesteld en niet door de nationale autoriteiten. Hoewel de procedures verschillen van de ene tot de andere onderneming, zijn met name de uit te voeren taken belangrijk.

Derhalve zal de Commissie de lidstaten vragen de nationale voorschriften die in overeenstemming met de TSI OPE moeten worden gebracht, aan te passen. Dit zal gebeuren in het kader van de tenuitvoerlegging van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de lopende analyse van de nationale veiligheidsvoorschriften door het Bureau.

6. CONCLUSIE: VOLGENDE STAPPEN

De Commissie zal het Europees Spoorwegbureau verzoeken de nodige regels op te stellen voor de certificering van treinpersoneel, met de nadruk op de veiligheid van passagiers. Het Bureau stelt een overzicht op van de gemeenschappelijke veiligheidskritische taken van het treinpersoneel die niet aan het ontwerp van het voertuig/rollend materieel zijn gekoppeld en bepaalt de inhoud van het opleidingscertificaat en de werkingssfeer van bijlage J van de TSI OPE. Het Bureau ontwikkelt een model voor het aan werknemers toe te kennen certificaat na een opleiding over veiligheidskritische taken. Bijlage III bij de spoorwegveiligheidsrichtlijn

zal worden aangepast om dit certificeringsproces in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming te integreren.

De behoefte aan een certificeringsregeling wordt versterkt door de in het kader van het vierde spoorwegpakket voorgestelde opening van de markt voor binnenlands passagiersvervoer.

De Commissie zal het Bureau verzoeken in zijn analyse van de nationale veiligheidsvoorschriften een specifiek hoofdstuk te wijden aan de bindende nationale voorschriften voor treinpersoneel en de mate waarin die voorschriften op dit moment verder gaan dan nodig. Indien blijkt dat die voorschriften strijdig zijn met de EU-regelgeving kan de Commissie passende maatregelen nemen om de correcte toepassing daarvan te waarborgen.

Treinpersoneel vormt een beroeps categorie die een belangrijke rol speelt om de veiligheid van het spoorwegsysteem en met name de operationele veiligheid en de veiligheid en bescherming van passagiers, te verzekeren. De Commissie is ervan overtuigd dat haar voorstellen de veiligheidsprestaties, de kwaliteit van dit belangrijke spoorwegberoep en de mobiliteit van de werknemers ten goede zullen komen.

BIJLAGE

Beschrijving van de belangrijkste taken binnen de functieprofielen

In totaal zijn in FP1 17 taken opgenomen. Die zijn gereguleerd in minstens 50 % van de 11 lidstaten waar FP1 bestaat. Het gaat om de volgende taken:

- Controleren van de treinsamenstelling:
 - "controleren treinsamenstelling"
 - "controleren documenten treinsamenstelling"
- Controles en testen voor het vertrek:
 - "remstatus/remstelsysteem"
 - "sluitseinen aangebracht"
- Vertrek van de trein in stations:
 - "sluiten van de deuren"
 - "vertrekprocedure (handelingen uitgevoerd)"
- Tijdens de rit:
 - "noodremming – resetten na gebruik en rapporteren aan de machinist"
 - "boordcommunicatie (met name veiligheid passagiers)"
- Exploitatie bij gestoord bedrijf:
 - "bescherming passagiers"
 - "vertrek van de trein"
 - "rapporteren van incidenten"
- Exploitatie in noodsituaties:
 - "besluit om de trein te doen stoppen"
 - "bescherming passagiers"
 - "evacuatie van passagiers"
 - "vertrekprocedure (handelingen uitgevoerd)"
 - "informereren van/communiceren met de machinist"
 - "informereren van/communiceren met de spoorwegonderneming"

FP2 omvat slechts vijf taken, die zijn gereguleerd in minstens 50 % van de zes lidstaten waar FP2 bestaat. Het gaat om de volgende taken:

- Vertrek van de trein in stations:
 - "sluiten van de deuren"
 - "vertrekprocedure (handelingen uitgevoerd)"
- Exploitatie bij gestoord bedrijf:
 - "bescherming passagiers"

- Exploitatie in noodsituaties:
 - "bescherming passagiers"
 - "evacuatie van passagiers"

De taak "rangeren" is in de verschillende lidstaten op verschillende manieren toegewezen en wordt in deze profielen buiten beschouwing gelaten.