

# Kötelezni fogja-e az Európai Unió a mozdonyvezetőket arra, hogy angolul beszéljenek?

Pierre Dieumegard

## 1 Kronológia

2023. május 20-án a „The Telegraph” közzétett egy [cikket: „Az Európai Unió rákényszeríti mozdonyvezetőit, hogy angolul beszéljenek”](#)

A bevezetés így szól:

*„Brüsszel arra fogja kényszeríteni az uniós mozdonyvezetőket, hogy angolul beszéljenek a tagállamok közötti szorosabb kapcsolatok előmozdítása érdekében.*

*Az idén ősszel az európai mozdonyvezetőkről szóló irányelv részeként bejelentendő szabályok egységes közös nyelv alkalmazását teszik szükségessé.*

*A források szerint az angol nyelvet kellene kiválasztani, annak ellenére, hogy néhány uniós tagállam vonakodik a brexit után.*

...

*Brüsszeli források megerősítették, hogy idén ősszel tervezik a mozdonyvezetőkről szóló irányelv aktualizálását. Arra figyelmeztettek azonban, hogy a döntést még el lehet halasztani. «*

Ez a cikk az [Európai Unió Hivatalos Lapjában 2023. május 17- én az Európai Parlament 2022. december 13-i](#), „Cselekvési terv a távolsági és határokon átnyúló személyszállítás fejlesztésére” című, 2022. december 13-i<sup>1</sup> állásfoglalásában (Strasbourggi plenáris ülés) követi a prutio n-t.

38. [Az Európai Parlament] hangsúlyozza továbbá, hogy elő kell mozdítani egy uniós szintű egységes munkanyelvet, nevezetesen az angolt azon mozdonyvezetők számára, akik nagy távolságú, határokon átnyúló útvonalakon utasokat szállítanak, és akik nem beszélnek az utazás során átkelt tagállamok nyelveit.

Az állásfoglalás elejére való hivatkozások között szerepel a [Bizottság 2021. októberi tanulmánya](#) (478 oldal angol nyelven) „Hosszú távolságú, határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások” címmel. A nemzetközi közlekedéssel foglalkozó számos embert (a továbbiakban: érdekelt felek) meghallgattak, hogy véleményt nyilvánítsanak.

Úgy tűnik, hogy a mozdonyvezetők nyelvi problémájával kétszer foglalkoznak:

– 73. o.: *Az érdekelt felek azt is hangsúlyozták, hogy az európai vasutak műszaki és üzemeltetési rendszerek és nyelvek széles skáláját használják. A légi közlekedésben viszont a közös szabványok és az egységes nyelv azt jelenti, hogy a képzett légi személyzet továbbképzés nélkül felszállhat, repülhet és leszállhat Európa vagy a világ szinte minden repülőterén.*

– 413. o.: *A vasút különböző nyelveken működik. Előfordulhat, hogy a mozdonyvezetőknek megfelelő helyi nyelvet kell beszélniük ahhoz, hogy megfeleljenek a biztonsági követelményeknek. Előfordulhat, hogy más vonatszemélyzetnek egy vagy több helyi nyelvet kell beszélnie az utasok reklámozásához és gondozásához.*

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; az Európai Unió valamennyi hivatalos nyelvén elérhető, a nyelvet jelölő két betű helyett egy másik nyelvre, például az „FR” helyett az „ES”-re, hogy spanyol legyen.

Úgy tűnik, hogy anyelvi problémát nem kezelik a távolsági vasúti közlekedés akadályainak felszámolását célzó lehetséges intézkedések (xiii. oldal = 25. o.).

## 2 A légi és a vasúti közlekedés közötti különbségek

Az egyik repülőgép egyik repülőtérrel a másikra megy anélkül, hogy földet érintene, így anélkül, hogy kapcsolatba lépne az átrepülő országgal, és így anélkül, hogy kölcsönhatásba lépne az ország lakosságával. Ha minden jól megy, a személyzet csak szakemberekkel (légiforgalmi irányítókkal) áll kapcsolatban. Még nehézségek esetén is nincs kapcsolat az ország lakosságával, mert a repülőgép csak egy repülőtéren szállhat le (hanem, általában a baleset nagyon súlyos, sok halálesettel).

Éppen ellenkezőleg, a vonat talajszinten közlekedik a vasúton. Ha minden jól megy, két állomás között a mozdonyvezetők (és az irányítók és a személyzet többi tagja) nem érintkeznek jobban a lakossággal, mint a légi közlekedésben. Incidensek esetén figyelmeztetni kell, hogy állítsák meg a vonatot, és gyakori cserekapcsolatok vannak az ország lakosságával.

Például abban az esetben, ha egy alsó törés, egy fa leesése a pályán, vagy az állatok mozgása az úton, helyi szakembereket kell bevonni, és szükség van információcserére velük. Öngyilkosság vagy személyi baleset esetén az ország sürgősségi személyzetének, rendőrségének és igazságügyi hatóságainak a helyszínen közbe kell avatkozniuk, és ezért információt kell cserélniük a légiutas-kísérőkkel.

Ezért a vasúti közlekedés esetében az „uniós szintű egységes munkanyelv” nem elegendő, ezért beszélni kell az ország lakosaival, akik nem feltétlenül ismerik az „egységes munkanyelvet”. Emlékeztetni kell arra, hogy „Az Európai Unió [többnyelvűségi megközelítése saját kommunikációs politikájában](#)” című, [az Európai Parlamentnek címzett](#), 2022. szeptemberi jelentésében az Európai Unió lakosainak többsége nem érti az angol nyelvet.

## 3 A demokratikus működés problémája a döntéshozatalban

Formálisan úgy tűnik, hogy tiszteletben tartják a szabályt. Az Európai Parlament, az Európai Unió (részleges) jogalkotó szerve (nem kötelező erejű) állásfoglalást adott ki a Bizottság előkészítő munkáját követően (2021. októberi tanulmány). Másodsor, a Bizottság, amely az Európai Unió végrehajtó szerve, ezen állásfoglalás végrehajtásán dolgozik, és egy (kötelező) irányelvet készít elő, amelyet ezt követően át kell ültetni a nemzeti jogba.

### 3.1 Úgy tűnik, hogy a vasúti közlekedésben leginkább érintett nyelvekkel nem konzultáltak.

Az Európai Bizottság tanulmánya a vasúti közlekedésben érdekelt számos érdekelt fél válaszaiból (R.2. táblázat) alapult: pályahálózat-működtetők, régi vagy új vasutak, utasképviselők, utazási irodák stb. A megkérdezett személyek és szervezetek listája a 87. oldal (113) és a 94. oldal (120) között található.

**Hasznos lenne azonban konzultálni a mozdonyvezetőkkel kommunikációs igényeikről, még akkor is, ha a politikai hatóságoknak kell meghozniuk a döntést.**

### 3.2 Az angol nyelv megjelenése a 2022. decemberi állásfoglalásban sok indoklás nélküli kiegészítésnek tűnik.

Az angol nyelv előírását támogató bekezdés a nyelvi kérdés fontosságával foglalkozó két másik bekezdés között szerepel:

37. [Az Európai Parlament] elismeri a nyelvi kérdés fontosságát a határokon átnyúló utazást végző mozdonyvezetők számára, és felhívja a Bizottságot, hogy mozdítsa elő a digitális nyelvi eszközök fejlesztését, amelyek megfizethető megoldást jelenthetnek a nyelvi akadályok leküzdéséhez és a meglévő hiányosságok megszüntetéséhez;

38. [Az Európai Parlament] hangsúlyozza továbbá, hogy elő kell mozdítani egy egységes, az egész EU-ra kiterjedő munkanyelvet, nevezetesen az angolt azon mozdonyvezetők számára, akik a határokon átnyúló távolsági útvonalakon utasokat szállítanak, és akik nem beszélnek az utazás során átkelt tagállamok nyelveit;

39. [Az Európai Parlament] támogatja a vasúti személyzet nyelvi képzését annak érdekében, hogy megfelelően tudjanak reagálni valamennyi utas igényeire

A 37. és 39. pont általánosságban a nyelvi kérdés jelentőségével foglalkozik. Ez összhangban van az Európai Unió általános politikájával, amely előmozdítja a többnyelvűséget. Ezzel szemben a 38. pont arról szól, hogy az angolt a személyszállító vonatok vezetőire kötelezik: felmerülhet a kérdés, hogy „miért angol”, de „miért utasszállító vonatok?” is, mivel kívánatos a vasúti árufuvarozás fejlesztése a közlekedés ökológiai átállása érdekében.

Az angol nyelv mint egységes nyelv népszerűsítése nem tűnik logikus következménynek az előző bekezdésekből: ha ilyen döntést hoznának, azt előzetes érvekkel kellene igazolni, ami a jelen ügyben nem tűnik így. A „tovább” kifejezés általában azt jelzi, hogy amit leírnak, az nem része a fő diskurzusnak: ez azt jelenti, hogy az angol nyelv népszerűsítésére irányuló szándékot a főtémához való közvetlen kapcsolat nélkül adták hozzá?

### **3.3 A publikációk kronológiája nem segíti elő a demokratikus vitát**

Egy intézmény demokratikus működését nem kizárólag kisebb vagy nagyobb többséggel történő szavazással mérik. A demokratikus működéshez egyértelmű tájékoztatásra és vitára van szükség ahhoz, hogy megalapozott döntéseket lehessen hozni.

Az Európai Bizottság tanulmánya 2021. októberi keltezésű, és a Parlament állásfoglalásáról a 2022. decemberi ülésen szavaztak. Reméljük, hogy ebben az időszakban a parlamenti képviselők meg tudják vitatni ennek az állásfoglalásnak a tartalmát.

A Hivatalos Lapban való közlemény azonban 2023 májusában jelent meg: majdnem hat hónap telt el. Ez nagyon hosszú, és ezt az időtartamot nem indokolhatja fordítási késéssel. Miért ilyen késlekedés?

A „The Telegraph” cikke csak három nappal később jelent meg, az ősszel (csak négy hónappal később) kiadandó irányelv jelzéseivel. Ezért úgy tűnik, hogy az irányelv kidolgozása előrehaladott, míg az állásfoglalás szövegét nemrég tették közzé. Mivel a cikk csak azt mondja, hogy „A források azt állítják, hogy...”, nem tudjuk, hol van az irányelv előkészítése. Ez tehát kevés lehetőséget biztosít szakemberek vagy a különböző érintett személyek számára, hogy véleményt nyilvánítsanak.

Ezért lehetséges/valószínű, hogy a közzeendő irányelvet csak a technokraták dolgozták ki, az érintett főbb személyek véleményének figyelembevétele nélkül. Szégyen.

**Álmodhatunk jobban, mint az Európai Unió demokratikus működése.**

## 4 Melléklet: a jelenlegi helyzet

### 4.1 A francia CGT szakszervezet szerint ([www.cheminotcgt.fr](http://www.cheminotcgt.fr))

Egy 2021. májusi cikkben<sup>2</sup> az unió már aggódott az angolok részéről érkező fenyegetések miatt, amelyek veszélyeztetnék a vasútbiztonságot.

*2007 óta a 2007/59/EK európai irányelv VI. mellékletének 8. pontja meghatározza a nyelvi követelmények minimumszabályait. Ahhoz, hogy vonatot vezessen az európai hálózaton, a szerelőnek B1 szintű nyelvtudással kell rendelkeznie minden olyan országban, ahol vezet.*

### 4.2 Az Európai Unió Hivatalos Lapja szerint

A<sup>3</sup> fent említett európai irányelv szövege nem jelöli meg egyértelműen a B1 szintet, hanem közvetlenül jelzi a várt hatásköröket.

#### 8. NYELVI TESZTEK

*Annak a mozdonyvezetőnek, akinek a pályahálózat-működtetővel a biztonságot meghatározó kérdésekben kell kommunikálnia, nyelvi készségekkel kell rendelkeznie az érintett pályahálózat-működtető által megjelölt nyelven. Ennek a tudásnak lehetővé kell tennie, hogy aktívan és hatékonyan kommunikáljon rutinszerű, problémás és vészhelyzetekben.*

*A mozdonyvezetőnek képesnek kell lennie az üzemeltetési ÁME-kben meghatározott üzenetek és kommunikációs módszer használatára. Képesnek kell lennie a következő táblázat 3. szintjének megfelelően kommunikálni:*

3 – kezelheti az előre nem látható elemet érintő gyakorlati helyzeteket

– leírást készíthet

– részt vehet egy egyszerű beszélgetésben

*A vizsgálatok minimális gyakorisága a következő: a) nyelvtudás (csak abban az esetben, ha a nyelv nem az adott személy anyanyelve): háromévente vagy egy évnél hosszabb távollét után*



2 <https://www.cheminotcgt.fr/metiers/exploitation/anglais-la-langue-du-futur-dans-le-monde-ferroviaire/?categorie=32>

3 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0059&from=ES#page=27>