

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/554

ze dne 5. dubna 2019,

kterým se mění příloha VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství⁽¹⁾, a zejména na článek 31 této směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Bod 8 přílohy VI směrnice 2007/59/ES stanoví úroveň jazykových znalostí, které strojvedoucí musí splňovat, aby mohli aktivně a efektivně komunikovat v rutinních situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích. Navíc dává možnost osvobodit strojvedoucí od požadované úrovně jazykových znalostí v úsecích mezi hranicemi a stanicemi umístěnými v blízkosti hranic určených pro přeshraniční provoz. Aby se zvýšila flexibilita bez jakéhokoli negativního dopadu na bezpečnost, je nezbytné bod 8 přílohy VI směrnice 2007/59/ES změnit.
- (2) Požadavky uvedené v bodě 8 přílohy VI směrnice 2007/59/ES nejsou pokládány za nejúčinnější prostředek k zajištění vysoké úrovně bezpečnosti při současném umožnění efektivního provozu železniční sítě. To platí především v případě narušení železniční sítě členského státu vyžadujících použití objízdných tras přes sousední členské státy. V takových případech jsou pro jízdu po objízdných trasách narychlo žádání strojvedoucí se specifickými jazykovými znalostmi, aby mohla být zajištěna kontinuita provozu.
- (3) Je nezbytné prozkoumat alternativní možnosti současných jazykových požadavků umožňující větší flexibilitu, ale zajišťující takovou úroveň bezpečnosti, která je alespoň rovnocenná se současnými požadavky. Tyto možnosti by mohly spočívat v cílenějších jazykových požadavcích (tj. se zaměřením na specificky železniční terminologii) nebo v nižší všeobecné jazykové úrovni v kombinaci s alternativními prostředky na podporu efektivní komunikace. Měly by zajistit aktivní a efektivní komunikaci v rutinních situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích.
- (4) Za účelem dosažení spolehlivých výsledků ohledně efektivnosti alternativních možností je nezbytné alternativní prostředky vyzkoušet v každodenním provozu. Vliv těchto alternativních možností by tudíž měl být zkoumán za reálných podmínek v rámci pilotních projektů prováděných ve dvou fázích. V první fázi by provozovatelé infrastruktury a železniční podniky měli provádět pilotní projekty využívající alternativní prostředky a zapojující strojvedoucí, kteří splňují požadavky bodu 8 přílohy VI směrnice 2007/59/ES. Prokáží-li tyto pilotní projekty v první fázi, že alternativní prostředky efektivně doplňují jazykové znalosti strojvedoucího, pak by ve druhé fázi

⁽¹⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51.

měly být pilotní projekty uskutečněny se strojvedoucími, kteří mají nižší úroveň jazykových znalostí, než kterou požaduje bod 8 přílohy VI směrnice 2007/59/ES, a za pomoci alternativních prostředků, které se v první fázi ukázaly jako efektivní. Železniční podnik a provozovatel infrastruktury by měli společně požádat Komisi o odchylku, aby mohli druhou fázi uskutečnit.

- (5) Měly by být vyjasněny příslušné role a povinnosti všech zúčastněných stran, jako je Komise, vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice, v procesu podávání a posuzování žádostí o odchylku, jakož i o provádění pilotních projektů.
- (6) Zapojení vnitrostátních bezpečnostních orgánů je v procesu podání žádostí o odchylku zásadní. Jejich kladné stanovisko by mělo být přiloženo k žádosti, kterou společně podali železniční podnik a provozovatel infrastruktury.
- (7) Příprava a posouzení dopadů předpokládaných pilotních projektů jsou časově náročné. Právní základ/odůvodnění pro větší flexibilitu, pokud jde o jazykové požadavky, je však třeba připravit co nejdříve, aby bylo možné co nejdříve provést pilotní projekty, a připravit se tak na případná narušení železniční sítě EU. Z tohoto důvodu by nová pravidla měla být použitelná, aniž by se musela dále provádět v právu členských států.
- (8) Bod 8 přílohy VI tvoří samostatný soubor pravidel, která mohou být chápána bez ohledu na jiné části této přílohy nebo směrnice 2007/59/ES. Tento pozměňující akt by tudíž měl stanovit přímo použitelná pravidla.
- (9) Z důvodu přehlednosti by měl být nahrazen celý bod 8, ačkoli se změny netýkají jeho celého znění.
- (10) Pro zaměstnance plnící úkoly v oblasti bezpečnosti, do nichž je zapojeno přímé rozhraní mezi železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury, jsou odborné kvalifikace a zdravotní a bezpečnostní podmínky při práci vymezeny v rozhodnutí Komise 2012/757/EU ⁽²⁾. Požadavky rozhodnutí 2012/757/EU doplňují požadavky stanovené v příloze VI směrnice 2007/59/ES.
- (11) V souladu s článkem 31 směrnice 2007/59/ES byly konzultovány orgány zastoupené ve výboru pro evropský sociální dialog v odvětví železnic.
- (12) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 32 odst. 1 směrnice 2007/59/ES,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Bod 8 přílohy VI směrnice 2007/59/ES se nahrazuje tímto:

„8. JAZYK

- 1) Strojvedoucí, kteří si musí vyměňovat s provozovatelem infrastruktury informace týkající se otázek zásadně důležitých pro bezpečnost, musí mít nezbytné jazykové dovednosti nejméně v jednom z jazyků uvedených dotčeným provozovatelem infrastruktury. Jejich jazykové dovednosti jim musí umožňovat aktivně a efektivně komunikovat v rutinních situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích. Musí být schopni používat zprávy a metodu komunikace uvedené v TSI „Provoz a řízení dopravy“.
- 2) Aby byly splněny požadavky stanovené v odstavci 1, musí být strojvedoucí schopni rozumět (jak mluvenému, tak psanému slovu) a komunikovat (jak ústně, tak písemně) na úrovni B1 společného evropského referenčního rámce pro jazyky, který stanovila Rada Evropy.

⁽²⁾ Rozhodnutí Komise 2012/757/EU ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (Úř. věst. L 345, 15.12.2012, s. 1), naposledy pozměněné nařízením (EU) 2015/995 (Úř. věst. L 165, 30.6.2015, s. 1).

- 3) V případě, že vlakový provoz probíhá v úsecích mezi hranicemi a stanicemi umístěnými v blízkosti hranic a určených pro přeshraniční provoz, může provozovatel infrastruktury strojvedoucí vlaků provozovaných železničním podnikem od požadavků odstavce 2 osvobodit za předpokladu, že se použije tento postup:
- a) železniční podnik požádá provozovatele infrastruktury o odchylku pro dotčené strojvedoucí. Aby bylo zajištěno spravedlivé a rovnoprávné zacházení se žadateli, musí provozovatel infrastruktury na každou podanou žádost o odchylku uplatňovat stejný postup posouzení, který je součástí zprávy o síti;
 - b) provozovatel infrastruktury udělí odchylku, jestliže železniční podnik prokáže, že zavedl dostatečná opatření pro zajištění komunikace mezi dotčenými strojvedoucími a zaměstnanci provozovatele infrastruktury v rutinních situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích, jak je stanoveno v odstavci 1;
 - c) železniční podniky a provozovatelé infrastruktury prostřednictvím svých systémů zajišťování bezpečnosti zajistí, aby dotčení zaměstnanci byli s uvedenými předpisy a opatřeními seznámeni a byli náležitě zaškoleni.
- 4) Jeden nebo několik železničních podniků může ve spolupráci s jedním nebo několika provozovateli infrastruktury (dále jen „žadatelé“) provádět pilotní projekty, jimiž vyzkoušejí alternativní prostředky k zajištění efektivní komunikace vyžadované odstavcem 1. Použije se následující postup:
- a) žadatelé určí části sítě a povahu dotčených služeb, počáteční trvání pilotního projektu, a především:
 - i) upřesní rozsah pilotního projektu;
 - ii) uvedou, jaké alternativní jazykové znalosti navrhuji uplatňovat;
 - iii) popíší, jaké další nástroje navrhuji použít na podporu komunikace v rutinních situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích;
 - iv) prokáží, jakým způsobem uvedené alternativní jazykové znalosti a další nástroje zajišťují v případě začlenění do jejich příslušných systémů zajišťování bezpečnosti (*) takovou úroveň bezpečnosti, která je alespoň rovnocenná s úplným splněním požadavků odstavce 1;
 - v) vysvětlí, jak provedou pilotní projekt ve svém systému zajišťování bezpečnosti, včetně školicích programů a dokumentace výsledků; a
 - vi) konzultují zástupce dotčených zaměstnanců v procesu přípravy žádosti.
 - b) Žadatelé požádají o stanovisko dotčený vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány, které jim vydaly jednotné/jednotná osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti, a Agenturu Evropské unie pro železnice, pokud je orgánem vydávajícím osvědčení o bezpečnosti (dále jen „schvalující subjekt či subjekty“). Každý schvalující subjekt vydá stanovisko k tomu, zda alternativní prostředky zajišťují takovou úroveň bezpečnosti, která je alespoň rovnocenná s úplným splněním požadavků odstavce 1, a to do 60 dnů ode dne, kdy žádost obdržel poslední dotčený schvalující subjekt. Je-li zapojeno několik schvalujících subjektů, je vhodné, aby spolupracovaly a zajistily koordinaci.

Stanoviska posuzují zejména to, zda jsou splněny tyto podmínky:

- i) navrhované alternativní jazykové znalosti a další nástroje pro komunikaci stačí k zajištění efektivní komunikace mezi dotčenými strojvedoucími a zaměstnanci provozovatele infrastruktury v rutinních situacích, za zhoršených podmínek a v nouzových situacích;
- ii) systémy zajišťování bezpečnosti žadatelů byly přizpůsobeny používání alternativních jazykových znalostí a jiných nástrojů pro komunikaci;
- iii) žadatelé poskytli důkazy o tom, že tyto nástroje byly vyzkoušeny za provozních podmínek za účasti strojvedoucích splňujících jazykové požadavky podle odstavce 2;
- iv) všichni dotčení zaměstnanci železničního podniku a provozovatele infrastruktury byli náležitě vyškoleni prostřednictvím jejich systémů zajišťování bezpečnosti.

V případě rozdílných stanovisek se uplatňují ustanovení bodu 5 druhého pododstavce.

- c) Žádost o odchylku od odstavce 2, včetně stanovisek schvalujícího subjektu či subjektů a podrobného popisu pilotního projektu, ze kterého stanoviska vycházejí, podají žadatelé Komisi společně. Účastníci projektu mohou případně jmenovat ze svých řad koordinátora, který může podat společnou žádost jménem všech účastníků projektu.
- 5) Do šedesáti dnů po doručení úplné žádosti Komise odchylku od odstavce 2 udělí:
- a) pokud jsou stanoviska schvalujícího subjektu či subjektů kladná; a
- b) pokud je doloženo, že je zajištěno rovnocenné a nediskriminující zacházení se všemi žádostmi, jakož i právní soudržnost na úrovni Unie.

V případě rozdílných stanovisek nebo v případě, že jeden či více schvalujících subjektů nedodá stanovisko ve stanovené lhůtě, mohou žadatelé požádat Komisi o nalezení vzájemně přijatelného řešení ve spolupráci se zapojenými stranami. Nelze-li vzájemně přijatelné řešení nalézt do devadesáti dnů po obdržení žádosti o odchylku, je pilotní projekt pokládán za zamítnutý. Komise může požádat o stanovisko Agenturu Evropské unie pro železnice a učiní tak, je-li stanovisko všech schvalujících subjektů záporné.

- 6) Odchylka se uděluje na omezenou dobu, přičemž tato doba nepřekročí 36 měsíců. Byla-li odchylka udělena na kratší dobu, může být prodloužena, a to za předpokladu, že celková doba trvání nepřekročí 36 měsíců.
- 7) Na žádost zainteresovaných železničních podniků a v odůvodněných případech nabídne provozovatel infrastruktury jiným železničním podnikům využívajícím úsek sítě, v němž probíhá pilotní projekt, možnost se tohoto pilotního projektu zúčastnit za podmínky kladného stanoviska dotčených schvalujících subjektů. Provozovatel infrastruktury o takovém dalším účastníkovi informuje Komisi.

V případě změn v rozsahu pilotních projektů, zejména části sítě, v níž projekt probíhá, alternativních jazykových znalostí a dalších nástrojů používaných při komunikaci, se uplatňuje postup popsaný v bodě 4.

- 8) Železniční podnik a provozovatel infrastruktury zajistí náležitou dokumentaci provozu pilotního projektu ve svých systémech zajišťování bezpečnosti. Záznamy se uchovávají po dobu 24 měsíců po skončení pilotního projektu, zejména záznamy o zapojených zaměstnancích, o školení, kterého se zúčastnili, o poskytovaných službách a o jakýchkoli problémech, které se vyskytly během pilotního projektu. Dotčení strojvedoucí mají příslušné informace uvedeny ve svých doplňkových osvědčeních.
- 9) Po skončení každého pilotního projektu podají zapojené železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zprávu dotčeným schvalujícím subjektům. Trvá-li odchylka déle než jeden rok, podávají železniční podniky a provozovatelé infrastruktury každý rok zprávu v rámci svých výročních zpráv o bezpečnosti podle čl. 9 odst. 6 směrnice (EU) 2016/798. Dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány informují o výsledcích pilotních projektů ve svých výročních zprávách podle článku 19 směrnice (EU) 2016/798. Agentura Evropské unie pro železnice provádí na základě společného referenčního rámce analýzu výsledků pilotních projektů a předkládá zprávu Komisi.
- 10) Komise může udělenou odchylku pozastavit, domnívá-li se, že podmínky již nejsou plněny, nebo vyvstanou-li bezpečnostní otázky. V případě, že vyvstanou jakékoli bezpečnostní otázky, informuje vnitrostátní bezpečnostní orgán, železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury neprodleně Komisi.
- 11) Agentura Evropské unie pro železnice zveřejňuje na svých webových stránkách seznam pilotních projektů schválených Komisí, včetně krátkého popisu projektu a období, na které byl schválen, jakož i veškeré další relevantní informace, např. ukončení nebo pozastavení projektů.

(*) Podle článku 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic.“

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 5. dubna 2019.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER
