

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2019/554

af 5. april 2019

**om ændring af bilag VI til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet <sup>(1)</sup>, særlig artikel 31, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I punkt 8 i bilag VI til direktiv 2007/59/EF fastsættes niveauet for de sprogkunderskaber, som lokomotivførere skal opfylde for at kunne kommunikere aktivt og effektivt under normal og under svigtende drift og i nødsituationer. Ydermere giver det mulighed for at fritage lokomotivførere fra sprogkravene for så vidt angår grænseovergangs-sektioner og de banegårde, der ligger tæt på grænserne, og som er udpeget til grænseoverskridende trafik. Med henblik på at styrke fleksibiliteten uden at påvirke sikkerheden negativt er det nødvendigt at ændre punkt 8 i bilag VI til direktiv 2007/59/EF.
- (2) Kravene i punkt 8 i bilag VI til direktiv 2007/59/EF anses ikke for at være det mest effektive middel til at sikre et højt sikkerhedsniveau og samtidig gøre det muligt at foretage driften på jernbanenettet på effektiv vis. Dette gælder især i tilfælde af forstyrrelser på en given medlemsstats jernbanenet, der nødvendiggør omstrukturering gennem nabomedlemsstater. I disse tilfælde søges lokomotivførere med særlige sprogkunderskaber med kort varsel indsat på de omstrukturerede ruter for således at sikre den fortsatte drift.
- (3) Det er nødvendigt at undersøge alternative muligheder til de gældende sprogkrav, der vil give større fleksibilitet og samtidig sikre et sikkerhedsniveau, der som minimum svarer til de nuværende krav. Disse alternative muligheder kan bestå af mere målrettede sprogkrav (dvs. med fokus på jernbanespecifik terminologi) eller et generelt lavere sprogkunderskabsniveau kombineret med alternative midler til støtte for effektiv kommunikation. De bør sikre aktiv og effektiv kommunikation under normal og svigtende drift og i nødsituationer.
- (4) For at skaffe pålidelige resultater om de alternative muligheders effektivitet er det nødvendigt at afprøve de alternative midler i den daglige drift. De alternative muligheders virkninger bør derfor undersøges under faktiske betingelser inden for rammerne af pilotprojekter, der gennemføres i to faser. I den første fase bør jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere gennemføre pilotprojekter, hvor de alternative midler anvendes, og hvor lokomotivførere, som opfylder kravene i punkt 8 i bilag VI til direktiv 2007/59/EF, involveres. Hvis pilotprojekterne i den første fase påviser, at de alternative midler supplerer lokomotivførerens sprogkunderskaber på

<sup>(1)</sup> EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51.

effektiv vis, bør pilotprojekterne i den anden fase gennemføres med lokomotivførere, som har dårligere sprogkunderskaber end dem, der er påkrævet i henhold til punkt 8 i bilag VI til direktiv 2007/59/EF, og med de alternative midler, der i den første fase har vist sig at være effektive. Jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalteren bør i fællesskab anmode Kommissionen om en undtagelse til at gennemføre den anden fase.

- (5) Det bør præciseres, hvilke roller og ansvarsområder alle de involverede parter som f.eks. Kommissionen, de nationale sikkerhedsmyndigheder og Den Europæiske Unions Jernbaneagentur hver især har i processen for indgivelse og vurdering af anmodninger om undtagelse samt gennemførelsen af pilotprojekterne.
- (6) Det er afgørende, at de nationale sikkerhedsmyndigheder involveres i processen for indgivelse af anmodninger om undtagelse. Jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens fælles anmodning bør ledsages af en positiv udtalelse fra de nationale sikkerhedsmyndigheder.
- (7) Det vil kræve tid at udarbejde og analysere konsekvenserne af de planlagte pilotprojekter. Det er imidlertid nødvendigt at fastlægge et retsgrundlag/en retlig begrundelse for øget fleksibilitet vedrørende sprogkravene så hurtigt som muligt, således at pilotprojekterne kan gennemføres så hurtigt som muligt for at være forberedt på eventuelle forstyrrelser på EU's jernbanenet. Derfor bør de nye regler kunne anvendes uden behov for yderligere gennemførelse i medlemsstaterne.
- (8) Punkt 8 i bilag VI består af et selvstændigt sæt regler, der kan forstås adskilt fra de andre dele af bilaget eller direktiv 2007/59/EF. Der bør derfor i denne ændringsretsakt fastsættes umiddelbart anvendelige regler.
- (9) For at sikre klarhed bør hele punkt 8 erstattes, selv om ændringerne ikke vedrører hele punktet.
- (10) For personale, som udfører sikkerhedskritiske opgaver med direkte grænseflader mellem en jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvalter, er de professionelle kvalifikationer samt helbreds- og sikkerhedsmæssige betingelser ved udførelsen af arbejdet fastsat i Kommissionens afgørelse 2012/757/EU<sup>(2)</sup>. Kravene i afgørelse 2012/757/EU supplerer kravene i bilag VI til direktiv 2007/59/EF.
- (11) De organer, som er repræsenteret i udvalget for den europæiske sociale dialog for jernbanesektoren, er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 31 i direktiv 2007/59/EF.
- (12) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 32, stk. 1, i direktiv 2007/59/EF —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

Punkt 8 i bilag VI til direktiv 2007/59/EF affattes således:

##### »8. SPROG

- 1) Lokomotivførere, der skal kommunikere med infrastrukturforvalteren om vigtige sikkerhedsmæssige forhold, skal have de fornødne sprogkunderskaber i mindst et af de sprog, den pågældende infrastrukturforvalter fastlægger. Deres sprogkunderskaber skal sætte dem i stand til at kommunikere aktivt og effektivt under normal og svigtende drift og i nødsituationer. Lokomotivførerne skal kunne anvende de meddelelser og den kommunikationsmetode, der er fastlagt i TSI'en for »drift og trafikstyring«.
- 2) For at opfylde de krav, der er fastsat i nr. 1), skal lokomotivførerne have læse- og forståelsesfærdigheder samt skriftlige og mundtlige udtryksfærdigheder på niveau B1 i Europarådets fælles europæiske referenceramme for sprog (CEFR).

<sup>(2)</sup> Kommissionens afgørelse 2012/757/EU af 14. november 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ændring af beslutning 2007/756/EF (EUT L 345 af 15.12.2012, s. 1), senest ændret ved forordning (EU) 2015/995 (EUT L 165 af 30.6.2015, s. 1).

- 3) For så vidt angår togdrift på grænseovergangssektioner og de banegårde, der ligger tæt på grænserne, og som er udpeget til grænseoverskridende trafik, kan førere af tog, som drives af en jernbanevirksomhed, af infrastrukturforvalteren fritages for at skulle opfylde kravene i nr. 2), såfremt følgende procedure anvendes:
- a) Jernbanevirksomheden skal anmode infrastrukturforvalteren om en undtagelse for de pågældende lokomotivførere. For at sikre en retfærdig og lige behandling af ansøgerne skal infrastrukturforvalteren for hver indgivet anmodning om undtagelse anvende den samme vurderingsprocedure, som er beskrevet i netvejledningen
  - b) Infrastrukturforvalteren skal imødekomme en anmodning om undtagelse, hvis jernbanevirksomheden kan dokumentere, at den har truffet passende foranstaltninger til at sikre kommunikationen mellem de pågældende lokomotivførere og infrastrukturforvalterens ansatte i rutinemæssige og uregelmæssige situationer og i nødsituationer, som fastsat i nr. 1)
  - c) Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne skal sikre, at de berørte ansatte er bekendt med disse regler og foranstaltninger og får den nødvendige uddannelse inden for rammerne af deres sikkerhedsledelsessystemer.
- 4) En eller flere jernbanevirksomheder kan i samarbejde med en eller flere infrastrukturforvaltere (i det følgende benævnt »ansøgerne«) gennemføre pilotprojekter til afprøvning af alternative midler til sikring af effektiv kommunikation som påkrævet i henhold til nr. 1). Følgende procedure skal benyttes:
- a) Ansøgerne skal identificere de berørte dele af nettet, arten af de berørte tjenester og pilotprojektets indledende varighed og skal navnlig:
    - i) angive pilotprojektets omfang
    - ii) angive, hvilke alternative sprogkunderskaber, de ønsker at anvende
    - iii) beskrive, hvilke supplerende redskaber de foreslår at benytte til at understøtte kommunikation i rutinemæssige og uregelmæssige situationer og i nødsituationer
    - iv) påvise, hvordan de alternative sprogkunderskaber og supplerende redskaber som minimum sikrer et sikkerhedsniveau, der svarer til fuld overholdelse af kravene i nr. 1), når de integreres i deres pågældende sikkerhedsledelsessystemer (\*)
    - v) redegøre for, hvordan pilotprojektet skal implementeres i deres sikkerhedsledelsessystem, herunder uddannelsesprogrammer og dokumentation af resultaterne, og
    - vi) i udarbejdelsen af ansøgningen høre repræsentanterne for det berørte personale.
  - b) Ansøgerne skal anmode om en udtalelse fra den eller de pågældende nationale sikkerhedsmyndighed(er), der har udstedt deres sikkerhedscertifikat(er) eller sikkerhedsgodkendelse(r), og fra Den Europæiske Unions Jernbaneagentur i tilfælde, hvor dette agentur er sikkerhedscertificeringsorganet (i det følgende benævnt »den eller de godkendende enheder«). Hver enkelt godkendende enhed skal inden for 60 dage efter den dato, hvor den sidste godkendende enhed har modtaget anmodningen, afgive en udtalelse om, hvorvidt det alternative middel som minimum sikrer et sikkerhedsniveau, der svarer til fuld overholdelse af kravene i nr. 1). Hvis flere godkendende enheder er involveret, opfordres de til koordineret samarbejde.

Disse udtalelser skal navnlig indeholde vurderinger af, hvorvidt følgende betingelser opfyldes:

- i) De foreslåede alternative sprogkunderskaber og andre kommunikationsredskaber er tilstrækkelige til at sikre effektiv kommunikation mellem de pågældende lokomotivførere og infrastrukturforvalterens personale i rutinemæssige og uregelmæssige situationer og i nødsituationer.
- ii) Ansøgernes sikkerhedsledelsessystemer er blevet tilpasset de alternative sprogkunderskaber og andre kommunikationsredskaber.
- iii) Ansøgerne har dokumenteret, at disse redskaber er blevet afprøvet under driftsforhold, hvor lokomotivførerne opfylder sprogkravene i nr. 2).
- iv) Det berørte personale hos jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalteren har modtaget den nødvendige uddannelse som led i virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer.

I tilfælde af forskelligartede udtalelser finder bestemmelserne i punkt 5, andet afsnit, anvendelse.

- c) Ansøgerne skal i fællesskab indgive en ansøgning til Kommissionen om undtagelse fra nr. 2), hvori den eller de godkendende myndigheders udtalelse og den detaljerede beskrivelse af pilotprojektet, som myndigheden eller myndighederne har baseret sin eller deres udtalelser på, skal indgå. Alternativt kan projektets deltagere udnævne en af deltagerne til koordinator, som kan indgive den fælles ansøgning på vegne af alle projektets deltagere.
- 5) Kommissionen skal inden for 60 dage efter modtagelsen af en fuldstændig ansøgning indrømme en undtagelse fra nr. 2),
- a) såfremt den eller de godkendende myndighed(er) har afgivet en positiv udtalelse, og
- b) såfremt det er dokumenteret, at der sikres lige og ikkediskriminerende behandling af samtlige ansøgninger og retlig sammenhæng på EU-plan.

I tilfælde af forskelligartede udtalelser eller manglende udtalelse fra en eller flere af de godkendende enheder inden for den fastsatte frist kan ansøgerne anmode Kommissionen om at finde frem til en gensidigt acceptabel løsning i samarbejde med de involverede parter. Hvis der ikke kan findes en gensidigt acceptabel løsning inden for 90 dage efter modtagelsen af en anmodning om undtagelse, anses pilotprojektet for at være afslået. Kommissionen kan anmode Den Europæiske Unions Jernbaneagentur om en udtalelse og skal indgive en sådan anmodning, hvis hver af de godkendende myndigheders udtalelser er negative.

- 6) Undtagelsen indrømmes for en begrænset periode på højst 36 måneder. Hvis undtagelsen er blevet indrømmet for en kortere periode, kan den fornyes, såfremt den ikke overstiger en samlet varighed på 36 måneder.
- 7) Efter anmodning fra interesserede jernbanevirksomheder, og hvis det er berettiget, skal infrastrukturforvalteren give andre jernbanevirksomheder, der benytter sektioner på nettet, hvor et pilotprojekt er i gang, mulighed for at deltage i pilotprojektet, såfremt de berørte godkendende myndigheder afgiver en positiv udtalelse herom. Infrastrukturforvalteren skal underrette Kommissionen om en sådan yderligere deltagelse.

I tilfælde af ændringer i pilotprojektets omfang, navnlig for så vidt angår den del af nettet, hvor pilotprojektet gennemføres, de alternative sprogkunderskaber og de supplerende kommunikationsredskaber, finder den i nr. 4) angivne procedure anvendelse.

- 8) Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne skal sikre, at pilotprojektets drift dokumenteres på behørig vis i deres sikkerhedsledelsessystem. Dokumentation skal opbevares i 24 måneder efter pilotprojektets afslutning, især for så vidt angår det berørte personale, de uddannelser, de har modtaget, de gennemførte kørsler, og alle problemer opstået i løbet af pilotprojektet. De relevante oplysninger skal inkluderes i de berørte lokomotivføreres supplerende certifikater.
- 9) Efter afslutningen på hvert enkelt pilotprojekt skal den eller de involverede jernbanevirksomhed(er) og infrastrukturforvalter(e) aflægge rapport til de berørte godkendende myndigheder. Hvis undtagelsen har en varighed på over et år, skal den eller de involverede jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere på årsbasis aflægge rapport inden for rammerne af deres årlige sikkerhedsrapporter i henhold til artikel 9, stk. 6, i direktiv (EU) 2016/798. Pilotprojekternes resultater skal indgå i de berørte nationale sikkerhedsmyndigheders årlige rapporter i henhold til artikel 19 i direktiv (EU) 2016/798. Den Europæiske Unions Jernbaneagentur skal inden for en fælles vurderingsramme analysere pilotprojekternes resultater og indgive en rapport til Kommissionen.
- 10) Kommissionen kan suspendere den indrømmede undtagelse, hvis den finder, at betingelserne herfor ikke længere er opfyldt, eller hvis der opstår sikkerhedsmæssige bekymringer. Nationale sikkerhedsmyndigheder, jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal omgående underrette Kommissionen, hvis der opstår sikkerhedsmæssige betænkeligheder.
- 11) Den Europæiske Unions Jernbaneagentur skal på sit websted offentliggøre en liste over de pilotprojekter, som Kommissionen har godkendt, herunder en kort beskrivelse af projektet og den periode, hvori det er godkendt, samt alle andre relevante oplysninger såsom eventuelle afbrydelser eller suspenderinger af projekter.

(\*) I henhold til artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbane-sikkerhed.«

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. april 2019.

*På Kommissionens vegne*

Jean-Claude JUNCKER

*Formand*

---