

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2019/554 DER KOMMISSION

vom 5. April 2019

zur Änderung des Anhangs VI der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 31,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Anhang VI Nummer 8 der Richtlinie 2007/59/EG ist das Niveau der Sprachkenntnisse festgelegt, über das Triebfahrzeugführer verfügen müssen, damit sie im Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen aktiv und wirksam kommunizieren können. Ferner ist darin die Möglichkeit vorgesehen, Triebfahrzeugführer, die in den Abschnitten zwischen den Grenzen und den grenznahen, für den grenzüberschreitenden Verkehr bestimmten Bahnhöfen eingesetzt werden, von den Sprachanforderungen auszunehmen. Um ohne Sicherheitseinbußen für mehr Flexibilität zu sorgen, ist es erforderlich, Anhang VI Nummer 8 der Richtlinie 2007/59/EG zu ändern.
- (2) Die Anforderungen in Anhang VI Nummer 8 der Richtlinie 2007/59/EG werden nicht als das wirksamste Mittel angesehen, um gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau und einen effizienten Betrieb des Eisenbahnnetzes zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere, wenn es im Eisenbahnnetz eines Mitgliedstaats zu Störungen kommt, die es erforderlich machen, auf andere Strecken, die durch benachbarte Mitgliedstaaten verlaufen, auszuweichen. In solchen Fällen entsteht kurzfristiger Bedarf an Triebfahrzeugführern mit besonderen Sprachkenntnissen, die auf den Ausweichstrecken eingesetzt werden können und so die Kontinuität des Betriebs sicherstellen.
- (3) Alternativ zu den geltenden Sprachanforderungen müssen andere Möglichkeiten geprüft werden, die für mehr Flexibilität sorgen, gleichzeitig aber ein Sicherheitsniveau gewährleisten, das den geltenden Anforderungen zumindest gleichwertig ist. Diese Alternativen könnten darin bestehen, die sprachlichen Anforderungen stärker zu spezifizieren (d. h. mit Schwerpunkt auf Eisenbahnterminologie) oder die Anforderungen an das allgemeine Sprachniveau herabzusetzen und dies mit alternativen Mitteln, die eine wirksame Kommunikation unterstützen, zu kombinieren. Durch diese Alternativen muss eine aktive und wirksame Kommunikation im Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen sichergestellt werden.
- (4) Um zuverlässige Ergebnisse über die Wirksamkeit der alternativen Mittel zu erhalten, müssen diese im täglichen Betrieb erprobt werden. Ihre Auswirkungen sollten deshalb im Rahmen von Pilotprojekten, die in zwei Phasen durchgeführt werden, unter realen Bedingungen geprüft werden. In der ersten Phase sollten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen Pilotprojekte durchführen, in denen alternative Mittel verwendet werden und Triebfahrzeugführer zum Einsatz kommen, die die Anforderungen in Anhang VI Nummer 8 der Richtlinie 2007/59/EG erfüllen. Stellt sich in der ersten Phase dieser Pilotprojekte heraus, dass die alternativen Mittel die Sprachkenntnisse des Triebfahrzeugführers wirksam ergänzen, so sollte die zweite Projektphase unter

⁽¹⁾ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

Verwendung der alternativen Mittel, die sich in der ersten Phase als wirksam erwiesen haben, mit Triebfahrzeugführern durchgeführt werden, die über geringere Sprachkenntnisse als in Anhang VI Nummer 8 der Richtlinie 2007/59/EG vorgeschrieben verfügen. Für die Durchführung der zweiten Phase sollten das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber gemeinsam eine Ausnahme bei der Kommission beantragen.

- (5) Die Aufgaben und Zuständigkeiten, die den beteiligten Akteuren wie der Kommission, den nationalen Sicherheitsbehörden und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union bei der Einreichung und Prüfung der Ausnahmeanträge und bei der Durchführung der Pilotprojekte zukommen, sollten präzisiert werden.
- (6) Entscheidend für den Prozess der Beantragung von Ausnahmen ist die Einbeziehung der nationalen Sicherheitsbehörden. Ihre befürwortende Stellungnahme sollte dem gemeinsamen Antrag des Eisenbahnunternehmens und des Infrastrukturbetreibers beigelegt werden.
- (7) Die Vorbereitung der geplanten Pilotprojekte und die entsprechenden Folgenabschätzungen nehmen Zeit in Anspruch. Andererseits ist es aber notwendig, möglichst zeitnah über eine Rechtsgrundlage für die flexibleren Sprachanforderungen zu verfügen, um die Pilotprojekte so bald wie möglich durchführen zu können und auf eventuelle Störungen im Schienennetz der EU vorbereitet zu sein. Die neuen Vorschriften sollten deshalb ohne eine weitere Umsetzung durch die Mitgliedstaaten Anwendung finden.
- (8) Anhang VI Nummer 8 umfasst ein eigenständiges Regelwerk, das ohne Bezugnahme auf andere Teile des Anhangs oder auf die Richtlinie 2007/59/EG ausgelegt werden kann. Aus diesem Grund sollte der vorliegende Änderungsrechtsakt unmittelbar anwendbare Vorschriften enthalten.
- (9) Aus Gründen der Klarheit sollte Nummer 8 insgesamt ersetzt werden, auch wenn die Änderungen nur einen Teil davon betreffen.
- (10) Die beruflichen Qualifikationen und die Bedingungen für den Gesundheitsschutz und die Sicherheit am Arbeitsplatz von Personal, das sicherheitsrelevante Aufgaben mit direkter Schnittstelle zwischen einem Eisenbahnunternehmen und einem Infrastrukturbetreiber wahrnimmt, sind in dem Beschluss 2012/757/EU der Kommission⁽²⁾ festgelegt. Die Anforderungen des Beschlusses 2012/757/EU ergänzen die Anforderungen in Anhang VI der Richtlinie 2007/59/EG.
- (11) Die im Ausschuss für den europäischen sozialen Dialog im Eisenbahnsektor vertretenen Stellen wurden in Übereinstimmung mit Artikel 31 der Richtlinie 2007/59/EG angehört.
- (12) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 32 Absatz 1 der Richtlinie 2007/59/EG eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang VI Nummer 8 der Richtlinie 2007/59/EG erhält folgende Fassung:

„8. SPRACHE

- (1) Triebfahrzeugführer, die sich mit dem Infrastrukturbetreiber über kritische Sicherheitsfragen austauschen müssen, müssen über die erforderlichen Kenntnisse mindestens einer der vom betreffenden Infrastrukturbetreiber angegebenen Sprachen verfügen. Ihre Sprachkenntnisse müssen ihnen eine aktive und wirksame Kommunikation im Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen erlauben. Sie müssen in der Lage sein, die Mitteilungen und die Kommunikationsmethode gemäß der TSI ‚Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung‘ zu verwenden.
- (2) Um die in Absatz 1 vorgesehenen Anforderungen zu erfüllen, müssen Triebfahrzeugführer in der Lage sein, auf dem Niveau ‚B1‘ des vom Europarat festgelegten Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen (GERF) (mündlich und schriftlich) zu verstehen und sich (mündlich und schriftlich) zu verständigen.

⁽²⁾ Beschluss 2012/757/EU der Kommission vom 14. November 2012 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Änderung der Entscheidung 2007/756/EG (ABL L 345 vom 15.12.2012, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/995 (ABL L 165 vom 30.6.2015, S. 1).

- (3) Triebfahrzeugführer von Zügen, die von einem Eisenbahnunternehmen in Abschnitten zwischen den Grenzen und den grenznahen, für den grenzüberschreitenden Verkehr bestimmten Bahnhöfen betrieben werden, können vom Infrastrukturbetreiber nach folgendem Verfahren von den Anforderungen des Absatzes 2 ausgenommen werden:
- a) Das Eisenbahnunternehmen beantragt beim Infrastrukturbetreiber eine Ausnahme für die betreffenden Triebfahrzeugführer. Im Interesse einer fairen und gleichen Behandlung der Antragsteller wendet der Infrastrukturbetreiber auf jeden eingereichten Ausnahmeantrag dasselbe Prüfverfahren an und beschreibt dieses in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen;
 - b) der Infrastrukturbetreiber gewährt eine Ausnahme, wenn das Eisenbahnunternehmen nachweist, dass es ausreichende Vorkehrungen getroffen hat, um sicherzustellen, dass die betreffenden Triebfahrzeugführer und die Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers im Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen gemäß Absatz 1 miteinander kommunizieren können;
 - c) die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber müssen sicherstellen, dass die betreffenden Mitarbeiter über diese Vorschriften und Vorkehrungen unterrichtet sind und im Rahmen ihrer Sicherheitsmanagementsysteme ausreichend geschult werden.
- (4) Ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen können in Zusammenarbeit mit einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern (im Folgenden die „Antragsteller“) Pilotprojekte durchführen, um alternative Mittel zur Gewährleistung einer wirksamen Kommunikation gemäß Absatz 1 zu erproben. Dafür findet folgendes Verfahren Anwendung:
- a) Die Antragsteller bestimmen die betroffenen Teile des Netzes sowie die Art der Dienste und die vorläufige Laufzeit des Pilotprojekts; insbesondere
 - i) spezifizieren sie den Umfang des Pilotprojekts;
 - ii) geben sie an, welche alternativen Sprachkompetenzen sie zur Anwendung vorschlagen;
 - iii) beschreiben sie, welche zusätzlichen Instrumente sie zur Unterstützung der Kommunikation im Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen vorschlagen;
 - iv) weisen sie nach, wie die alternativen Sprachkompetenzen und zusätzlichen Instrumente bei deren Integration in ihre jeweiligen Sicherheitsmanagementsysteme (*) ein Sicherheitsniveau gewährleisten, das der vollständigen Erfüllung der Anforderungen in Absatz 1 mindestens gleichkommt;
 - v) legen sie dar, wie sie das Pilotprojekt im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems umsetzen, einschließlich der Schulungsprogramme und der Dokumentation von Ergebnissen, und
 - vi) konsultieren sie bei der Erstellung des Antrags die Vertreter der betreffenden Mitarbeiter.
 - b) Die Antragsteller holen die Stellungnahme der betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden, die ihre Sicherheitsbescheinigung(en) bzw. ihre Sicherheitsgenehmigung(en) ausgestellt haben, sowie der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden die „Genehmigungsstelle(n)“), wenn diese als Sicherheitsbescheinigungsstelle fungiert, ein. Innerhalb von 60 Tagen ab dem Tag, an dem die letzte Genehmigungsstelle den Antrag erhalten hat, gibt jede Genehmigungsstelle eine Stellungnahme darüber ab, ob durch die alternativen Mittel ein Sicherheitsniveau gewährleistet ist, das der vollständigen Erfüllung der Anforderungen in Absatz 1 mindestens gleichkommt. Bei Beteiligung mehrerer Genehmigungsstellen wird diesen nahegelegt zusammenzuarbeiten und die Koordinierung sicherzustellen.

In den Stellungnahmen ist insbesondere auf die Erfüllung folgender Bedingungen zu achten:

- i) Die vorgeschlagenen alternativen Sprachkompetenzen und anderen Kommunikationsinstrumente reichen aus, um eine wirksame Kommunikation zwischen den betreffenden Triebfahrzeugführern und den Mitarbeitern des Infrastrukturbetreibers im Normalbetrieb, bei gestörtem Betrieb und in Notsituationen sicherzustellen.
- ii) Die Sicherheitsmanagementsysteme der Antragsteller wurden an die Verwendung alternativer Sprachkompetenzen und anderer Kommunikationsinstrumente angepasst.
- iii) Die Antragsteller haben nachgewiesen, dass diese Instrumente unter Betriebsbedingungen und Beteiligung von Triebfahrzeugführern erprobt wurden, die die sprachlichen Anforderungen in Absatz 2 erfüllen.
- iv) Alle betreffenden Mitarbeiter des Eisenbahnunternehmens und des Infrastrukturbetreibers wurden nach deren Sicherheitsmanagementsystemen angemessen geschult.

Bei voneinander abweichenden Stellungnahmen gelten die Bestimmungen in Absatz 5 Unterabsatz 2.

- c) Die Antragsteller legen der Kommission gemeinsam einen Antrag auf eine Ausnahme von Absatz 2 vor, einschließlich der Stellungnahmen der Genehmigungsstelle(n) sowie einer ausführlichen Beschreibung des Pilotprojekts, auf das sich die Stellungnahmen beziehen. Alternativ können die Projektteilnehmer einen Koordinator aus ihrem Kreis benennen, der den gemeinsamen Antrag im Namen aller Projektteilnehmer einreicht.
- (5) Innerhalb von 60 Tagen nach Eingang eines vollständigen Antrags gewährt die Kommission eine Ausnahme nach Absatz 2,
- a) wenn die Stellungnahmen der Genehmigungsstelle(n) positiv sind und
- b) wenn nachgewiesen wurde, dass alle Anträge gleich und diskriminierungsfrei behandelt werden und die rechtliche Kohärenz auf Unionsebene gewährleistet ist.

Bei voneinander abweichenden Stellungnahmen oder dem Versäumnis einer oder mehrerer Genehmigungsstellen, innerhalb der gesetzten Frist eine Stellungnahme abzugeben, können die Antragsteller die Kommission ersuchen, in Zusammenarbeit mit den beteiligten Parteien eine für alle Seiten annehmbare Lösung zu finden. Lässt sich innerhalb von 90 Tagen nach Eingang eines Ausnahmeantrags keine für alle Seiten annehmbare Lösung finden, so gilt das Pilotprojekt als abgelehnt. Die Kommission kann die Eisenbahnagentur der Europäischen Union um Stellungnahme ersuchen und holt diese in jedem Fall ein, wenn die Stellungnahme aller Genehmigungsstellen negativ ist.

- (6) Die Ausnahme wird für begrenzte Zeit gewährt und darf 36 Monate nicht überschreiten. Wurde die Ausnahme für einen kürzeren Zeitraum gewährt, so kann sie verlängert werden, sofern die Gesamtdauer von 36 Monaten nicht überschritten wird.
- (7) Auf Antrag interessierter Eisenbahnunternehmen bieten Infrastrukturbetreiber in begründeten Fällen anderen Eisenbahnunternehmen, die einen Teil des Netzes nutzen, auf dem ein Pilotprojekt stattfindet, die Möglichkeit zur Teilnahme an dem Pilotprojekt, sofern die betreffenden Genehmigungsstellen dies befürworten. Der Infrastrukturbetreiber setzt die Kommission über eine solche zusätzliche Teilnahme in Kenntnis.

Bei Änderungen des Umfangs der Pilotprojekte, insbesondere des Teils des Netzes, in dem das Projekt durchgeführt wird, der alternativen Sprachkompetenzen und der für die Kommunikation verwendeten zusätzlichen Instrumente findet das Verfahren nach Absatz 4 Anwendung.

- (8) Das Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass die Durchführung des Pilotprojekts in ihren Sicherheitsmanagementsystemen in geeigneter Weise dokumentiert wird. Nach Abschluss des Pilotprojekts werden die Aufzeichnungen, insbesondere über die beteiligten Mitarbeiter, die von ihnen absolvierten Schulungen, die durchgeführten Dienste sowie etwaige Schwierigkeiten, die im Projektverlauf aufgetreten sind, für 24 Monate aufbewahrt. Die einschlägigen Angaben müssen in den Zusatzbescheinigungen der betreffenden Triebfahrzeugführer vermerkt sein.
- (9) Nach Abschluss jedes Pilotprojekts erstatten die beteiligten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber den betreffenden Genehmigungsstellen Bericht. Beträgt die Laufzeit einer Ausnahmeregelung mehr als ein Jahr, so erstatten die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber jedes Jahr im Rahmen der jährlichen Sicherheitsberichte gemäß Artikel 9 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 Bericht. Die betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden teilen die Ergebnisse der Pilotprojekte in ihren Jahresberichten gemäß Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/798 mit. Auf der Grundlage eines gemeinsamen Bewertungsrahmens analysiert die Eisenbahnagentur der Europäischen Union die Ergebnisse der Pilotprojekte und legt der Kommission einen Bericht vor.
- (10) Die Kommission kann die gewährte Ausnahme aussetzen, wenn sie der Auffassung ist, dass die Bedingungen nicht mehr erfüllt sind oder Sicherheitsbedenken auftreten. Falls Sicherheitsbedenken auftreten, unterrichten die nationalen Sicherheitsbehörden, Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber die Kommission umgehend.
- (11) Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union veröffentlicht auf ihrer Website eine Liste der von der Kommission genehmigten Pilotprojekte, einschließlich einer kurzen Projektbeschreibung, der Laufzeit der Genehmigung und aller sonstigen relevanten Angaben wie die Einstellung oder Aussetzung der Projekte.

(*) Gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnsicherheit.“

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 5. April 2019

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER
