

II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/554

od 5. travnja 2019.

o izmjeni Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice⁽¹⁾, a posebno njezin članak 31.,

budući da:

- (1) Točkom 8. Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ utvrđuje se koje znanje jezika moraju posjedovati strojovođe kako bi se mogli aktivno i učinkovito sporazumijevati u redovnim, otežanim i izvanrednim situacijama. Usto, za strojovođe se može odobriti izuzeće od zahtijevanog znanja jezika na dijelovima pruge između državne granice i pograničnih stanica određenih za prekogranične operacije. Kako bi se povećala fleksibilnost, a da se pritom ni na koji način negativno ne utječe na sigurnost, potrebno je izmijeniti točku 8. Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ.
- (2) Ne smatra se da su zahtjevi iz točke 8. Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ najdjelotvorniji način za postizanje visoke razine sigurnosti uz održavanje učinkovitog rada željezničke mreže. To je posebno vidljivo kada nastanu prekidi na željezničkoj mreži države članice zbog kojih se vlakovi moraju preusmjeravati kroz susjedne države članice. Tada se žurno traže strojovođe s posebnim znanjem jezika kako bi se promet nastavio neprekinuto odvijati.
- (3) Potrebno je istražiti alternative postojećim jezičnim zahtjevima kako bi se povećala fleksibilnost, a zadržala barem usporediva razina sigurnosti s postojećim zahtjevima. Te bi alternative mogle biti ciljaniji jezični zahtjevi (tj. s naglaskom na specifičnu željezničku terminologiju) ili niža zahtijevana razina znanja jezika u kombinaciji s alternativnim sredstvima kako bi se omogućilo učinkovito sporazumijevanje. Tim bi se alternativama trebalo osigurati aktivno i učinkovito sporazumijevanje u redovnim, otežanim i izvanrednim situacijama.
- (4) Kako bi se pribavili pouzdani podaci o djelotvornosti alternativnih mogućnosti, nužno ih je ispitati u svakodnevnim operacijama. Stoga bi njihov učinak trebalo procjenjivati u stvarnim uvjetima u okviru pilot-projekata u dvjema fazama. U prvoj bi upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici trebali provesti pilot-projekte u koje će uključiti alternativna sredstva i strojovođe koji ispunjuju zahtjeve iz točke 8. Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ. Ako se u prvoj fazi tim pilot-projektima dokaže da alternativna sredstva djelotvorno dopunjuju poznavanje jezika strojovođa, u drugoj bi se fazi pilot-projekti trebali organizirati sa strojovođama sa

⁽¹⁾ SL L 315, 3.12.2007., str. 51.

znanjem jezika nižim od onog koji se zahtijeva točkom 8. Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ te korištenjem alternativnih sredstava čija je djelotvornost dokazana u prvoj fazi. Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture zajednički bi od Komisije trebali zatražiti izuzeće kako bi se provela druga faza.

- (5) Trebalo bi pojasniti uloge i odgovornosti svih uključenih strana, poput Komisije, nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost i Agencije Europske unije za željeznice, kad je riječ o procesu podnošenja i razmatranja zahtjeva za izuzeće i izvođenju pilot-projekata.
- (6) Ključno je da u procesu podnošenja zahtjeva za izuzeće sudjeluju nacionalna tijela nadležna za sigurnost. Zahtjev koji zajednički podnose željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture trebao bi biti popraćen pozitivnim mišljenjem tih tijela.
- (7) Za pripremu planiranih pilot-projekata i procjenu njihova učinka potrebno je vrijeme. Međutim, dodatnu je fleksibilnost u pogledu jezičnih zahtjeva potrebno što prije pravno utemeljiti/opravdati kako bi se s pilot-projektima započelo što prije i tako pripremilo za moguće prekide na željezničkoj mreži EU-a. Zbog toga ne bi trebalo biti potrebno da države članice prenesu nova pravila u svoja zakonodavstva, nego bi se ona i bez toga trebala početi primjenjivati.
- (8) Točka 8. Priloga VI. sadržava samostojeći skup pravila – da bi ih se razumjelo, ne mora se pozivati na druge dijelove tog priloga ili Direktive 2007/59/EZ. Stoga bi se ovim aktom o izmjeni trebala predvidjeti izravno primjenjiva pravila.
- (9) Radi jasnoće bi trebalo zamijeniti cijelu točku 8., bez obzira na to što se izmjene ne odnose na cijelu točku.
- (10) Stručne kvalifikacije osoblja koje obavlja sigurnosno važne zadaće koje uključuju izravan kontakt između željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture i uvjeti za njihovu sigurnost i zdravlje na radu definirani u Odluci Komisije 2012/757/EU ⁽²⁾. Zahtjevi iz te odluke dopunjuju zahtjeve iz Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ.
- (11) U skladu s člankom 31. Direktive 2007/59/EZ provedeno je savjetovanje s tijelima predstavljenima u Europskom odboru za socijalni dijalog u željezničkom sektoru.
- (12) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora iz članka 32. stavka 1. Direktive 2007/59/EZ,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Točka 8. Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ zamjenjuje se sljedećim:

„8. JEZIK

- (1) Strojovođe koji s upraviteljem željezničke infrastrukture moraju komunicirati o pitanjima koja su bitna za sigurnost moraju posjedovati potrebno znanje barem jednog od jezika koje odredi dotični upravitelj infrastrukture. Njihovo znanje jezika mora im omogućiti aktivno i učinkovito sporazumijevanje u redovnim, otežanim i izvanrednim situacijama. Moraju znati upotrebljavati poruke i komunikacijske metode utvrđene u TSI-ju ‚Odvijanje prometa i upravljanje prometom‘.
- (2) Da bi zahtjevi iz stavka 1. bili ispunjeni, strojovođe moraju razumjeti (usmeno i pismeno) te znati komunicirati (usmeno i pismeno) na razini B1 Zajedničkog europskog referentnog okvira za jezike (ZERO)) Vijeća Europe.

⁽²⁾ Odluka Komisije 2012/757/EU od 14. studenoga 2012. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost podsustava „odvijanje i upravljanje prometom“ željezničkog sustava u Europskoj uniji i o izmjeni Odluke 2007/756/EZ (SL L 345, 15.12.2012., str. 1.), kako je posljednje izmijenjena Uredbom Komisije (EU) 2015/995 (SL L 165, 30.6.2015., str. 1.).

- (3) Ako se željezničko prometovanje odvija na dijelovima pruge između državne granice i pograničnih stanica određenih za prekogranične operacije, upravitelj infrastrukture može odobriti izuzeće od zahtjeva iz stavka 2. za strojovođe vlakova kojima upravlja željeznički prijevoznik ako se primjenjuje sljedeći postupak:
- (a) željeznički prijevoznik od upravitelja infrastrukture traži izuzeće za dotične strojovođe. Kako bi se prema podnositeljima zahtjeva pravedno i jednako postupalo, upravitelj infrastrukture svaki podneseni zahtjev za izuzeće procjenjuje istim postupkom, a taj postupak ulazi u izvješće o mreži;
 - (b) upravitelj infrastrukture odobrava izuzeće ako željeznički prijevoznik dokaže da je uspostavio dostatne mjere za osiguravanje komunikacije između dotičnih strojovođa i osoblja upravitelja infrastrukture u redovnim, otežanim i izvanrednim situacijama, kako je predviđeno u stavku 1.;
 - (c) s pomoću svojih sustava upravljanja sigurnošću željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture osiguravaju da je dotično osoblje upoznato s tim pravilima i mjerama te da je odgovarajuće osposobljeno.
- (4) Jedan željeznički prijevoznik ili više njih u suradnji s jednim upraviteljem infrastrukture ili više njih (podnositelji zahtjeva) mogu izvoditi pilot-projekte radi ispitivanja alternativnih načina za osiguranje učinkovitog sporazumijevanja zahtijevanog stavkom 1. Primjenjuje se sljedeći postupak:
- (a) podnositelji zahtjeva utvrđuju predmetne dijelove mreže i prirodu usluga, početno trajanje pilot-projekta i posebno:
 - i. navode područje primjene pilot-projekta;
 - ii. navode koje alternativne jezične kompetencije predlažu;
 - iii. opisuju dodatne alate koje predlažu koristiti za potporu sporazumijevanju u redovnim, otežanim i izvanrednim situacijama;
 - iv. pokazuju kako alternativne jezične kompetencije i dodatni alati, integrirani u njihove sustave upravljanja sigurnošću (*), osiguravaju barem usporedivu razinu sigurnosti kako bi se tako u cijelosti ispunili zahtjevi iz stavka 1.;
 - v. objašnjavaju kako će u svojem sustavu upravljanju sigurnosti provesti pilot-projekt, uključujući programe osposobljavanja i dokumentaciju rezultata; i
 - vi. savjetuju se s predstavnicima dotičnog osoblja tijekom pripremanja zahtjeva.
 - (b) Podnositelji zahtjeva traže mišljenje predmetnih nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost koja su im izdala rješenja o sigurnosti/rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom, kao i Agencije Europske unije za željeznice ako nastupa kao tijelo za izdavanje rješenja o sigurnosti (ovlašćujuća tijela). Svako ovlašćujuće tijelo u roku od 60 dana otkad je zadnje predmetno ovlašćujuće tijelo zaprimilo zahtjev daje mišljenje o tome osigurava li se alternativnim sredstvom barem usporediva razina sigurnosti kako bi se tako u cijelosti ispunili zahtjevi iz stavka 1. Ako sudjeluje više ovlašćujućih tijela, potiče ih se da surađuju i koordiniraju se.
- U mišljenju se posebno ocjenjuje jesu li ispunjeni sljedeći uvjeti:
- i. jesu li predložene alternativne jezične kompetencije i drugi alati za komunikaciju dovoljni da bi se dotični strojovođe i osoblje upravitelja infrastrukture mogli učinkovito sporazumjeti u redovnim, otežanim i izvanrednim situacijama;
 - ii. jesu li sustavi podnositelja zahtjeva za upravljanje sigurnošću prilagođeni upotrebi alternativnih jezičnih kompetencija i drugih alata za komunikaciju;
 - iii. jesu li podnositelji zahtjeva dostavili dokaze da su ti alati ispitani u stvarnim uvjetima i jesu li pritom sudjelovali strojovođe koji ispunjavaju jezične zahtjeve iz stavka 2.;
 - iv. jesu li svi dotični članovi osoblja željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture odgovarajuće osposobljeni u okviru njihovih sustava upravljanja sigurnošću.

Ako se mišljenja razlikuju, primjenjuju se odredbe iz drugog podstavka točke 5.

- (c) Podnositelji zahtjeva zajednički Komisiji podnose zahtjev za izuzeće od stavka 2., uključujući mišljenja ovlašćujućih tijela i detaljan opis pilot-projekta na kojem se mišljenja temelje. Alternativno tomu, sudionici projekta mogu među sobom imenovati koordinatora, a on može podnijeti zajednički zahtjev u ime svih sudionika projekta.
- (5) Komisija u roku od 60 dana od zaprimanja potpunog zahtjeva odobrava izuzeće od stavka 2. pod sljedećim uvjetima:
- (a) ako su mišljenja ovlašćujućih tijela pozitivna; i
- (b) ako se pokaže da su osigurani ravnopravno i nediskriminatorno postupanje sa svim zahtjevima te pravna dosljednost na razini Unije.

Ako se mišljenja razlikuju, ili ako neko od ovlašćujućih tijela ne da mišljenje u propisanom roku, podnositelji zahtjeva mogu od Komisije zatražiti pronalaženje međusobno prihvatljivog rješenja, u suradnji s uključenim stranama. Ako se međusobno prihvatljivo rješenje ne pronađe u roku od 90 dana nakon zaprimanja zahtjeva za izuzeće, smatrat će se da je pilot-projekt odbijen. Komisija može zatražiti mišljenje Agencije Europske unije za željeznice, a to i čini ako je mišljenje svih ovlašćujućih tijela negativno.

- (6) Izuzeće se odobrava na ograničeno razdoblje i nije dulje od 36 mjeseci. Ako je izuzeće odobreno za kraće razdoblje, može ga se obnoviti pod uvjetom da ukupno ne bude dulje od 36 mjeseci.
- (7) Ako to zatraže zainteresirani željeznički prijevoznici i ako je opravdano, upravitelj infrastrukture drugim željezničkim prijevoznicima koji se koriste dijelom mreže na kojem je pilot-projekt u tijeku nudi mogućnost sudjelovanja u pilot-projektu, pod uvjetom da na to pozitivno mišljenje daju predmetna ovlašćujuća tijela. Upravitelj infrastrukture o takvom dodatnom sudjelovanju obavješćuje Komisiju.

Ako se područje primjene pilot-projekata promijeni, misleći posebice na dio mreže na kojem se izvodi pilot-projekt, alternativne jezične kompetencije i dodatne alate korištene za komunikaciju, primjenjuje se postupak iz točke 4.

- (8) Željeznički prijevoznik i upravitelj infrastrukture osiguravaju da se odvijanje pilot-projekta odgovarajuće evidentira u njihovim sustavima upravljanja sigurnošću. Evidencija se čuva 24 mjeseca nakon kraja pilot-projekta, konkretno o uključenom osoblju, osposobljavanju koje su prošli, uslugama i svim problemima na koje se tijekom pilot-projekta naišlo. Sve se relevantne informacije uključuju u dopunske potvrde dotičnih strojovođa.
- (9) Na kraju svakog pilot-projekta uključeni željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture izvješćuju predmetna ovlašćujuća tijela. Ako je izuzeće dulje od jedne godine, željeznički prijevoznici i upravitelji infrastrukture izvještaj podnose svake godine u okviru svojih godišnjih izvješća o sigurnosti u skladu s člankom 9. stavkom 6. Direktive (EU) 2016/798. Predmetna nacionalna tijela nadležna za sigurnost o rezultatima pilot-projekata izvješćuju u svojim godišnjim izvješćima u skladu s člankom 19. Direktive (EU) 2016/798. Agencija Europske unije za željeznice analizira rezultate pilot-projekata na temelju zajedničkog okvira za ocjenjivanje i podnosi izvješće Komisiji.
- (10) Komisija može suspendirati odobreno izuzeće ako smatra da uvjeti više nisu ispunjeni ili ako sigurnost postane dvojben. Nacionalno tijelo nadležno za sigurnost, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture odmah izvješćuju Komisiju ako sigurnost postane i na koji način dvojben.
- (11) Agencija Europske unije za željeznice na svojim stranicama objavljuje popis pilot-projekata koje je odobrila Komisija, uključujući kratak opis projekata, razdoblje za koje su odobreni i sve ostale relevantne informacije, primjerice prestanak ili suspenziju projekata.

(*) Prema članku 9. Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica.”

Članak 2.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 5. travnja 2019.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER
