

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2019/554 DELLA COMMISSIONE

del 5 aprile 2019

che modifica l'allegato VI della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 31,

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato VI, punto 8, della direttiva 2007/59/CE stabilisce il livello delle cognizioni linguistiche che i macchinisti devono possedere per poter comunicare in modo attivo ed efficace in situazioni di routine, critiche e d'emergenza. Prevede inoltre la possibilità di esentare i macchinisti dal possedere il livello richiesto di cognizioni linguistiche nei tratti compresi tra le frontiere e le stazioni situate in prossimità delle frontiere e deputate alle operazioni transfrontaliere. Al fine di accrescere la flessibilità senza alcuna ripercussione negativa sulla sicurezza, è necessario modificare l'allegato VI, punto 8, della direttiva 2007/59/CE.
- (2) I requisiti di cui all'allegato VI, punto 8, della direttiva 2007/59/CE non sono considerati il metodo più efficace per garantire contemporaneamente un livello elevato di sicurezza e il funzionamento efficiente della rete ferroviaria. Ciò vale in particolare nel caso di perturbazioni nella rete ferroviaria di uno Stato membro che richiedono l'uso di itinerari di deviazione attraverso gli Stati membri limitrofi. In questi casi si cercano con breve preavviso macchinisti in possesso di specifiche cognizioni linguistiche per condurre treni sugli itinerari di deviazione, in modo da garantire la continuità delle operazioni.
- (3) È necessario studiare opzioni alternative agli attuali requisiti linguistici, in maniera da consentire una maggiore flessibilità pur garantendo un livello di sicurezza almeno equivalente a quello assicurato dalle attuali disposizioni. Tali opzioni potrebbero consistere in requisiti linguistici più mirati (incentrati cioè sulla terminologia specifica del settore ferroviario) o in un livello più basso di cognizioni linguistiche generali associato a metodi alternativi per sostenere una comunicazione efficace. Esse dovrebbero permettere di comunicare in modo attivo ed efficace in situazioni di routine, critiche e d'emergenza.
- (4) Al fine di ottenere risultati affidabili sull'efficacia delle opzioni alternative, è necessario testare i metodi alternativi nelle operazioni quotidiane. L'impatto di tali opzioni alternative dovrebbe essere esaminato pertanto in condizioni reali nel quadro di progetti pilota attuati in due fasi. Nella prima fase, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dovrebbero realizzare progetti pilota utilizzando metodi alternativi, con la partecipazione di macchinisti in possesso dei requisiti di cui all'allegato VI, punto 8, della direttiva 2007/59/CE. Se nella prima fase

⁽¹⁾ GUL 315 del 3.12.2007, pag. 51.

i progetti pilota dimostrano che i metodi alternativi integrano in maniera efficace le cognizioni linguistiche del macchinista, nella seconda fase i progetti pilota dovrebbero essere realizzati con macchinisti che possiedono un livello di cognizioni linguistiche inferiore a quello previsto all'allegato VI, punto 8, della direttiva 2007/59/CE, usando i metodi alternativi che si sono rivelati efficaci nella prima fase. Per la realizzazione della seconda fase l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura dovrebbero richiedere congiuntamente una deroga alla Commissione.

- (5) È opportuno che siano chiariti i rispettivi ruoli e le responsabilità di tutte le parti interessate, quali la Commissione, le autorità nazionali preposte alla sicurezza e l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, nel processo di presentazione e valutazione delle richieste di deroga, nonché nella realizzazione dei progetti pilota.
- (6) Il coinvolgimento delle autorità nazionali preposte alla sicurezza nel processo di presentazione delle richieste di deroga è fondamentale. Il loro parere positivo dovrebbe accompagnare la richiesta presentata congiuntamente dall'impresa ferroviaria e dal gestore dell'infrastruttura.
- (7) La preparazione e la valutazione dell'impatto dei progetti pilota previsti richiedono tempo. È tuttavia necessario disporre al più presto di un fondamento giuridico/una giustificazione per una maggiore flessibilità per quanto riguarda i requisiti linguistici, al fine di realizzare quanto prima i progetti pilota in modo da essere preparati in caso di eventuali perturbazioni nella rete ferroviaria dell'UE. Per questo motivo, le nuove norme dovrebbero essere applicabili senza necessità di un ulteriore recepimento da parte degli Stati membri.
- (8) L'allegato VI, punto 8, è costituito da una serie di norme a sé stanti che possono essere comprese senza ricorrere ad altre parti di tale allegato o della direttiva 2007/59/CE. Il presente atto modificativo dovrebbe prevedere pertanto norme direttamente applicabili.
- (9) Per motivi di chiarezza, l'intero punto 8 dovrebbe essere sostituito sebbene le modifiche riguardino solo una parte di esso.
- (10) Per il personale addetto a mansioni di sicurezza essenziali che comportano un'interfaccia diretta tra un'impresa ferroviaria e un gestore dell'infrastruttura, le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza sul luogo di lavoro sono definite nella decisione 2012/757/UE della Commissione⁽²⁾. I requisiti della decisione 2012/757/UE sono complementari a quelli dell'allegato VI della direttiva 2007/59/CE.
- (11) A norma dell'articolo 31 della direttiva 2007/59/CE, gli organismi rappresentati in seno al comitato delle ferrovie del dialogo sociale europeo sono stati consultati.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2007/59/CE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nell'allegato VI della direttiva 2007/59/CE, il punto 8 è sostituito dal seguente:

«8. LINGUA

- 1) Il macchinista che deve comunicare con il gestore dell'infrastruttura per questioni cruciali di sicurezza deve possedere le necessarie cognizioni linguistiche perlomeno in una delle lingue indicate dal gestore dell'infrastruttura interessato. Le cognizioni linguistiche devono consentirgli di comunicare in modo attivo ed efficace in situazioni di routine, critiche e d'emergenza. Il macchinista deve essere in grado di utilizzare i messaggi e la metodologia di comunicazione specificati nella STI "Esercizio e gestione del traffico".
- 2) Al fine di soddisfare i requisiti di cui al punto 1, il macchinista deve essere in grado di comprendere (oralmente e per iscritto) e di comunicare (oralmente e per iscritto) conformemente al livello B1 del quadro comune europeo di riferimento per le lingue (Common European Framework of Reference for Languages — CEFR) stabilito dal Consiglio d'Europa.

⁽²⁾ Decisione 2012/757/UE della Commissione, del 14 novembre 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea, e che modifica la decisione 2007/756/CE (GU L 345 del 15.12.2012, pag. 1), modificata da ultimo dal regolamento (UE) 2015/995 (GUL 165 del 30.6.2015, pag. 1).

- 3) Nel caso in cui le operazioni ferroviarie si svolgano su tratti tra le frontiere e le stazioni situate in prossimità delle frontiere e deputate alle operazioni transfrontaliere, i macchinisti dei treni operati da un'impresa ferroviaria possono essere esentati dal gestore dell'infrastruttura dall'obbligo di ottemperare ai requisiti di cui al punto 2, a condizione che sia applicata la seguente procedura:
- a) l'impresa ferroviaria richiede una deroga al gestore dell'infrastruttura per i macchinisti interessati; al fine di garantire il trattamento equo e paritario dei richiedenti, il gestore dell'infrastruttura applica a ciascuna richiesta di deroga presentata la medesima procedura di valutazione, che fa parte del prospetto informativo della rete;
 - b) il gestore dell'infrastruttura concede una deroga se l'impresa ferroviaria dimostra di aver posto in atto meccanismi sufficienti a garantire la comunicazione tra i macchinisti interessati e il personale del gestore dell'infrastruttura in situazioni di routine, critiche e d'emergenza, come previsto al punto 1;
 - c) le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura garantiscono che il personale interessato sia a conoscenza di tali norme e meccanismi e riceva una formazione adeguata tramite i propri sistemi di gestione della sicurezza.
- 4) Una o più imprese ferroviarie in collaborazione con uno o più gestori dell'infrastruttura ("i richiedenti") possono realizzare progetti pilota per sperimentare metodi alternativi atti a garantire la comunicazione efficace di cui al punto 1. Si applica la procedura di cui in appresso.
- a) I richiedenti individuano le parti della rete e la natura dei servizi in questione, la durata iniziale del progetto pilota e in particolare:
 - i) definiscono l'ambito del progetto pilota;
 - ii) indicano quali competenze linguistiche alternative propongono di applicare;
 - iii) descrivono gli strumenti aggiuntivi che intendono utilizzare per sostenere la comunicazione in situazioni di routine, critiche e d'emergenza;
 - iv) dimostrano in che modo le competenze linguistiche alternative e gli strumenti aggiuntivi garantiscono un livello di sicurezza almeno equivalente alla piena conformità ai requisiti di cui al punto 1, una volta integrati nei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza (*);
 - v) spiegano come intendono attuare il progetto pilota nel proprio sistema di gestione della sicurezza, compresi i programmi di formazione e la documentazione dei risultati;
 - vi) consultano i rappresentanti del personale che interviene nel processo di preparazione della richiesta.
 - b) I richiedenti chiedono il parere dell'autorità o delle autorità nazionali preposte alla sicurezza che hanno rilasciato il certificato o i certificati di sicurezza unici o l'autorizzazione o le autorizzazioni di sicurezza, e dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, se è l'organismo di certificazione di sicurezza («l'entità o le entità di autorizzazione»). Ciascuna entità di autorizzazione emette, entro 60 giorni dalla data in cui l'ultima entità di autorizzazione ha ricevuto la richiesta, un parere sul fatto che i metodi alternativi garantiscano o no un livello di sicurezza almeno equivalente alla piena conformità ai requisiti di cui al punto 1. In presenza di più di una entità di autorizzazione, tali entità sono incoraggiate a collaborare e a garantire il coordinamento.

I pareri valutano in particolare se siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- i) le competenze linguistiche alternative proposte e gli altri strumenti di comunicazione sono sufficienti a garantire una comunicazione efficace tra i macchinisti interessati e il personale del gestore dell'infrastruttura in situazioni di routine, critiche e d'emergenza;
- ii) i sistemi di gestione della sicurezza dei richiedenti sono stati adattati all'uso di competenze linguistiche alternative e di altri strumenti di comunicazione;
- iii) i richiedenti hanno fornito elementi di prova del fatto che tali strumenti sono stati testati in condizioni operative con macchinisti in possesso dei requisiti linguistici di cui al punto 2;
- iv) tutti i membri del personale dell'impresa ferroviaria e del gestore dell'infrastruttura interessati hanno ricevuto una formazione adeguata attraverso i propri sistemi di gestione della sicurezza.

In caso di pareri discordanti si applicano le disposizioni del punto 5, secondo comma.

- c) I richiedenti presentano congiuntamente alla Commissione una richiesta di deroga al punto 2, compresi i pareri dell'entità o delle entità di autorizzazione e la descrizione dettagliata del progetto pilota su cui si basano i pareri. In alternativa, i partecipanti al progetto possono designare tra di loro un coordinatore, il quale può presentare la richiesta congiunta per conto di tutti i partecipanti al progetto.
- 5) La Commissione, entro 60 giorni dal ricevimento di una richiesta completa, concede una deroga al punto 2:
- a) se i pareri dell'entità o delle entità di autorizzazione sono positivi e
 - b) se è dimostrato che sono garantiti il trattamento equo e non discriminatorio di tutte le richieste e la coerenza giuridica a livello di Unione.

In caso di pareri discordanti o di mancata emissione di un parere da parte di una o più entità di autorizzazione entro il termine prescritto, i richiedenti possono chiedere alla Commissione di trovare una soluzione reciprocamente accettabile, in collaborazione con le parti interessate. Se entro 90 giorni dalla data di ricevimento di una richiesta di deroga non è possibile trovare una soluzione reciprocamente accettabile, il progetto pilota si considera rifiutato. La Commissione può chiedere il parere dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e procede in tal senso se il parere di ciascuna entità di autorizzazione è negativo.

- 6) La deroga è concessa per un periodo di tempo limitato e non supera i 36 mesi. Se la deroga è stata concessa per un periodo più breve, può essere rinnovata a condizione che non sia superata la durata totale di 36 mesi.
- 7) Su richiesta delle imprese ferroviarie interessate e ove giustificato, un gestore dell'infrastruttura offre ad altre imprese ferroviarie che utilizzano un tratto della rete oggetto di un progetto pilota in corso la possibilità di partecipare al progetto pilota, previo parere favorevole delle entità di autorizzazione interessate. Tale partecipazione aggiuntiva è comunicata alla Commissione dal gestore dell'infrastruttura.

In caso di modifiche dell'ambito dei progetti pilota, riguardanti in particolare la parte della rete in cui è realizzato il progetto, le competenze linguistiche alternative e gli strumenti aggiuntivi utilizzati per la comunicazione, si applica la procedura descritta al punto 4.

- 8) L'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura provvedono affinché la realizzazione del progetto pilota sia adeguatamente documentata nei rispettivi sistemi di gestione della sicurezza. La documentazione deve essere conservata per 24 mesi dopo la conclusione del progetto pilota, in particolare quella relativa al personale interessato, alla formazione ricevuta, ai servizi prestati e a eventuali criticità riscontrate nel corso del progetto pilota. Le pertinenti informazioni devono essere incluse nei certificati complementari dei macchinisti interessati.
- 9) Al termine di ciascun progetto pilota, l'impresa o le imprese ferroviarie e il gestore o i gestori dell'infrastruttura interessati riferiscono alle entità di autorizzazione competenti. Se la durata di una deroga supera un anno, l'impresa o le imprese ferroviarie e il gestore o i gestori dell'infrastruttura riferiscono su base annua nell'ambito delle rispettive relazioni annuali sulla sicurezza a norma dell'articolo 9, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/798. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza interessate comunicano i risultati dei progetti pilota nelle loro relazioni annuali di cui all'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/798. L'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie, sulla base di un quadro comune di valutazione, analizza i risultati dei progetti pilota e presenta una relazione alla Commissione.
- 10) La Commissione può sospendere la deroga concessa se ritiene che le condizioni non siano più soddisfatte o qualora emergano criticità in relazione alla sicurezza. Un'autorità nazionale preposta alla sicurezza, un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura informano immediatamente la Commissione in caso di insorgenza di criticità in tema di sicurezza.
- 11) L'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie pubblica sul suo sito web un elenco di progetti pilota autorizzati dalla Commissione, unitamente a una breve descrizione del progetto e al periodo per il quale è autorizzato, nonché qualsiasi altra informazione pertinente, come l'interruzione o la sospensione dei progetti.

(*) A norma dell'articolo 9 della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.»

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore tre mesi dopo il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 5 aprile 2019

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER
