

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO (UE) 2019/554 DA COMISSÃO

de 5 de abril de 2019

que altera o anexo VI da Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 31.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O ponto 8 do anexo VI da Diretiva 2007/59/CE estabelece as capacidades linguísticas dos maquinistas, que lhes devem permitir comunicar ativa e eficazmente em situações de rotina, degradadas e de emergência. Além disso, permite isentar os maquinistas do nível exigido de competências linguísticas em secções entre as fronteiras e as estações situadas perto das fronteiras e designadas para operações transfronteiras. Com o intuito de aumentar a flexibilidade sem qualquer impacto negativo na segurança, é necessário alterar o ponto 8 do anexo VI da Diretiva 2007/59/CE.
- (2) Os requisitos especificados no ponto 8 do anexo VI da Diretiva 2007/59/CE não são considerados o meio mais eficaz para garantir um elevado nível de segurança, que permita simultaneamente um funcionamento eficiente da rede ferroviária. Isto é particularmente verdade em caso de perturbações na rede ferroviária de um Estado-Membro que exijam a utilização de itinerários de desvio nos Estados-Membros vizinhos. Nesses casos, os maquinistas com competências linguísticas específicas são solicitados a curto prazo para operar nos itinerários de desvio, assegurando assim a continuidade das operações.
- (3) É necessário explorar opções alternativas para os atuais requisitos em matéria de capacidades linguísticas que permitam uma maior flexibilidade, garantindo, pelo menos, um nível de segurança equivalente. Essas opções poderiam consistir em requisitos linguísticos mais específicos (ou seja, colocando a tónica na terminologia específica do setor ferroviário), ou num nível geral de língua inferior em combinação com meios alternativos de apoio a uma comunicação eficaz, assegurando uma comunicação ativa e eficaz em situações de rotina, degradadas e de emergência.
- (4) A fim de obter resultados fiáveis em termos de eficácia das opções alternativas, é necessário testar os meios alternativos nas operações quotidianas. Por conseguinte, o impacto dessas opções alternativas deve ser examinado em condições reais no âmbito de projetos-piloto realizados em duas fases. Na primeira fase, os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias devem realizar projetos-piloto utilizando meios alternativos e envolvendo maquinistas que cumpram os requisitos do ponto 8 do anexo VI da Diretiva 2007/59/CE. Se, na sua primeira fase, esses projetos-piloto demonstrarem que os meios alternativos complementam efetivamente as capacidades linguísticas do maquinista, na segunda fase deverão visar os maquinistas com um nível de competências

<sup>(1)</sup> JO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

linguísticas inferior ao exigido no ponto 8 do anexo VI da Diretiva 2007/59/CE e recorrer aos meios alternativos que se revelaram eficazes na primeira fase. A empresa ferroviária e o gestor de infraestrutura devem solicitar à Comissão uma derrogação para a execução da segunda fase.

- (5) Há que clarificar os papéis e as responsabilidades de todas as partes envolvidas, tais como a Comissão, as autoridades nacionais de segurança e a Agência Ferroviária da União Europeia, no processo de apresentação e avaliação dos pedidos de derrogação e na execução dos projetos-piloto.
- (6) A participação das autoridades nacionais de segurança é crucial no processo de apresentação dos pedidos de derrogação. O seu parecer positivo deve acompanhar o pedido apresentado conjuntamente pela empresa ferroviária e pelo gestor de infraestrutura.
- (7) A preparação e a avaliação do impacto dos projetos-piloto previstos requerem tempo. Não obstante, é necessário dispor atempadamente de uma base/fundamentação jurídicas com vista a uma maior flexibilidade no que diz respeito aos requisitos linguísticos, a fim de executar os projetos-piloto o mais rapidamente possível para se estar preparado para eventuais perturbações na rede ferroviária da UE. Por esse motivo, as novas regras devem ser aplicáveis sem necessidade de nova transposição por parte dos Estados-Membros.
- (8) O ponto 8 do anexo VI consiste num conjunto autónomo de regras que podem ser entendidas sem recurso a outras partes do referido anexo ou à Diretiva 2007/59/CE. Por conseguinte, o presente ato modificativo deve prever regras diretamente aplicáveis.
- (9) Por razões de clareza, o ponto 8 deve ser substituído integralmente, embora as alterações não digam respeito à sua totalidade.
- (10) Em relação ao pessoal que exerce funções críticas de segurança que envolvem uma interface direta entre uma empresa ferroviária e um gestor de infraestrutura, as qualificações profissionais e as condições de saúde e segurança no trabalho são definidas na Decisão 2012/757/UE da Comissão<sup>(2)</sup>. Os requisitos da Decisão 2012/757/UE complementam os estabelecidos no anexo VI da Diretiva 2007/59/CE.
- (11) Em conformidade com o artigo 31.º da Diretiva 2007/59/CE, foram consultados os organismos do setor ferroviário representados no Comité do Diálogo Social Europeu.
- (12) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité a que se refere o artigo 32.º, n.º 1, da Diretiva 2007/59/CE,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

O ponto 8 do anexo VI da Diretiva 2007/59/CE passa a ter a seguinte redação:

#### «8. LÍNGUAS

- (1) Os maquinistas que tenham de comunicar com o gestor da infraestrutura sobre questões críticas de segurança devem possuir as necessárias capacidades linguísticas pelo menos numa das línguas indicadas pelo gestor de infraestrutura em causa. As capacidades linguísticas devem permitir-lhes comunicar ativa e eficazmente em situações de rotina, degradadas e de emergência. Devem ser capazes de utilizar as mensagens e o método de comunicação especificado na ETI “Exploração e gestão do tráfego”.
- (2) A fim de poder satisfazer os requisitos previstos no ponto 1 devem, ainda, ser capazes de compreender (oralmente e por escrito) e de comunicar (também oralmente e por escrito) ao nível B1 do Quadro Europeu Comum de Referência para as Línguas (QECR), estabelecido pelo Conselho da Europa.

<sup>(2)</sup> Decisão 2012/757/UE da Comissão, de 14 de novembro de 2012, relativa às especificações técnicas de interoperabilidade para o subsistema «exploração e gestão do tráfego» do sistema ferroviário da União Europeia e que altera a Decisão 2007/756/CE (JO L 345 de 15.12.2012, p. 1), com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2015/995 (JO L 165 de 30.6.2015, p. 1).

- (3) No caso de operações ferroviárias em secções entre as fronteiras e as estações de serviço situadas na proximidade das fronteiras e designadas para operações transfronteiras, os maquinistas de comboios explorados por uma empresa ferroviária podem ser dispensados pelo gestor da infraestrutura dos requisitos previstos no ponto 2, desde que seja aplicado o seguinte procedimento:
- a) A empresa ferroviária deve solicitar ao gestor de infraestrutura uma derrogação para os maquinistas em causa. A fim de assegurar um tratamento justo e equitativo dos requerentes, o gestor de infraestrutura deve aplicar a cada pedido de derrogação apresentado o mesmo procedimento de avaliação, que será parte integrante das especificações da rede;
  - b) O gestor de infraestrutura concede a derrogação se a empresa ferroviária demonstrar que adotou disposições suficientes para garantir a comunicação entre os maquinistas e o pessoal do gestor da infraestrutura em situações de rotina, degradadas e de emergência, tal como previsto no ponto 1;
  - c) As empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas devem garantir que o pessoal envolvido tem conhecimento destas regras e modalidades e recebe formação adequada através dos respetivos sistemas de gestão da segurança.
- (4) Uma ou mais empresas ferroviárias, em cooperação com um ou mais gestores de infraestrutura (“os requerentes”), podem realizar projetos-piloto para testar meios alternativos que garantam a comunicação eficaz exigida no ponto 1. Aplica-se o seguinte procedimento:
- a) Os requerentes devem identificar as partes da rede e a natureza dos serviços em causa, a duração inicial do projeto-piloto e, em especial:
    - i) especificar o âmbito do projeto-piloto,
    - ii) indicar quais as competências linguísticas alternativas que se propõem aplicar,
    - iii) descrever os instrumentos adicionais que propõem utilizar para apoiar a comunicação em situações de rotina, degradadas e de emergência,
    - iv) demonstrar de que forma as competências linguísticas alternativas e os instrumentos adicionais garantem, no mínimo, um nível de segurança equivalente ao assegurado pelo pleno cumprimento dos requisitos do ponto 1, quando integrados nos respetivos sistemas de gestão da segurança (\*),
    - v) explicar de que modo o projeto-piloto será realizado no quadro do seu sistema de gestão da segurança, incluindo programas de formação e documentação dos resultados; e
    - vi) consultar os representantes do pessoal envolvidos no processo de preparação do pedido.
  - b) Os requerentes devem solicitar o parecer das autoridades nacionais competentes em matéria de segurança que emitem o certificado único de segurança, ou a autorização de segurança, bem como da Agência Ferroviária da União Europeia, que constitui o organismo de certificação de segurança (“entidade ou entidades de autorização”). Cada entidade de autorização deve emitir um parecer sobre se os meios alternativos garantem, no mínimo, um nível de segurança equivalente ao assegurado pelo pleno cumprimento dos requisitos do ponto 1, no prazo de 60 dias a contar do dia em que a última entidade de autorização em causa recebeu o pedido. No caso de estarem envolvidas várias entidades de autorização, estas são incentivadas a proceder em conjunto e assegurar a coordenação.

Os pareceres devem avaliar, em especial, se estão preenchidas as seguintes condições:

- i) as competências linguísticas alternativas propostas e outros instrumentos de comunicação são suficientes para assegurar uma comunicação eficaz entre os maquinistas interessados e o pessoal do gestor de infraestrutura em situações de rotina, degradadas e de emergência.
- ii) os sistemas de gestão da segurança dos requerentes foram adaptados à utilização de competências linguísticas alternativas e outros instrumentos de comunicação.
- iii) os requerentes apresentaram elementos de prova de que estes instrumentos foram testados em condições operacionais que envolvem maquinistas que satisfazem os requisitos linguísticos do ponto 2.
- iv) todos os agentes da empresa ferroviária e do gestor de infraestrutura receberam formação adequada através dos seus sistemas de gestão da segurança.

Em caso de divergência de opiniões, aplica-se o disposto no segundo parágrafo do ponto 5).

- c) Os requerentes apresentarão conjuntamente à Comissão um pedido de derrogação ao disposto no ponto 2, incluindo os pareceres da(s) entidade(s) de autorização e a descrição pormenorizada do projeto-piloto em que se baseiam os pareceres. Em alternativa, os participantes no projeto podem designar um coordenador entre eles, que pode apresentar o pedido conjunto em nome de todos os participantes no projeto.
- (5) No prazo de 60 dias a contar da receção de um pedido completo, a Comissão concede uma derrogação ao ponto 2:
- a) Se os pareceres da entidade ou das entidades de autorização forem positivos; e
- b) Se se demonstrar que é assegurado um tratamento equitativo e não discriminatório a todos os pedidos, bem como a coerência jurídica a nível da União.

Em caso de divergência de opiniões ou se uma ou mais entidades de autorização não apresentarem os seus pareceres no prazo fixado, os requerentes podem solicitar à Comissão que encontre uma solução mutuamente aceitável, em cooperação com as partes envolvidas. Se não for encontrada uma solução mutuamente aceitável no prazo de 90 dias a contar da receção do pedido de derrogação, considera-se que o projeto-piloto foi indeferido. A Comissão pode solicitar o parecer da Agência Ferroviária da União Europeia, devendo fazê-lo sempre que o parecer de cada entidade de autorização seja negativo.

- (6) A derrogação é concedida por um período limitado, não podendo exceder 36 meses. Se a derrogação tiver sido concedida por um período de tempo inferior, pode ser renovada desde que a duração total de 36 meses não seja excedida.
- (7) A pedido das empresas ferroviárias interessadas e sempre que tal se justifique, o gestor de infraestrutura deve oferecer às outras empresas ferroviárias que utilizem uma parte da rede em que está em curso um projeto-piloto, a possibilidade de participar no projeto-piloto, sob reserva de um parecer favorável das entidades de autorização em causa. Essa participação adicional será notificada à Comissão pelo gestor da infraestrutura.

Em caso de alterações no âmbito dos projetos-piloto, nomeadamente a parte da rede em que o projeto é executado, das competências linguísticas alternativas e dos instrumentos adicionais utilizados para a comunicação, aplica-se o procedimento descrito no ponto 4).

- (8) A empresa ferroviária e o gestor de infraestrutura devem assegurar que o funcionamento do projeto-piloto seja devidamente documentado nos seus sistemas de gestão da segurança. Os registos devem ser conservados durante um período de 24 meses após o termo do projeto-piloto, em especial no que respeita ao pessoal envolvido, à formação que receberam, aos serviços prestados e a quaisquer problemas encontrados durante o projeto-piloto. Os maquinistas em causa devem dispor das informações pertinentes incluídas nos seus certificados complementares.
- (9) Após o termo de cada projeto-piloto, a(s) empresa(s) ferroviária(s) e o(s) gestor(es) de infraestrutura em causa devem apresentar os seus relatórios às entidades de autorização em causa. Se a duração da derrogação exceder um ano, a(s) empresa(s) ferroviária(s) e o(s) gestor(es) de infraestrutura devem apresentar relatórios anuais no âmbito dos seus relatórios anuais de segurança, em conformidade com o artigo 9.º, n.º 6, da Diretiva (UE) 2016/798. As autoridades nacionais de segurança interessadas devem comunicar os resultados dos projetos-piloto nos seus relatórios anuais, em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/798. Com base num quadro comum de avaliação, a Agência Ferroviária da União Europeia deve analisar os resultados dos projetos-piloto e apresentar um relatório à Comissão.
- (10) A Comissão pode suspender a derrogação concedida se considerar que as condições deixaram de estar preenchidas ou quando são suscitadas preocupações em matéria de segurança. A autoridade nacional de segurança, a empresa ferroviária ou o gestor de infraestrutura devem informar imediatamente a Comissão caso ocorram problemas de segurança.
- (11) A Agência Ferroviária da União Europeia deve publicar no seu sítio Web uma lista dos projetos-piloto autorizados pela Comissão, incluindo uma breve descrição dos mesmos e o período para o qual são autorizados, bem como quaisquer outras informações pertinentes, tais como a sua interrupção ou suspensão.

(\*) Em conformidade com o artigo 9.º da Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2014, relativa à segurança ferroviária.»

#### Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor três meses após a data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 5 de abril de 2019.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---