

II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/554

z 5. apríla 2019,

ktorým sa mení príloha VI k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 31,

keďže:

- (1) V bode 8 prílohy VI k smernici 2007/59/ES sa stanovuje úroveň jazykových znalostí, ktorú musia rušňovodiči spĺňať, aby sa mohli aktívne a účinne dorozumievať v normálnych, poruchových a núdzových situáciách. Okrem toho sa ním poskytuje možnosť udeliť rušňovodičom výnimku z požadovanej úrovne jazykových znalostí v úsekoch medzi hranicami a stanicami nachádzajúcimi sa v blízkosti hraníc a určenými pre cezhraničnú prevádzku. V záujme zvýšenia flexibility bez akéhokoľvek negatívneho vplyvu na bezpečnosť je potrebné zmeniť bod 8 prílohy VI k smernici 2007/59/ES.
- (2) Požiadavky uvedené v bode 8 prílohy VI k smernici 2007/59/ES sa nepovažujú za najúčinnnejšie prostriedky na zabezpečenie vysokej úrovne bezpečnosti pri súčasnom umožnení účinnej prevádzky železničnej siete. Platí to najmä v prípade narušení v rámci železničnej siete členského štátu, ktoré si vyžadujú použitie odklonových trás cez susediace členské štáty. V týchto prípadoch je potrebné bezodkladne nájsť rušňovodičov so špecifickými jazykovými znalosťami, aby mohli viesť vlaky na odklonových trasách a zabezpečili tak plynulosť prevádzky.
- (3) Je potrebné preskúmať alternatívne možnosti súčasných jazykových požiadaviek, ktoré umožnia väčšiu flexibilitu, ale zabezpečia aspoň rovnocennú úroveň bezpečnosti so súčasnými požiadavkami. Tieto možnosti by mohli spočívať v cielenejších jazykových požiadavkách (t. j. s dôrazom na špecifickú železničnú terminológiu) alebo v nižšej všeobecnej jazykovej úrovni v kombinácii s alternatívnymi prostriedkami na podporu účinného dorozumievania. Mali by zabezpečiť aktívne a účinné dorozumievanie v normálnych, poruchových a núdzových situáciách.
- (4) Na získanie spoľahlivých výsledkov o účinnosti alternatívnych možností je potrebné vyskúšať alternatívne prostriedky v každodennej prevádzke. Vplyv týchto alternatívnych možností by sa preto mal preskúmať v reálnych podmienkach v rámci pilotných projektov vykonávaných v dvoch fázach. V prvej fáze by manažéri infraštruktúry a železničné podniky mali vykonávať pilotné projekty s použitím alternatívnych prostriedkov a so zapojením rušňovodičov, ktorí spĺňajú požiadavky podľa bodu 8 prílohy VI k smernici 2007/59/ES. Ak sa v prvej fáze týmito pilotnými projektmi preukáže, že alternatívne prostriedky účinne dopĺňajú jazykové znalosti rušňovodiča, potom v druhej fáze by sa mali vykonávať pilotné projekty za účasti rušňovodičov s nižšou

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51.

úroveňou jazykových znalostí, než je úroveň znalostí požadovaná v bode 8 prílohy VI k smernici 2007/59/ES, a s použitím alternatívnych prostriedkov, ktoré sa v prvej fáze ukázali ako účinné. Železničný podnik a manažér infraštruktúry by mali spoločne požiadať Komisiu o výnimku, pokiaľ ide o vykonanie druhej fázy.

- (5) Mali by sa objasniť príslušné úlohy a povinnosti všetkých zainteresovaných strán, ako sú Komisia, národné bezpečnostné orgány a Železničná agentúra Európskej únie, pokiaľ ide o postup predkladania a posudzovania žiadostí o výnimku, ako aj vykonávania pilotných projektov.
- (6) Zapojenie národných bezpečnostných orgánov do postupu predkladania žiadostí o výnimku má rozhodujúci význam. Ich kladné stanovisko by malo byť priložené k žiadosti, ktorú spoločne predkladajú železničný podnik a manažér infraštruktúry.
- (7) Príprava a posúdenie vplyvu plánovaných pilotných projektov si vyžadujú čas. Treba však čo najskôr vytvoriť právny základ/odôvodnenie väčšej flexibility, pokiaľ ide o jazykové požiadavky, aby sa čo najskôr vykonali pilotné projekty s cieľom pripraviť sa na možné narušenia v rámci železničnej siete EÚ. Preto by nové pravidlá mali byť uplatniteľné bez potreby ďalšej transpozície členskými štátmi.
- (8) Bod 8 prílohy VI pozostáva zo samostatného súboru pravidiel, ktoré možno chápať bez potreby využitia iných častí uvedenej prílohy alebo smernice 2007/59/ES. Týmto pozmeňujúcim aktom by sa preto mali stanoviť priamo uplatniteľné pravidlá.
- (9) V záujme zrozumiteľnosti by sa mal nahradiť celý bod 8, aj keď zmeny sa netýkajú celého bodu.
- (10) Pokiaľ ide o zamestnancov vykonávajúcich úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, pri ktorých dochádza k priamemu styku medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry, v rozhodnutí Komisie 2012/757/EÚ⁽²⁾ sa vymedzujú odborné kvalifikácie a podmienky týkajúce sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci. Požiadavky rozhodnutia 2012/757/EÚ dopĺňajú požiadavky stanovené v prílohe VI k smernici 2007/59/ES.
- (11) V súlade s článkom 31 smernice 2007/59/ES sa uskutočnili konzultácie s orgánmi zastúpenými vo Výbore pre európsky sociálny dialóg v oblasti železníc.
- (12) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 32 ods. 1 smernice 2007/59/ES,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Bod 8 prílohy VI k smernici 2007/59/ES sa nahrádza takto:

„8. JAZYK

1. Rušňovodiči, ktorí sa musia dorozumievať s manažérom infraštruktúry o otázkach dôležitých z hľadiska bezpečnosti, musia mať potrebné jazykové znalosti aspoň v jednom z jazykov, ktoré určil príslušný manažér infraštruktúry. Ich jazykové znalosti im musia umožňovať aktívne a účinne sa dorozumievať v normálnych, poruchových a núdzových situáciách. Musia byť schopní používať metódu hlásení a metódu dorozumievania, ktorá je uvedená v TSI „Prevádzka a riadenie dopravy“.
2. S cieľom splniť požiadavky stanovené v odseku 1 musia byť rušňovodiči schopní rozumieť (ústne aj písomne) a komunikovať (ústne aj písomne) na úrovni B1 spoločného európskeho referenčného rámca pre jazyky (CEFR), ktorý zriadila Rada Európy.

⁽²⁾ Rozhodnutie Komisie 2012/757/EÚ zo 14. novembra 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii, a o zmene a doplnení rozhodnutia 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 345, 15.12.2012, s. 1), naposledy zmenené nariadením Komisie (EÚ) 2015/995 (Ú. v. EÚ L 165, 30.6.2015, s. 1).

3. V prípade, že sa prevádzka vlakov uskutočňuje v úsekoch medzi hranicami a stanicami nachádzajúcimi sa v blízkosti hraníc a určenými pre cezhraničnú prevádzku, môže manažér infraštruktúry rušňovodičom vlakov prevádzkovaných železničným podnikom udeliť výnimku z požiadaviek odseku 2 za predpokladu, že sa uplatní tento postup:
- železničný podnik požiada manažéra infraštruktúry o výnimku, pokiaľ ide o dotknutých rušňovodičov. V snahe zabezpečiť spravodlivé a rovnaké zaobchádzanie so žiadateľmi manažér infraštruktúry uplatní v prípade každej predloženej žiadosti o výnimku rovnaký postup posudzovania, ktorý je súčasťou podmienok používania siete;
 - manažér infraštruktúry udelí výnimku, ak železničný podnik preukáže, že prijal dostatočné opatrenia na zabezpečenie dorozumievania medzi dotknutými rušňovodičmi a zamestnancami manažéra infraštruktúry v normálnych, poruchových a núdzových situáciách, ako je stanovené v odseku 1;
 - železničné podniky a manažéri infraštruktúry zaistia prostredníctvom vlastných systémov riadenia bezpečnosti, že dotknutí zamestnanci budú o uvedených pravidlách a opatreniach informovaní a absolvujú príslušnú odbornú prípravu.
4. Jeden alebo viaceré železničné podniky v spolupráci s jedným alebo viacerými manažermi infraštruktúry (ďalej len „žiadatelia“) môžu vykonávať pilotné projekty na skúšanie alternatívnych prostriedkov zabezpečenia účinného dorozumievania požadovaného v odseku 1. Použije sa tento postup:
- žiadatelia určia časti siete a povahu príslušných dopravných služieb, počiatočné obdobie trvania pilotného projektu, a najmä:
 - uvedú rozsah pôsobnosti pilotného projektu;
 - uvedú, aké alternatívne jazykové znalosti navrhujú uplatniť;
 - opíšu, ktoré ďalšie nástroje navrhujú na podporu dorozumievania v normálnych, poruchových a núdzových situáciách;
 - preukážu, ako tieto alternatívne jazykové znalosti a ďalšie nástroje zabezpečia aspoň rovnocennú úroveň bezpečnosti pri úplnom súlade s požiadavkami odseku 1, keď sa začlenia do ich príslušných systémov riadenia bezpečnosti (*);
 - vysvetlia, ako budú vykonávať pilotný projekt vo svojom systéme riadenia bezpečnosti vrátane programov odbornej prípravy a dokumentácie výsledkov a
 - uskutočnia konzultácie so zástupcami príslušných zamestnancov v procese prípravy žiadosti;
 - žiadatelia požiadajú o stanovisko príslušný(-é) národný(-é) bezpečnostný orgán(-y), ktorý(-e) vydal(-i) ich jednotné bezpečnostné osvedčenie(-a) alebo bezpečnostné povolenie(-a), ako aj Železničnú agentúru Európskej únie, ak je bezpečnostným certifikačným orgánom (ďalej len „povoľujúci subjekt alebo povoľujúce subjekty“). Každý povoľujúci subjekt vydá stanovisko k tomu, či alternatívne prostriedky zabezpečujú aspoň rovnocennú úroveň bezpečnosti pri plnom súlade s požiadavkami odseku 1, a to do 60 dní odo dňa doručenia žiadosti poslednému príslušnému povoľujúcemu subjektu. V prípade zapojenia viacerých povoľujúcich subjektov sa tieto subjekty vyzývajú, aby spolupracovali a zabezpečili koordináciu.

V stanoviskách sa posúdi najmä to, či sú splnené tieto podmienky:

- navrhované alternatívne jazykové znalosti a iné nástroje dorozumievania sú dostatočné na zabezpečenie účinného dorozumievania medzi príslušnými rušňovodičmi a zamestnancami manažéra infraštruktúry v normálnych, poruchových a núdzových situáciách;
- systémy riadenia bezpečnosti žiadateľov boli prispôbené na používanie alternatívnych jazykových znalostí a iných nástrojov dorozumievania;
- žiadatelia predložili dôkazy, že tieto nástroje boli vyskúšané v prevádzkových podmienkach, na ktorých sa podieľali rušňovodiči spĺňajúci jazykové požiadavky uvedené v odseku 2;
- všetci príslušní zamestnanci železničného podniku a manažéra infraštruktúry absolvovali primeranú odbornú prípravu prostredníctvom ich systémov riadenia bezpečnosti.

V prípade rozdielnych stanovísk sa uplatňujú ustanovenia uvedené v bode 5 druhom pododseku;

- c) žiadatelia spoločne predložia Komisii žiadosť o výnimku z odseku 2 vrátane stanovísk povoľujúceho subjektu alebo subjektov, ako aj podrobný opis pilotného projektu, na ktorom sú stanoviská založené. Prípadne si môžu účastníci projektu spomedzi seba určiť koordinátora, ktorý môže predložiť spoločnú žiadosť v mene všetkých účastníkov projektu.
5. Komisia do 60 dní od prijatia úplnej žiadosti udelí výnimku z odseku 2:
- a) ak sú stanoviská povoľujúceho subjektu alebo subjektov kladné a
- b) ak sa preukáže, že je zabezpečené rovnaké a nediskriminačné zaobchádzanie so všetkými žiadosťami, ako aj právny súlad na úrovni Únie.

V prípade rozdielných stanovísk alebo ak jeden alebo viaceré povoľujúce subjekty neposkytnú stanovisko v stanovenej lehote, žiadatelia môžu požiadať Komisiu, aby v spolupráci so zainteresovanými stranami našla vzájomne prijateľné riešenie. Ak do 90 dní od prijatia žiadosti o výnimku nie je možné nájsť žiadne vzájomne prijateľné riešenie, pilotný projekt sa považuje za zamietnutý. Komisia môže požiadať o stanovisko Železničnú agentúru Európskej únie a urobiť tak, ak je stanovisko každého povoľujúceho subjektu záporné.

6. Výnimka sa udelí na obmedzené obdobie, ktorý nepresiahne 36 mesiacov. Ak sa výnimka udelila na kratšie obdobie, môže sa obnoviť za predpokladu, že jej celkové trvanie nepresiahne 36 mesiacov.
7. Na žiadosť zainteresovaných železničných podnikov a ak je to opodstatnené, manažér infraštruktúry ponúkne iným železničným podnikom, ktoré používajú úsek siete, na ktorom prebieha pilotný projekt, možnosť zúčastniť sa na pilotnom projekte pod podmienkou kladného stanoviska príslušných povoľujúcich subjektov. Takúto dodatočnú účasť oznámi manažér infraštruktúry Komisii.

V prípade zmien rozsahu pôsobnosti pilotných projektov, najmä zmien v časti siete, kde sa pilotný projekt vykonáva, alternatívnych jazykových znalostí a ďalších nástrojov používaných na dorozumievanie, sa uplatňuje postup opísaný v bode 4.

8. Železničný podnik a manažér infraštruktúry zabezpečia, aby prevádzka pilotného projektu bola riadne zdokumentovaná v ich systémoch riadenia bezpečnosti. Záznamy sa uchovávajú 24 mesiacov po ukončení pilotného projektu, najmä pokiaľ ide o zúčastnených zamestnancov, odbornú prípravu, ktorú absolvovali, prevádzkované dopravné služby a prípadné problémy, ktoré sa vyskytli počas pilotného projektu. Dotknutí rušňovodiči musia mať príslušné informácie uvedené vo svojich doplnkových osvedčeniach.
9. Po ukončení každého pilotného projektu dotknuté železničné podniky a manažéri infraštruktúry predložia správu príslušným povoľujúcim subjektom. Ak výnimka trvá viac než jeden rok, železničný(-é) podnik(-y) a manažér(-i) infraštruktúry každoročne predkladajú správu v rámci svojich výročných správ o bezpečnosti podľa článku 9 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/798. Príslušné národné bezpečnostné orgány oznámia výsledky pilotných projektov vo svojich výročných správach podľa článku 19 smernice (EÚ) 2016/798. Železničná agentúra Európskej únie na základe spoločného rámca pre posúdenie analyzuje výsledky pilotných projektov a predloží Komisii správu.
10. Komisia môže pozastaviť udelenú výnimku, ak sa domnieva, že už nie sú splnené podmienky, alebo ak vzniknú obavy súvisiace s bezpečnosťou. Národný bezpečnostný orgán, železničný podnik alebo manažér infraštruktúry okamžite informujú Komisiu v prípade, že vzniknú akékoľvek obavy súvisiace s bezpečnosťou.
11. Železničná agentúra Európskej únie na svojom webovom sídle uverejní zoznam pilotných projektov schválených Komisiou vrátane krátkeho opisu projektu a obdobia, na ktoré je schválený, ako aj akékoľvek ďalšie relevantné informácie, ako je prerušenie alebo pozastavenie projektov.

(*) Podľa článku 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc.“

Článok 2

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 5. apríla 2019

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER
