

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/554

z dne 5. aprila 2019

o spremembi Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2007/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o izdaji spričeval strojevodjem, ki upravljajo lokomotive in vlake na železniškem omrežju Skupnosti ⁽¹⁾, ter zlasti člena 31 Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V točki 8 Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES je določena stopnja znanja jezika, ki jo morajo strojevodje dosegati, da se lahko aktivno in učinkovito sporazumevajo v rutinskih, poslabšanih in izrednih razmerah. Poleg tega omogoča izvzetje strojevodij iz zahtevane stopnje znanja jezika na območjih med mejami in postajami blizu meja, ki so določene za čezmejne dejavnosti. Za izboljšanje prožnosti brez negativnih učinkov na varnost je treba spremeniti točko 8 Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES.
- (2) Zahteve iz točke 8 Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES se ne štejejo za najučinkovitejši način zagotavljanja visoke ravni varnosti ob omogočanju učinkovitega delovanja železniškega omrežja. To zlasti velja v primeru motenj na železniškem omrežju države članice, ki zahtevajo preusmeritev skozi sosednje države članice. V teh primerih je v kratkem času treba najti strojevodje s posebnim jezikovnim znanjem za preusmerjeno vožnjo, s čimer se zagotovi neprekinjeno opravljanje storitev.
- (3) Treba je proučiti alternativne možnosti sedanjim jezikovnim zahtevam, ki bi omogočale večjo prožnost in zagotavljale vsaj enakovredno raven varnosti kot sedanje zahteve. Te možnosti bi lahko vključevale bolj ciljno usmerjene jezikovne zahteve (tj. s poudarkom na železniški terminologiji) ali nižjo splošno stopnjo jezikovnega znanja skupaj z alternativnimi načini podpore učinkovitemu sporazumevanju. Zagotoviti bi morale aktivno in učinkovito sporazumevanje v rutinskih, poslabšanih in izrednih razmerah.
- (4) Da bi dobili zanesljive rezultate o učinkovitosti alternativnih možnosti, je treba slednje preizkusiti pri vsakodnevnem opravljanju storitev. Zato bi bilo treba učinek teh alternativnih možnosti proučiti v resničnih razmerah s pilotnimi projekti v dveh fazah. V prvi fazi bi morali upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu izvesti pilotne projekte z uporabo alternativnih načinov in s strojevodji, ki izpolnjujejo zahteve iz točke 8 Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES. Če se v prvi fazi teh pilotnih projektov izkaže, da alternativni načini učinkovito dopolnjujejo jezikovno znanje strojevodje, bi bilo treba izvesti drugo fazo pilotnih projektov s strojevodji z nižjo stopnjo jezikovnega znanja od tiste, ki se zahteva v točki 8 Priloge VI

⁽¹⁾ UL L 315, 3.12.2007, str. 51.

k Direktivi 2007/59/ES, in pri tem uporabiti alternativne načine, ki so se v prvi fazi izkazali za učinkovite. Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec železniške infrastrukture bi morala Komisijo skupaj zaprositi za izvzetje pri izvedbi druge faze.

- (5) Treba bi bilo pojasniti zadevne naloge in odgovornosti vseh udeleženih strani, kot so Komisija, nacionalni varnostni organi in Agencija Evropske unije za železnice, v postopku vložitve in ocene prošelj za izvzetje ter izvajanje pilotnih projektov.
- (6) V postopku vložitve prošelj za izvzetje je ključno sodelovanje nacionalnih varnostnih organov. Njihovo pozitivno mnenje bi moralo biti priloženo prošnji, ki jo skupaj vložita prevoznik v železniškem prometu in upravljavec železniške infrastrukture.
- (7) Za pripravo in oceno učinkov predvidenih pilotnih projektov je potreben čas. Vendar pa je za več prožnosti glede jezikovnih zahtev treba imeti čim prej pravno podlago/utemeljitev, da bi lahko čim prej izvedli pilotne projekte, s čimer bi se pripravili na morebitne motnje v železniškem omrežju EU. Zato bi se morala nova pravila uporabljati brez potrebe po nadaljnjem prenosu v državah članicah.
- (8) Točka 8 Priloge VI predstavlja samostojen niz pravil, ki se lahko razume brez uporabe ostalih delov navedene priloge ali Direktive 2007/59/ES. Zato bi moral ta akt o spremembi določati pravila, ki se neposredno uporabljajo.
- (9) Zaradi jasnosti bi bilo treba nadomestiti celotno točko 8, čeprav spremembe ne zadevajo celotne točke.
- (10) Poklicne kvalifikacije ter zdravstveni in varnostni pogoji pri delu za osebje, ki opravlja za varnost pomembne naloge, v katere je vključen neposreden vmesnik med prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture, so opredeljeni v Sklepu Komisije 2012/757/EU ⁽²⁾. Zahteve iz Sklepa 2012/757/EU dopolnjujejo tiste iz Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES.
- (11) V skladu s členom 31 Direktive 2007/59/ES so bila opravljena posvetovanja z organi, zastopanimi v Odboru za evropski socialni dialog za železnice.
- (12) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora iz člena 32(1) Direktive 2007/59/ES –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Točka 8 Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES se nadomesti:

„8. JEZIK

1. Strojevodje, ki se morajo sporazumevati z upravljavcem železniške infrastrukture o ključnih varnostnih vprašanjih, morajo imeti potrebno znanje vsaj enega jezika, ki ga določi zadevni upravljavec železniške infrastrukture. Njihovo jezikovno znanje jim mora omogočati aktivno in učinkovito sporazumevanje v rutinskih, poslabšanih in izrednih razmerah. Sposobni morajo biti uporabljati sporočila in sporazumevalne metode, opredeljene v TSI ‚Vodenje in upravljanje železniškega prometa‘.
2. Za izpolnitev zahtev iz odstavka 1 morajo biti strojevodje sposobni razumevanja (tako slušnega kot bralnega) in sporočanja (tako govornega kot pisnega) na stopnji B1 skupnega evropskega referenčnega okvira za jezike (CEFR), ki ga je oblikoval Svet Evrope.

⁽²⁾ Sklep Komisije 2012/757/EU z dne 14. novembra 2012 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, ki se nanašajo na podsistem „Vodenje in upravljanje prometa“ železniškega sistema v Evropski uniji in o spremembi Odločbe 2007/756/ES (UL L 345, 15.12.2012, str. 1), ki je bil nazadnje spremenjen z Uredbo (EU) 2015/995 (UL L 165, 30.6.2015, str. 1).

3. Če se vlaki upravljajo na območjih med mejami in postajami blizu meja, določenih za čezmejne dejavnosti, lahko upravljavec železniške infrastrukture iz zahtev iz odstavka 2 izvzame strojevodje vlakov, ki jih upravlja prevoznik v železniškem prometu, če se uporabi naslednji postopek:
- prevoznik v železniškem prometu upravljavca železniške infrastrukture zaprosi za izvzetje za zadevne strojevodje. Za zagotovitev poštene in enake obravnave prosilcev upravljavec železniške infrastrukture za vsako vloženo prošnjo za izvzetje uporabi isti postopek ocenjevanja, ki je del programa omrežja;
 - upravljavec železniške infrastrukture odobri izvzetje, če prevoznik v železniškem prometu dokaže, da je vzpostavil ustrezne ureditve za zagotovitev komunikacije med zadevnimi strojevodji in osebjem upravljavca železniške infrastrukture v rutinskih, poslabšanih in izrednih razmerah, kot je določeno v odstavku 1;
 - prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture v okviru svojih sistemov varnega upravljanja zagotovijo, da je zadevno osebje seznanjeno z navedenimi pravili in ureditvami ter je ustrezno usposobljeno.
4. Eden ali več prevoznikov v železniškem prometu lahko v sodelovanju z enim ali več upravljavci železniške infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: prosilci) izvede pilotne projekte, s katerimi preizkusi alternativne načine za zagotavljanje učinkovitega sporazumevanja iz odstavka 1. Uporablja se naslednji postopek:
- Prosilci opredelijo zadevne dele omrežja in vrsto storitev, začetno trajanje pilotnega projekta in zlasti:
 - določijo obseg pilotnega projekta;
 - navedejo, katere alternativne jezikovne kompetence predlagajo za uporabo;
 - navedejo, katera dodatna orodja predlagajo za podporo sporazumevanju v rutinskih, poslabšanih in izrednih razmerah;
 - prikažejo, kako bodo alternativne jezikovne kompetence in dodatna orodja zagotavljali vsaj enakovredno raven varnosti kot popolno izpolnjevanje zahtev iz odstavka 1, ko bodo vključeni v ustrezne sisteme varnega upravljanja (*);
 - pojasnijo, kako bodo v okviru svojih sistemov varnega upravljanja izvedli pilotni projekt, vključno s programi usposabljanja in dokumentiranjem rezultatov, ter
 - se med pripravo prošnje posvetujejo s predstavniki zadevnega osebja.
 - Prosilci zaprosijo za mnenje zadevnih nacionalnih varnostnih organov, ki so izdali enotna varnostna spričevala ali varnostna pooblastila, ter mnenje Agencije Evropske unije za železnice, kadar je organ za izdajo varnostnih spričeval (v nadaljnjem besedilu: subjekti za izdajo varnostnih spričeval ali pooblastil). Vsi subjekti za izdajo varnostnih spričeval ali pooblastil izdajo mnenje o tem, ali alternativni načini zagotavljajo vsaj enakovredno raven varnosti kot popolno izpolnjevanje zahtev iz odstavka 1, v 60 dneh od datuma, ko je zadnji subjekt za izdajo varnostnih spričeval ali pooblastil prejel prošnjo. V primeru več subjektov za izdajo varnostnih spričeval ali pooblastil se spodbuja njihovo sodelovanje in usklajevanje.

V mnenjih se oceni zlasti, ali so izpolnjeni naslednji pogoji:

- predlagane alternativne jezikovne kompetence in druga sporazumevalna orodja zadoščajo za učinkovito sporazumevanje med zadevnimi strojevodji in osebjem upravljavca železniške infrastrukture v rutinskih, poslabšanih in izrednih razmerah;
- prosilci so svoje sisteme varnega upravljanja prilagodili uporabi alternativnih jezikovnih kompetenc in drugih sporazumevalnih orodij;
- prosilci so navedli dokaze, da so bila ta orodja preizkušena v delovnih pogojih s strojevodji, ki izpolnjujejo jezikovne zahteve iz odstavka 2;
- vse zadevno osebje prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture je bilo ustrezno usposobljeno v okviru sistemov varnega upravljanja.

Če se mnenja razlikujejo, se uporabijo določbe iz točke (5) drugega pododstavka.

- (c) Prosilci pri Komisiji skupaj vložijo prošnjo za izvzetje iz odstavka 2, pri čemer vključijo mnenja subjektov za izdajo varnostnih spričeval ali pooblastil ter podroben opis pilotnega projekta, na katerem temeljijo mnenja. Udeleženci v projektu pa lahko med seboj določijo koordinatorja, ki lahko vloži skupno prošnjo v imenu vseh sodelujočih v projektu.
5. Komisija v 60 dneh po prejemu popolne prošnje odobri izvzetje iz odstavka 2:
- (a) če so mnenja subjektov za izdajo varnostnih spričeval ali pooblastil pozitivna ter
- (b) če je dokazano, da se zagotavljata enaka in nediskriminatorna obravnava vseh prošenj ter pravna skladnost na ravni Unije.

Če se mnenja razlikujejo ali če eden ali več subjektov za izdajo varnostnih spričeval ali pooblastil v določenem roku ne podajo mnenja, lahko prosilci Komisijo prosijo, naj v sodelovanju z zadevnimi stranmi najde vzajemno sprejemljivo rešitev. Če v 90 dneh od prejema prošnje za izvzetje ni mogoče doseči vzajemno sprejemljive rešitve, se šteje, da je pilotni projekt zavrnjen. Komisija lahko Agencijo Evropske unije za železnice prosi za mnenje, in sicer to stori, kadar je mnenje posameznega subjekta za izdajo varnostnih spričeval ali pooblastil negativno.

6. Izvzetje se odobri za omejeno obdobje, ki ni daljše od 36 mesecev. Če je bilo izvzetje odobreno za krajše obdobje, se lahko podaljša, če se ne preseže skupno trajanje 36 mesecev.
7. Na prošnjo zainteresiranega prevoznika v železniškem prometu in kadar je to utemeljeno, upravljavec železniške infrastrukture drugim prevoznikom v železniškem prometu, ki uporabljajo del omrežja, na katerem se izvaja pilotni projekt, ponudi možnost za sodelovanje v pilotnem projektu če zadevni subjekti za izdajo spričeval ali pooblastil izdajo pozitivno mnenje. Upravljavec železniške infrastrukture o teh dodatnih udeležencih uradno obvesti Komisijo.

V primeru sprememb obsega pilotnih projektov, zlasti glede dela omrežja, na katerem se projekt izvaja, alternativnih jezikovnih kompetenc in dodatnih sporazumevalnih orodij, se uporabi postopek iz točke 4.

8. Prevoznik v železniškem prometu in upravljavec železniške infrastrukture zagotavljata, da se izvajanje pilotnega projekta ustrezno dokumentira v njunih sistemih varnega upravljanja. Evidence se hranijo 24 mesecev po koncu pilotnega projekta, zlasti v zvezi z zadevnim osebjem, njihovim usposabljanjem, izvedenih storitvah in vseh težavah, zaznanih med pilotnim projektom. Ustrezne informacije se vključijo v dopolnilna spričevala zadevnih strojevodij.
9. Po koncu posameznega pilotnega projekta sodelujoči prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture poročajo zadevnim subjektom za izdajo spričeval in pooblastil. Kadar je izvzetje daljše od enega leta, prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture letno poročajo v svojih varnostnih poročilih v skladu s členom 9(6) Direktive (EU) 2016/798. Zadevni nacionalni varnostni organi o rezultatih pilotnih projektov poročajo v letnih poročilih v skladu s členom 19 Direktive (EU) 2016/798. Agencija Evropske unije za železnice na podlagi skupnega ocenjevalnega okvira analizira rezultate pilotnega projekta in predloži poročilo Komisiji.
10. Komisija lahko določi začasno opustitev odobrenega izvzetja, če meni, da pogoji niso več izpolnjeni, ali če se pojavijo varnostni pomisleki. Nacionalni varnostni organ, prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec železniške infrastrukture nemudoma obvesti Komisijo, če se pojavijo kakršni koli varnostni pomisleki.
11. Agencija Evropske unije za železnice na svojem spletišču objavi seznam pilotnih projektov, ki jih je odobrila Komisija, skupaj s kratkim opisom projekta in obdobjem, za katero je dovoljen, ter vse druge relevantne informacije, kot je opustitev ali začasna opustitev projekta.

(*) V skladu s členom 9 Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici.“

Člen 2

Ta uredba začne veljati tri mesece po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 5. aprila 2019

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER
