

## II

(Icke-lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2019/554

av den 5 april 2019

om ändring av bilaga VI till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 31, och

av följande skäl:

- (1) I punkt 8 i bilaga VI till direktiv 2007/59/EG fastställs att lokförarnas språkkunskaper måste vara sådana att de kan kommunicera aktivt och effektivt i normala lägen, vid avvikande driftssituationer och i nödsituationer. Punkt 8 ger dessutom möjlighet att undanta lokförarna från kraven på språkkunskaper för banavsnitten mellan gränserna och de stationer som är belägna nära gränsen och avsedda för gränsöverskridande trafik. Det är nödvändigt att ändra punkt 8 i bilaga VI till direktiv 2007/59/EG för att öka flexibiliteten utan att säkerheten försämras.
- (2) De krav som anges i punkt 8 i bilaga VI till direktiv 2007/59/EG anses inte vara det effektivaste sättet att säkerställa en hög säkerhetsnivå samtidigt som järnvägsnätets drift sker på ett effektivt sätt. Detta gäller i synnerhet när det förekommer störningar på ett järnvägsnät i en medlemsstat som gör det nödvändigt att omdirigera trafiken till angränsande medlemsstater. I sådana fall måste man med kort varsel få tag på lokförare som kan framföra tåget på de linjer som utnyttjas vid omdirigeringen, och på så vis säkerställa oavbruten drift.
- (3) Det är nödvändigt att utforska alternativ till dagens språkrav som ger ökad flexibilitet, och samtidigt säkerställer minst samma säkerhetsnivå som dagens krav erbjuder. Alternativen skulle kunna bestå av mer specifika språkrav (till exempel med inriktning på specifik järnvägsterminologi), eller lägre allmänna språkrav kombinerade med alternativa metoder som stöd för effektiv kommunikation. De bör säkerställa att kommunikationen i normala lägen, vid avvikande driftssituationer och i nödsituationer är aktiv och effektiv.
- (4) För att man ska kunna få fram pålitliga resultat om hur effektiva alternativen är, är det nödvändigt att testa dem vid daglig drift. Därför bör man under verkliga förhållanden undersöka vilken påverkan dessa alternativ har inom ramen för pilotprojekt i två faser. I den första fasen bör infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag utföra pilotprojekt genom att använda alternativa metoder och med lokförare som uppfyller kraven i punkt 8 i bilaga VI till direktiv 2007/59/EG. Om den första fasen av dessa pilotprojekt visar att de alternativa metoderna på ett effektivt sätt kompletterar lokförarnas språkkunskaper, bör den andra fasen genomföras med lokförare med lägre språkkunskaper än de som krävs i punkt 8 i bilaga VI till direktiv 2007/59/EG och med användning av de

<sup>(1)</sup> EUTL 315, 3.12.2007, s. 51.

alternativa metoder som under den första fasen visade sig effektiva. Järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren bör hos kommissionen gemensamt begära undantag för genomförandet av den andra fasen.

- (5) De respektive rollerna och ansvarsområdena för alla berörda parter, exempelvis kommissionen, nationella säkerhetsmyndigheter och Europeiska unionens järnvägsbyrå, i samband med inlämnande och bedömning av begäran om undantag samt genomförande av pilotprojekt bör klargöras.
- (6) De nationella säkerhetsmyndigheternas deltagande är av stor vikt i fråga om inlämnandet av begäran om undantag. Ett gynnsamt utlåtande från dem bör åtfölja en begäran som lämnas in gemensamt av järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren.
- (7) Förberedelserna och bedömningen av de planerade pilotprojektens effekter tar tid. Det är dock nödvändigt att det finns rättslig grund/motivering för ökad flexibilitet i fråga om språkraven så snart som möjligt så att pilotprojekten kan genomföras snarast, vilket ger möjlighet till beredskap för eventuella störningar på EU:s järnvägsnät. De nya reglerna bör därför vara tillämpliga utan behov av ytterligare införlivande av medlemsstaterna.
- (8) Punkt 8 i bilaga VI består av en självständig uppsättning regler som kan förstås utan att man behöver läsa andra delar av den bilagan eller direktiv 2007/59/EG. Denna ändringsakt bör därför innehålla direkt tillämpliga regler.
- (9) Av tydlighetsskäl bör hela punkt 8 ersättas, även om ändringarna inte rör hela punkten.
- (10) Yrkeskvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet vid arbetet för personal som utför säkerhetskritiska uppgifter som omfattar ett direkt gränssnitt mellan ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare, definieras i kommissionens beslut 2012/757/EU<sup>(2)</sup>. Kraven i beslut 2012/757/EU kompletterar dem i bilaga VI till direktiv 2007/59/EG.
- (11) I enlighet med artikel 31 i direktiv 2007/59/EG skedde samråd med de organ som företräds i den europeiska kommittén för social dialog inom järnvägssektorn.
- (12) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 32.1 i direktiv 2007/59/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Punkt 8 i bilaga VI till direktiv 2007/59/EG ska ersättas med följande:

##### "8. SPRÅK

1. Lokförare som måste kommunicera med infrastrukturförvaltaren om säkerhetskritiska frågor ska ha nödvändiga kunskaper i minst ett av de språk som bestäms av berörd infrastrukturförvaltare. Lokförarnas språkkunskaper måste vara sådana att de kan kommunicera aktivt och effektivt i normala lägen, vid avvikande driftssituationer och i nödsituationer. De ska kunna använda sig av de meddelanden och den kommunikationsmetod som specificeras i TSD "Drift och trafikledning".
2. För att uppfylla kraven i punkt 1 måste lokförare kunna förstå (muntligen och skriftligen) och kommunicera (muntligen och skriftligen) på nivå B1 enligt den gemensamma europeiska referensram för språk som inrättats av Europarådet.

<sup>(2)</sup> Kommissionens beslut 2012/757/EU av den 14 november 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Drift och trafikledning" i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG (EUT L 345, 15.12.2012, s. 1), senast ändrat genom förordning (EU) 2015/995 (EUT L 165, 30.6.2015, s. 1).

3. Om tågdriften sker på banavsnitt mellan gränserna och de stationer som är belägna nära gränsen och avsedda för gränsöverskridande trafik, får infrastrukturförvaltaren medge undantag från kraven i punkt 2 för ett järnvägsföretags lokförare, förutsatt att följande förfarande tillämpas:
- Järnvägsföretaget ska begära undantag av infrastrukturförvaltaren för berörda lokförare. För att alla sökande ska ges rättvis och lika behandling ska infrastrukturförvaltaren tillämpa samma bedömningsförfarande på varje inlämnad begäran om undantag, och detta förfarande ska ingå i järnvägsnätsbeskrivningen.
  - Infrastrukturförvaltaren ska bevilja undantag om järnvägsföretaget visar att det har gjort tillräckliga arrangemang för att säkerställa kommunikationen mellan de berörda lokförarna och infrastrukturförvaltarens personal i normala lägen, vid avvikande driftssituationer och i nödsituationer, enligt vad som föreskrivs i punkt 1.
  - Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska säkerställa att den berörda personalen känner till dessa bestämmelser och arrangemang och får lämplig utbildning via sina säkerhetsstyrningssystem.
4. Ett eller flera järnvägsföretag får i samarbete med en eller flera infrastrukturförvaltare (nedan kallade *de sökande*) utföra pilotprojekt för att prova alternativa metoder för att säkerställa den effektiva kommunikation som krävs i punkt 1. Följande förfarande ska tillämpas:
- De sökande ska identifiera de delar av järnvägsnätet och vilka typer av trafik som berörs, den inledande varaktigheten av pilotprojektet och framför allt
    - ange pilotprojektets omfattning,
    - ange vilka alternativa språkkunskaper de föreslår ska gälla,
    - beskriva vilka ytterligare verktyg de avser att använda för att stödja kommunikation i normala lägen, vid avvikande driftssituationer och i nödsituationer,
    - visa hur de alternativa språkkunskaperna och ytterligare verktyg säkerställer en säkerhetsnivå som minst motsvarar full efterlevnad av kraven i punkt 1, när de integreras i respektive säkerhetsstyrningssystem (\*),
    - förklara hur de ska tillämpa pilotprojektet i sina säkerhetsstyrningssystem, inbegripet utbildningsprogram och dokumentation av resultaten, och
    - samråda med företrädare för den berörda personalen under förberedandet av begäran.
  - De sökande ska begära in yttranden från berörd(a) nationell(a) säkerhetsmyndighet(er) som utfärdade deras gemensamma säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd och från Europeiska unionens järnvägsbyrå, i de fall den är certifieringsorgan för säkerhetsintyg (nedan kallat/kallade *godkännande enhet/godkännande enheter*). Varje godkännande enhet ska utfärda ett yttrande om huruvida de alternativa metoderna säkerställer en säkerhetsnivå minst motsvarande full efterlevnad av kraven i punkt 1 inom 60 dagar efter den dag då den senaste berörda godkännande enheten mottog begäran. I de fall flera godkännande enheter är inblandade, uppmantras de att samarbeta för att uppnå samordning.

Yttrandena ska framför allt innehålla en bedömning av om följande villkor är uppfyllda:

- De föreslagna alternativa språkkunskaperna och andra kommunikationsverktyg är tillräckliga för att säkerställa effektiv kommunikation mellan de berörda lokförarna och infrastrukturförvaltarens personal i normala lägen, vid avvikande driftssituationer och i nödsituationer.
- De sökandes säkerhetsstyrningssystem har anpassats till användning av alternativa språkkunskaper och andra kommunikationsverktyg.
- De sökande har lämnat bevis för att dessa verktyg har provats under driftsförhållanden med lokförare som uppfyller språkkraven i punkt 2.
- All berörd personal hos järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren har fått lämplig utbildning via sina säkerhetsstyrningssystem.

Om yttrandena går isär, ska bestämmelserna i punkt 5 andra stycket tillämpas.

- c) De sökandena ska gemensamt till kommissionen lämna in en begäran om undantag från punkt 2, som ska innehålla yttrandena från den godkännande enheten eller de godkännande enheterna samt en detaljerad beskrivning av det pilotprojekt som yttrandena grundas på. Som alternativ kan projektdeltagarna utse en samordnare bland projektdeltagarna, som får lämna in den gemensamma begäran på samtliga projektdeltagares vägnar.
5. Kommissionen ska, inom 60 dagar efter mottagandet av en fullständig begäran, bevilja undantag från punkt 2 om
- a) yttrandena från den godkännande enheten eller de godkännande enheterna är positiva, och
- b) det kan visas att lika och icke-diskriminerande behandling av alla begäranden samt rättslig samstämmighet på unionsnivå är säkerställd.

Om yttrandena går isär, eller om en eller flera av de godkännande enheterna inte avger ett yttrande inom den föreskrivna tidsgränsen, kan de sökande begära att kommissionen hittar en ömsesidigt godtagbar lösning, vilket ska ske i samarbete med de inblandade parterna. Om ingen ömsesidigt godtagbar lösning kan hittas inom 90 dagar efter mottagandet av en begäran om undantag, ska pilotprojektet anses vara ej beviljat. Kommissionen får begära in yttrande från Europeiska unionens järnvägsbyrå, och ska göra det om alla godkännande enheter har lämnat ett negativt yttrande.

6. Undantaget ska beviljas för en begränsad tidsperiod som högst får vara 36 månader. Om undantaget har beviljats för en kortare tidsperiod, kan det förnyas under förutsättning att totalperioden på 36 månader inte överskrids.
7. På begäran av ett berört järnvägsföretag och om det är motiverat, ska en infrastrukturförvaltare erbjuda andra järnvägsföretag som använder en del av järnvägsnätet där ett pilotprojekt pågår möjligheten att delta i projektet under förutsättning att de berörda godkännande enheterna avger ett positivt yttrande. Infrastrukturförvaltaren ska anmäla sådant ytterligare deltagande till kommissionen.

Om det sker ändringar av pilotprojektets omfattning, i synnerhet när det gäller den del av järnvägsnätet där projektet genomförs, de alternativa språkkunskaperna och de ytterligare kommunikationsverktygen, ska förfarandet i punkt 4 tillämpas.

8. Järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren ska säkerställa att pilotprojektets genomförande dokumenteras på lämpligt sätt i sina säkerhetsstyrningssystem. Dokumenten ska bevaras i 24 månader efter pilotprojektets slutförande, framför allt i fråga om den personal som varit inblandad och den utbildning de fått, samt de tjänster som bedrivits och eventuella frågor som dykt upp under projektiden. I de berörda lokförarnas kompletterande intyg ska relevant information anges.
9. Efter varje pilotprojekt ska inblandade järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare rapportera till berörda godkännande enheter. Om undantaget gäller mer än ett år, ska järnvägsföretaget/järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren/infrastrukturförvaltarna varje år rapportera inom ramen för sina årliga säkerhetsrapporter i enlighet med artikel 9.6 i direktiv (EU) 2016/798. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska rapportera om resultaten av pilotprojekten i sina årsrapporter i enlighet med artikel 19 i direktiv (EU) 2016/798. Med en gemensam bedömningsram som underlag ska Europeiska unionens järnvägsbyrå analysera resultaten från pilotprojekten och lämna in en rapport till kommissionen.
10. Kommissionen kan upphäva det beviljade undantaget om den anser att villkoren inte längre är uppfyllda eller om det finns misstanke om säkerhetsproblem. En nationell säkerhetsmyndighet, ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska omedelbart underrätta kommissionen vid misstanke om säkerhetsproblem.
11. Europeiska unionens järnvägsbyrå ska på sin hemsida offentliggöra en förteckning över pilotprojekt som kommissionen godkänt, tillsammans med en kort projektbeskrivning och perioden som projektet godkänts för samt annan relevant information, exempelvis om projektet avbryts eller läggs ned.

(\*) Enligt artikel 9 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägs-säkerhet.”

## Artikel 2

---

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 5 april 2019.

*På kommissionens vägnar*

Jean-Claude JUNCKER

*Ordförande*

---