

KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2019/554**2023/EØS/89/52****av 5. april 2019****om endring av vedlegg VI til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet⁽¹⁾, særlig artikkel 31, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I nr. 8 i vedlegg VI til direktiv 2007/59/EF er det fastsatt hvilke språkferdigheter førere skal ha for å kunne kommunisere aktivt og effektivt under normale forhold, ved driftsforstyrrelser og i nødssituasjoner. Videre gis det mulighet til å unnta førere fra det påkrevde nivået av språkferdigheter på strekninger mellom grensene og de stasjonene som ligger nær grensene, og som er beregnet på trafikk over landegrensene. For å øke fleksibiliteten uten å svekke sikkerheten er det nødvendig å endre nr. 8 i vedlegg VI til direktiv 2007/59/EF.
- 2) Kravene angitt i nr. 8 i vedlegg VI til direktiv 2007/59/EF anses ikke å være den mest effektive måten å sikre et høyt sikkerhetsnivå på samtidig som det sørges for effektiv drift av jernbanenettet. Dette gjelder særlig ved forstyrrelser på jernbanenettet i en medlemsstat som gjør det nødvendig å bruke omkjøringsruter gjennom nabomedlemsstater. I slike tilfeller må det på kort varsel settes inn førere med særlige språkferdigheter på omkjøringsrutene for dermed å sikre kontinuerlig drift.
- 3) Det er nødvendig å undersøke alternativer til de nåværende språkkravene som muliggjør økt fleksibilitet, men som sikrer minst samme sikkerhetsnivå som de nåværende kravene. Disse alternativene kan bestå av mer målrettede språkkrav (dvs. med fokus på jernbanespesifikk terminologi) eller lavere generelle språkkrav kombinert med alternative metoder for å støtte effektiv kommunikasjon. De bør sikre aktiv og effektiv kommunikasjon under normale forhold, ved driftsforstyrrelser og i nødssituasjoner.
- 4) For å oppnå pålitelige resultater med hensyn til hvor effektive de andre alternativene er, er det nødvendig å prøve de alternative metodene i den daglige driften. Derfor bør virkningen av disse alternativene undersøkes under realistiske forhold innenfor rammen av forsøksprosjekter som utføres i to faser. I første fase bør infrastrukturforvalterne og jernbaneforetakene gjennomføre forsøksprosjekter som bruker alternative metoder og omfatter førere som oppfyller kravene i nr. 8 i vedlegg VI til direktiv 2007/59/EF. Dersom disse forsøksprosjektene i første fase viser at de alternative metodene utfyller førerens språkferdigheter på en effektiv måte, bør så i andre fase forsøksprosjektene gjennomføres

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 97 av 8.4.2019, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 248/2021 av 24. september 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT L 315 av 3.12. 2007, s. 51.

med førere som har et lavere språkerferdighetsnivå enn det som kreves i nr. 8 i vedlegg VI til direktiv 2007/59/EF, og med bruk av de alternative metodene som viste seg å være effektive i første fase. Jernbaneforetaket og infrastrukturforvalteren bør i fellesskap søke Kommissjonen om et unntak for å gjennomføre den andre fasen.

- 5) I prosessen med inngivelse og vurdering av søknader om unntak og ved gjennomføringen av forsøksprosjektene bør de respektive rollene og ansvarsområdene for alle berørte parter, for eksempel Kommissjonen, nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Den europeiske unions jernbanebyrå, presiseres.
- 6) Medvirkning fra de nasjonale sikkerhetsmyndighetene er avgjørende i prosessen med inngivelse av søknader om unntak. En positiv uttalelse fra dem bør ledsage søknaden som inngis i fellesskap av jernbaneforetaket og infrastrukturforvalteren.
- 7) Utarbeiding og konsekvensanalyse av de planlagte forsøksprosjektene er tidkrevende. Det er imidlertid nødvendig at man så snart som mulig har et rettslig grunnlag eller en rettslig begrunnelse for økt fleksibilitet med hensyn til språkkrav, slik at man så snart som mulig kan gjennomføre forsøksprosjektene for å være forberedt på mulige forstyrrelser på EUs jernbanenett. Derfor bør de nye reglene få anvendelse uten behov for ytterligere innarbeiding i nasjonal rett av medlemsstatene.
- 8) Nr. 8 i vedlegg VI består av et selvstendig sett med regler som kan forstås atskilt fra andre deler av nevnte vedlegg eller direktiv 2007/59/EF. Denne endringsrettsakten bør derfor fastsette regler som kommer direkte til anvendelse.
- 9) Av klarhetshensyn bør hele nr. 8 erstattes, selv om endringene ikke gjelder hele nr. 8.
- 10) For personale som utfører sikkerhetskritiske oppgaver der det er et direkte grensesnitt mellom et jernbaneforetak og en infrastrukturforvalter, er de faglige kvalifikasjonene og vilkårene for helse og sikkerhet på arbeidsplassen definert i kommisjonsbeslutning 2012/757/EU⁽²⁾. Kravene i beslutning 2012/757/EU utfyller kravene fastsatt i vedlegg VI til direktiv 2007/59/EF.
- 11) I samsvar med artikkel 31 i direktiv 2007/59/EF ble de organene som er representert i den europeiske komité for dialog mellom partene i arbeidslivet for jernbanesektoren rådspurt.
- 12) Tiltakene fastsatt i denne forordningen er i samsvar med uttalelse fra komiteen nevnt i artikkel 32 nr. 1 i direktiv 2007/59/EF.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

I vedlegg VI til direktiv 2007/59/EF skal nr. 8 lyde:

«8. SPRÅK

- 1) Lokomotivførere som må kommunisere med infrastrukturforvalteren om kritiske sikkerhetsspørsmål, skal ha nødvendige ferdigheter i minst ett av språkene som angis av vedkommende infrastrukturforvalter. Språkerferdighetene skal gjøre dem i stand til å kommunisere aktivt og effektivt under normale forhold, ved driftsforstyrrelser og i nødssituasjoner. De må kunne benytte de meldingene og den kommunikasjonsmetoden som er angitt i TSI-en for drift og trafikkstyring.
- 2) For å oppfylle kravene fastsatt i nr. 1 må førerne kunne forstå (både muntlig og skriftlig) og kommunisere (både muntlig og skriftlig) i samsvar med nivå B1 i Europarådets felles europeiske referanseramme for språk (CEFR).

⁽²⁾ Kommisjonsbeslutning 2012/757/EU av 14. november 2012 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkvegne med hensyn til delsystemet «Drift og trafikkstyring» i Den europeiske unions jernbanesystem og om endring av vedtak 2007/756/EF (EUT L 345 av 15.12.2012, s. 1), sist endret ved forordning (EU) 2015/995 (EUT L 165 av 30.6.2015, s. 1).

- 3) Når det gjelder togdrift på strekninger mellom grensene og de stasjonene som ligger nær grensene, og som er beregnet på trafikk over landegrensene, kan infrastrukturforvalteren gi unntak fra kravene i nr. 2 for et jernbaneforetags førere, forutsatt at følgende framgangsmåte anvendes:
- a) Jernbaneforetaket skal søke infrastrukturforvalteren om unntak for de berørte førerne. For å sikre en rettferdig og lik behandling av søkerne skal infrastrukturforvalteren anvende samme framgangsmåte for vurdering på hver inngitt søknad om unntak, og framgangsmåten skal inngå i netterklæringen.
 - b) Infrastrukturforvalteren skal gi unntak dersom jernbaneforetaket godtgjør at det har truffet tilstrekkelige tiltak for å sikre kommunikasjonen mellom de berørte førerne og infrastrukturforvalterens personale under normale forhold, ved driftsforstyrrelser og i nødssituasjoner, som fastsatt i nr. 1.
 - c) Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere skal sikre at det berørte personalet er kjent med disse reglene og får tilstrekkelig opplæring gjennom deres sikkerhetsstyringssystem.
- 4) Ett eller flere jernbaneforetak kan i samarbeid med én eller flere infrastrukturforvaltere («søkerne») gjennomføre forsøksprosjekter for å prøve alternative metoder for å sikre effektiv kommunikasjon i samsvar med nr. 1. Følgende framgangsmåte får anvendelse:
- a) Søkerne skal identifisere hvilke deler av nettet og hvilken type tjenester som berøres, den opprinnelige varigheten av forsøksprosjektet og særlig
 - i) angi forsøksprosjektets omfang,
 - ii) angi hvilke alternative språkferdigheter de foreslår å anvende,
 - iii) beskrive hvilke ytterligere verktøy de foreslår å bruke for å støtte kommunikasjon under normale forhold, ved driftsforstyrrelser og i nødssituasjoner,
 - iv) vise hvordan de alternative språkferdighetene og de ytterligere verktøyene sikrer et sikkerhetsnivå som minst tilsvarer fullstendig oppfyllelse av kravene i nr. 1, når de inngår i deres respektive sikkerhetsstyringssystemer(*),
 - v) forklare hvordan de skal gjennomføre forsøksprosjektet i sitt sikkerhetsstyringssystem, herunder opplæringsprogrammer og dokumentasjon av resultatene, og
 - vi) rådføre seg med representanter for det berørte personalet når de utarbeider søknaden.
 - b) Søkerne skal be om en uttalelse fra vedkommende nasjonale sikkerhetsmyndighet(er) som utstedte deres felles sikkerhetssertifikat(er) eller sikkerhetstillatelse(r), og fra Den europeiske unions jernbanebyrå, dersom det er sikkerhetssertifiseringsorganet («godkjennende enhet(er)»). Hver godkjennende enhet skal avgi en uttalelse om hvorvidt de alternative metodene sikrer et sikkerhetsnivå som minst tilsvarer fullstendig oppfyllelse av kravene i nr. 1, innen 60 dager regnet fra den dagen da den siste berørte godkjennende enheten mottok søknaden. Dersom flere godkjennende enheter er involvert, oppfordres de til å samarbeide og sikre samordning.

Uttalelsene skal særlig vurdere om følgende vilkår er oppfylt:

- i) De foreslåtte alternative språkferdighetene og andre kommunikasjonsverktøyene er tilstrekkelige til å sikre effektiv kommunikasjon mellom de berørte førerne og infrastrukturforvalterens personale under normale forhold, ved driftsforstyrrelser og i nødssituasjoner.
- ii) Søkeres sikkerhetsstyringssystemer er tilpasset til bruk av alternative språkferdigheter og andre kommunikasjonsverktøy.
- iii) Søkerne har framlagt dokumentasjon på at disse verktøyene er prøvd under driftsforhold der førerne oppfyller språkkravene i nr. 2.
- iv) Alt berørt personale hos jernbaneforetaket og infrastrukturforvalteren har fått tilstrekkelig opplæring gjennom deres sikkerhetsstyringssystemer.

Ved avvikende uttalelser får bestemmelsene i nr. 5 annet ledd anvendelse.

- c) Søkerne skal i fellesskap inngi til Kommissjonen en søknad om unntak fra nr. 2, herunder uttalelsene fra den eller de godkjennende enhetene og en detaljert beskrivelse av forsøksprosjektet som uttalelsene bygger på. Alternativt kan deltakerne i prosjektet utpeke en av deltakerne som koordinator, som kan inngi den felles søknaden på vegne av alle deltakerne i prosjektet.
- 5) Kommissjonen skal innen 60 dager etter mottak av en fullstendig søknad gi unntak fra nr. 2
- a) dersom uttalelsene fra den eller de godkjennende enhetene er positive, og
- b) dersom det godtgjøres at alle søknader er sikret lik og rettferdig behandling, samt at det er sikret rettslig sammenheng på unionsplan.

Ved avvikende uttalelser, eller dersom én eller flere godkjennende enheter ikke har avgitt uttalelse innen den fastsatte fristen, kan søkerne be Kommissjonen om å finne en gjensidig akseptabel løsning i samarbeid med de berørte parter. Dersom det ikke er funnet noen gjensidig akseptabel løsning innen 90 dager etter mottak av en søknad om unntak, skal forsøksprosjektet anses som avslått. Kommissjonen kan be om en uttalelse fra Den europeiske unions jernbanebyrå, og skal gjøre dette dersom uttalelsen fra hver godkjennende enhet er negativ.

- 6) Unntaket skal gis for et begrenset tidsrom og høyst 36 måneder. Dersom unntaket er gitt for et kortere tidsrom, kan det fornyes forutsatt at den samlede varigheten på 36 måneder ikke overskrides.
- 7) På anmodning fra berørte jernbaneforetak og dersom det er berettiget, skal en infrastrukturforvalter gi andre jernbaneforetak som bruker en strekning på nettet der forsøksprosjektet pågår, mulighet til å delta i forsøksprosjektet, forutsatt en positiv uttalelse fra de berørte godkjennende enhetene. Infrastrukturforvalteren skal underrette Kommissjonen om slik ytterligere deltakelse.

Ved endringer i omfanget av forsøksprosjektene, særlig for den delen av nettet der prosjektet blir gjennomført, de alternative språkferdighetene og de ytterligere verktøyene som brukes til kommunikasjon, får framgangsmåten beskrevet i nr. 4 anvendelse.

- 8) Jernbaneforetaket og infrastrukturforvalteren skal sikre at driften av forsøksprosjektet dokumenteres behørig i deres sikkerhetsstyringssystemer. Dokumentasjonen skal oppbevares i 24 måneder etter at forsøksprosjektet er avsluttet, særlig med hensyn til deltakende personale, hvilken opplæring de har fått, hvilke ruter de har trafikkert, og eventuelle spørsmål som har oppstått i løpet av forsøksprosjektet. De relevante opplysningene skal inntas i de berørte førernes tilleggssertifikater.
- 9) Når et forsøksprosjekt er avsluttet, skal det/den eller de berørte jernbaneforetakene og infrastrukturforvalterne avgi en rapport til de berørte godkjennende enhetene. Dersom et unntak varer mer enn ett år, skal jernbaneforetakene og infrastrukturforvalterne årlig avgi rapport innenfor sine årlige sikkerhetsrapporter i samsvar med artikkel 9 nr. 6 i direktiv (EU) 2016/798. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal avgi rapport om resultatene av forsøksprosjektene i sine årlige rapporter i samsvar med artikkel 19 i direktiv (EU) 2016/798. På grunnlag av en felles ramme for vurdering skal Den europeiske unions jernbanebyrå analysere resultatene av forsøksprosjektene og framlegge en rapport for Kommissjonen.
- 10) Kommissjonen kan suspendere det unntaket som er gitt, dersom den anser at vilkårene ikke lenger er oppfylt, eller dersom det oppstår sikkerhetsproblemer. En nasjonal sikkerhetsmyndighet, et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvalter skal umiddelbart underrette Kommissjonen dersom det oppstår sikkerhetsproblemer.
- 11) Den europeiske unions jernbanebyrå skal på sitt nettsted offentliggjøre en liste over forsøksprosjekter som er godkjent av Kommissjonen, herunder en kort beskrivelse av prosjektet og tidsrommet det er godkjent for, samt alle andre relevante opplysninger, for eksempel om prosjektene avbrytes eller suspenderes.

(*) I samsvar med artikkel 9 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2016/798 av 11. mai 2016 om jernbanesikkerhet.»

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfærdiget i Brussel 5. april 2019.

For Kommisjonen
Jean-Claude JUNCKER
President
