

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2019/554

z dnia 5 kwietnia 2019 r.

**zmieniające załącznik VI do dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W punkcie 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE określono poziom umiejętności językowych, jaki muszą posiadać maszyniści, aby móc aktywnie i skutecznie porozumiewać się w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych. Ponadto w punkcie tym przewidziano możliwość zwolnienia maszynistów z wymagań dotyczących posiadania określonego poziomu umiejętności językowych w przypadku odcinków od granicy do stacji położonych blisko granicy, które to odcinki są przeznaczone do operacji transgranicznych. W celu zapewnienia większej elastyczności bez powodowania negatywnych skutków dla bezpieczeństwa konieczne jest wprowadzenie zmian w punkcie 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE.
- (2) Wymagań określonych w punkcie 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE nie uważa się za najskuteczniejszy sposób zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa przy jednoczesnym umożliwieniu sprawnego funkcjonowania sieci kolejowej. Odnosi się to w szczególności do przypadków zakłóceń w sieci kolejowej danego państwa członkowskiego, które powodują konieczność korzystania z tras objazdowych poprzez sąsiednie państwa członkowskie. W takich przypadkach poszukiwani są pilnie maszyniści o określonych umiejętnościach językowych do prowadzenia pociągów na trasach objazdowych, a tym samym do zapewnienia ciągłości ruchu.
- (3) Konieczne jest zbadanie wariantów alternatywnych w stosunku do obecnych wymagań językowych, pozwalających na większą elastyczność, ale zapewniających poziom bezpieczeństwa co najmniej równoważny obecnym wymaganiom. Warianty te mogłyby polegać na bardziej ukierunkowanych wymaganiach językowych (tj. z nastawieniem na terminologię kolejową) lub zakładać niższy ogólny poziom znajomości języka w połączeniu z alternatywnymi środkami wspierającymi skuteczną komunikację. Powinny one zapewniać aktywną i skuteczną komunikację w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych.
- (4) Aby uzyskać wiarygodne wyniki dotyczące skuteczności wariantów alternatywnych, konieczne jest zbadanie środków alternatywnych w ramach bieżącej działalności. Wpływ wspomnianych wariantów alternatywnych należy zatem zbadać w rzeczywistych warunkach w ramach projektów pilotażowych prowadzonych w dwóch etapach. W etapie pierwszym zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe powinni przeprowadzić projekty pilotażowe z wykorzystaniem środków alternatywnych i z udziałem maszynistów, którzy spełniają wymagania określone w punkcie 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE. Jeżeli w etapie pierwszym

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

wspomnianych projektów pilotażowych okaże się, że środki alternatywne skutecznie uzupełniają umiejętności językowe maszynistów, wtedy w etapie drugim projekty pilotażowe należy przeprowadzić z udziałem maszynistów posiadających niższy poziom umiejętności językowych niż poziom wymagany w punkcie 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE i z wykorzystaniem środków alternatywnych, które okazały się skuteczne w etapie pierwszym. Przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury powinni wspólnie wystąpić do Komisji z wnioskiem o zezwolenie na odstępstwo umożliwiające przeprowadzenie etapu drugiego.

- (5) Należy sprecyzować odpowiednie role i zakres odpowiedzialności wszystkich zaangażowanych stron, takich jak Komisja, krajowe organy ds. bezpieczeństwa i Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, w procesie obejmującym składanie i ocenę wniosków o odstępstwo, jak też przeprowadzanie projektów pilotażowych.
- (6) Udział krajowych organów ds. bezpieczeństwa w procesie składania wniosków o odstępstwo ma kluczowe znaczenie. Ich pozytywna opinia powinna towarzyszyć wnioskowi składanemu wspólnie przez przedsiębiorstwo kolejowe i zarządcę infrastruktury.
- (7) Przygotowanie planowanych projektów pilotażowych i ocena ich skutków wymaga czasu. Konieczne jest jednak jak najszybsze zapewnienie podstawy prawnej i uzasadnienia dla większej elastyczności w zakresie wymagań językowych, aby niezwłocznie przeprowadzić projekty pilotażowe w celu przygotowania się na ewentualne zakłócenia w sieci kolejowej UE. Z tego względu nowe przepisy powinny obowiązywać bez potrzeby ich dodatkowej transpozycji przez państwa członkowskie.
- (8) Punkt 8 załącznika VI składa się z samodzielnego zbioru przepisów, które są zrozumiałe bez odwoływania się do innych części tego załącznika bądź do tekstu dyrektywy 2007/59/WE. W niniejszym akcie zmieniającym należy zatem ustanowić przepisy stosowane bezpośrednio.
- (9) Dla zapewnienia jasności należy zastąpić cały punkt 8, mimo że zmiany nie dotyczą całego punktu.
- (10) Kwalifikacje zawodowe oraz warunki bezpieczeństwa i higieny pracy w odniesieniu do personelu wykonującego zadania mające wpływ na bezpieczeństwo i wymagające bezpośredniej współpracy między przedsiębiorstwem kolejowym a zarządcą infrastruktury określono w decyzji Komisji 2012/757/UE<sup>(2)</sup>. Wymagania określone w decyzji 2012/757/UE mają charakter uzupełniający w stosunku do wymagań określonych w załączniku VI do dyrektywy 2007/59/WE.
- (11) Zgodnie z art. 31 dyrektywy 2007/59/WE przeprowadzono konsultacje z organami reprezentowanymi w Europejskim Komitecie Dialogu Społecznego w sektorze kolejowym.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 32 ust. 1 dyrektywy 2007/59/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

Punkt 8 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE otrzymuje brzmienie:

#### „8. JĘZYK

1. Maszyniści, którzy muszą porozumiewać się z zarządcą infrastruktury w kluczowych kwestiach związanych z bezpieczeństwem, muszą posiadać niezbędne umiejętności w zakresie przynajmniej jednego z języków wskazanych przez danego zarządcę infrastruktury. Ich umiejętności językowe muszą umożliwiać im aktywne i skuteczne porozumiewanie się w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych. Muszą potrafić korzystać z metody przekazywania wiadomości i utrzymywania łączności określonej w TSI »Ruch kolejowy«.
2. Aby spełnić wymagania określone w ppkt 1, maszyniści muszą posiadać umiejętności w zakresie rozumienia (w mowie i piśmie) oraz komunikowania się (w mowie i piśmie) na poziomie B1 europejskiego systemu opisu kształcenia językowego (CEFR) ustanowionego przez Radę Europy.

<sup>(2)</sup> Decyzja Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1), ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/995 z dnia 8 czerwca 2015 r. (Dz.U. L 165 z 30.6.2015, s. 1).

3. W przypadku gdy ruch pociągów ma miejsce na odcinkach od granicy do stacji położonych blisko granicy, które to odcinki są przeznaczone do operacji transgranicznych, zarządca infrastruktury może zwolnić maszynistów prowadzących pociągi przedsiębiorstwa kolejowego z wymagań zawartych w ppkt 2, jeżeli stosowana jest następująca procedura:
- przedsiębiorstwo kolejowe zwraca się do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o odstępstwo w odniesieniu do maszynistów, których to dotyczy. Aby zapewnić sprawiedliwe i równe traktowanie wnioskodawców, zarządca infrastruktury stosuje wobec każdego złożonego wniosku o odstępstwo jednakową procedurę oceny, a procedura ta stanowi część regulaminu sieci;
  - zarządca infrastruktury przyznaje odstępstwo, jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe wykaze, że wprowadziło wystarczające środki w celu zapewnienia komunikacji między maszynistami, których to dotyczy, a personelem zarządcy infrastruktury w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych, jak przewidziano w ppkt 1;
  - przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zapewniają, aby personel, którego to dotyczy, był zaznajomiony z tymi przepisami i środkami oraz przeszedł odpowiednie szkolenia w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem tych przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury.
4. Jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych we współpracy z jednym lub kilkoma zarządcami infrastruktury («wnioskodawcy») mogą przeprowadzić projekty pilotażowe w celu zbadania alternatywnych środków zapewnienia skutecznej komunikacji wymaganej na mocy ppkt 1. Stosowana jest następująca procedura:
- wnioskodawcy określają części sieci i charakter przewozów, których to dotyczy, początkowy okres trwania projektu pilotażowego oraz w szczególności:
    - określają zakres projektu pilotażowego;
    - wskazują, jakie alternatywne kompetencje językowe proponują stosować;
    - opisują, jakie dodatkowe narzędzia proponują stosować w celu wsparcia komunikacji w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych;
    - wykazują, w jaki sposób alternatywne kompetencje językowe i dodatkowe narzędzia, z chwilą włączenia ich w stosowane przez wnioskodawców odpowiednie systemy zarządzania bezpieczeństwem (\*), zapewnią co najmniej równoważny poziom bezpieczeństwa w porównaniu z pełnym przestrzeganiem wymagań określonych w ppkt 1;
    - wyjaśniają, w jaki sposób będą realizować projekt pilotażowy w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, łącznie z programami szkoleniowymi i dokumentowaniem wyników; oraz
    - konsultują się z przedstawicielami personelu, którego to dotyczy, w trakcie przygotowywania wniosku;
  - wnioskodawcy zwracają się z wnioskiem o opinię do zainteresowanych krajowych organów ds. bezpieczeństwa, które wydały ich certyfikaty bezpieczeństwa lub autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, oraz do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, jeżeli to ona jest organem ds. certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa („podmiot zatwierdzający” lub „podmioty zatwierdzające”). W ciągu 60 dni od dnia, w którym ostatni zainteresowany podmiot zatwierdzający otrzymał wniosek, każdy podmiot zatwierdzający wydaje opinię na temat tego, czy alternatywne środki zapewniają co najmniej równoważny poziom bezpieczeństwa w porównaniu z pełnym przestrzeganiem wymagań określonych w ppkt 1. W przypadku gdy zaangażowanych jest kilka podmiotów zatwierdzających, zachęca się je do współdziałania i zapewnienia koordynacji.

W opiniach ocenia się w szczególności, czy spełnione są następujące warunki:

- proponowane alternatywne kompetencje językowe i inne narzędzia komunikacji są wystarczające do zapewnienia skutecznej komunikacji między maszynistami, których to dotyczy, a personelem zarządcy infrastruktury w sytuacjach rutynowych, awaryjnych i kryzysowych;
- stosowane przez wnioskodawców systemy zarządzania bezpieczeństwem zostały dostosowane do korzystania z alternatywnych kompetencji językowych i innych narzędzi komunikacji;
- wnioskodawcy przedstawili dowody potwierdzające, że narzędzia te zostały przetestowane w warunkach operacyjnych z udziałem maszynistów spełniających wymagania językowe określone w ppkt 2;
- cały personel, którego to dotyczy, w danym przedsiębiorstwie kolejowym i u danego zarządcy infrastruktury przeszedł odpowiednie szkolenia w ramach ich systemów zarządzania bezpieczeństwem.

W przypadku rozbieżnych opinii stosuje się przepisy ustanowione w ppkt 5 akapit drugi;

- c) wnioskodawcy wspólnie przedkładają Komisji wniosek o odstępstwo od przepisów ustanowionych w ppkt 2 wraz z opiniami podmiotu zatwierdzającego lub podmiotów zatwierdzających oraz szczegółowym opisem projektu pilotażowego stanowiącego podstawę tych opinii. Alternatywną możliwością stanowi wyznaczenie przez uczestników projektu koordynatora ze swego grona, który może złożyć wspólny wniosek w imieniu wszystkich uczestników projektu.
5. W ciągu 60 dni od otrzymania kompletnego wniosku Komisja przyznaje odstępstwo od przepisów ustanowionych w ppkt 2:
- a) jeżeli opinie podmiotu zatwierdzającego lub podmiotów zatwierdzających są pozytywne; oraz
- b) jeżeli wykazano, że zapewnione są równe i niedyskryminacyjne traktowanie wszystkich wniosków oraz spójność prawna na poziomie Unii.

W przypadku rozbieżnych opinii, lub gdy co najmniej jeden z podmiotów zatwierdzających nie wyda opinii w wyznaczonym terminie, wnioskodawcy mogą zwrócić się do Komisji o znalezienie rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez wszystkie strony, we współpracy z zaangażowanymi stronami. Jeżeli w ciągu 90 dni od otrzymania wniosku o odstępstwo nie można znaleźć rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez wszystkie strony, uznaje się, że projekt pilotażowy został odrzucony. Komisja może zwrócić się o opinię do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, a jest zobowiązana to uczynić, gdy opinia każdego z podmiotów zatwierdzających jest negatywna.

6. Odstępstwo przyznaje się na określony czas, który nie może przekraczać 36 miesięcy. Jeżeli odstępstwo przyznano na krótszy czas, można je odnowić, pod warunkiem że nie zostanie przekroczony łączny czas trwania wynoszący 36 miesięcy.
7. Na wniosek zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych oraz w uzasadnionych przypadkach zarządca infrastruktury oferuje innym przedsiębiorstwom kolejowym korzystającym z odcinka sieci, na którym prowadzony jest projekt pilotażowy, możliwość uczestniczenia w projekcie pilotażowym pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii odpowiednich podmiotów zatwierdzających. Zarządca infrastruktury zgłasza Komisji takie dodatkowe uczestnictwo.

W przypadku zmian zakresu projektów pilotażowych, w szczególności dotyczących części sieci, w której przeprowadzany jest projekt pilotażowy, alternatywnych kompetencji językowych i dodatkowych narzędzi komunikacji, stosuje się procedurę opisaną w ppkt 4.

8. Przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca infrastruktury zapewniają odpowiednie udokumentowanie przebiegu projektu pilotażowego w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem. Przez 24 miesiące od zakończenia projektu pilotażowego przechowuje się zapisy dotyczące w szczególności uczestniczącego personelu, szkoleń, które przeszedł tenże personel, obsługiwanych przewozów i wszelkich problemów napotkanych w trakcie projektu pilotażowego. W świadectwach uzupełniających maszynistów prowadzących pociągi umieszcza się odpowiednie informacje dotyczące tychże maszynistów.
9. Po zakończeniu każdego projektu pilotażowego zaangażowane przedsiębiorstwa kolejowe i zaangażowani zarządcy infrastruktury składają sprawozdania odpowiednim podmiotom zatwierdzającym. Jeżeli okres obowiązywania odstępstwa przekracza jeden rok, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury zdają relację corocznie w ramach swoich rocznych sprawozdań dotyczących bezpieczeństwa składanych zgodnie z art. 9 ust. 6 dyrektywy (UE) 2016/798. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa, których to dotyczy, zdają relację z wyników projektów pilotażowych w swoich sprawozdaniach rocznych składanych zgodnie z art. 19 dyrektywy (UE) 2016/798. W oparciu o wspólne ramy oceny Agencja Kolejowa Unii Europejskiej analizuje wyniki projektów pilotażowych i składa sprawozdanie Komisji.
10. Komisja może zawiesić obowiązywanie przyznanego odstępstwa, jeżeli uzna, że warunki nie są już spełniane, lub w przypadku pojawienia się obaw związanych z bezpieczeństwem. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury niezwłocznie powiadamiają Komisję w przypadku pojawienia się obaw związanych z bezpieczeństwem.
11. Agencja Kolejowa Unii Europejskiej publikuje na swojej stronie internetowej wykaz projektów pilotażowych zatwierdzonych przez Komisję zawierający krótkie opisy projektów i wskazanie okresu, na jaki zostały one zatwierdzone, jak również wszelkie inne istotne informacje, na przykład dotyczące zaprzestania lub zawieszenia projektów.

(\*) Zgodnie z art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei.”.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 kwietnia 2019 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

---