

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) 2019/554 VAN DE COMMISSIE

van 5 april 2019

tot wijziging van bijlage VI bij Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen ⁽¹⁾, en met name artikel 31,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In punt 8 van bijlage VI bij Richtlijn 2007/59/EG is bepaald over welk niveau van talenkennis waarover machinisten moeten beschikken om actief en doeltreffend te kunnen communiceren in normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties. Bovendien voorziet het in de mogelijkheid om machinisten vrij te stellen van de eisen wat het niveau van talenkennis betreft op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen tracés tussen de grenzen en de dicht bij de grenzen gelegen stations. Om een grotere flexibiliteit toe te laten zonder de veiligheid in het gedrang te brengen, moet punt 8 van bijlage VI bij Richtlijn 2007/59/EG worden gewijzigd.
- (2) Men is van oordeel dat de in punt 8 van bijlage VI bij Richtlijn 2007/59/EG vastgestelde eisen niet de efficiëntste manier zijn om een hoog veiligheidsniveau te waarborgen en tegelijk een efficiënte exploitatie van het spoornet mogelijk te maken. Dat is met name het geval wanneer bij storingen op het netwerk van een lidstaat een omleidingsroute door aangrenzende lidstaten moet worden gebruikt. Nu worden in dergelijke gevallen op korte termijn machinisten met een specifieke talenkennis gezocht om op die omleidingsroutes te rijden en zo de continuïteit van de exploitatie te verzekeren.
- (3) Er moeten alternatieven voor de huidige taalkennisvereisten worden gezocht die meer flexibiliteit bieden en tegelijk een veiligheidsniveau waarborgen dat minstens gelijkwaardig is aan het niveau dat op dit ogenblik vereist is. Deze alternatieven kunnen bestaan in meer specifieke taalkennisvereisten (b.v. toegespitst op specifieke spoorwegterminologie) of een lager algemeen taalniveau gecombineerd met alternatieve middelen die een doeltreffende communicatie ondersteunen. Die eisen moeten een actieve en doeltreffende communicatie waarborgen in normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties.
- (4) Om betrouwbare resultaten te verkrijgen over de effectiviteit van alternatieve opties, moeten die alternatieve middelen in de dagelijkse exploitatie worden getest. Daarom moet de impact van die alternatieve opties worden onderzocht in reële omstandigheden middels proefprojecten die in twee fasen worden uitgevoerd. In de eerste fase dienen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen proefprojecten uit te voeren met alternatieve middelen en met de medewerking van machinisten die aan de eisen van punt 8 van bijlage VI bij Richtlijn 2007/59/EG voldoen. Indien uit de eerste fase blijkt dat de alternatieve middelen een effectieve aanvulling vormen op de talenkennis van de machinist, moeten in een tweede fase proefprojecten worden uitgevoerd waarbij machinisten van wie het taalniveau beperkter is dan deze vereist op grond van punt 8 van bijlage VI bij Richtlijn

⁽¹⁾ PBL 315 van 3.12.2007, blz. 51.

2007/59/EG, gebruikmaken van de alternatieve middelen die in de eerste fase hun effectiviteit hebben gewezen. Voor de uitvoering van de tweede fase moeten de spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder aan de Commissie een gezamenlijk verzoek om afwijking richten.

- (5) Er moet duidelijkheid worden verschaft over de respectieve taken en verantwoordelijkheden van alle partijen, zoals de Commissie, nationale veiligheidsinstanties en het Spoorwegbureau van de Europese Unie, die betrokken zijn bij het proces voor de indiening en beoordeling van verzoeken om een afwijking en de uitvoering van de proefprojecten.
- (6) De betrokkenheid van de nationale veiligheidsinstanties bij het proces voor de indiening van verzoeken om een afwijking is cruciaal. De gezamenlijke aanvraag van de spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder moet vergezeld gaan van een positief advies van de nationale veiligheidsinstantie.
- (7) De voorbereiding en beoordeling van de effecten van de geplande proefprojecten vergen tijd. Er moet echter zo snel mogelijk een wettelijke reden/motivering worden gegeven voor een versoepeling van de taalvereisten om de proefprojecten zo snel mogelijk te kunnen uitvoeren en voorbereid te zijn op een mogelijke verstoring van het spoorwegan van de Unie. Om die reden moeten de nieuwe regels van toepassing worden zonder dat ze vooraf door de lidstaten moeten worden omgezet.
- (8) Punt 8 van bijlage VI bevat een aantal op zichzelf staande regels die kunnen worden geïnterpreteerd zonder te moeten verwijzen naar andere delen van die bijlage of Richtlijn 2007/59/EG. Daarom moet deze wijzigingshandeling voorzien in rechtstreeks toepasselijke regels.
- (9) Ter wille van de duidelijkheid moet het volledige punt 8 worden vervangen, hoewel de wijzigingen niet het hele punt betreffen.
- (10) Voor personeel dat belast is met veiligheidskritieke taken in het directe raakvlak tussen een spoorwegonderneming en een infrastructuurbeheerder, gelden de bij Besluit 2012/757/EU van de Commissie ⁽²⁾ gedefinieerde beroepskwalificaties en voorschriften inzake gezondheid en veiligheid op het werk. De vereisten van Besluit 2012/757/EU zijn een aanvulling op de vereisten van bijlage VI bij Richtlijn 2007/59/EG.
- (11) Overeenkomstig artikel 31 van Richtlijn 2007/59/EG zijn de in het Europees Comité voor de sociale dialoog in de sector van het spoorvervoer vertegenwoordigde instanties geraadpleegd.
- (12) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 32, lid 1, van Richtlijn 2007/59/EG bedoelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Afdeling 8 van bijlage VI bij Richtlijn 2007/59/EG wordt vervangen door:

"8. TAAL

1. Machinisten die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties, dienen over de nodige kennis te beschikken van ten minste één van de talen die door de betrokken infrastructuurbeheerder worden voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties. Zij moeten in staat zijn de in de TSI "Exploitatie en verkeersleiding" opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen.
2. Om te voldoen aan de eisen van lid 1, moeten machinisten kunnen begrijpen (mondeling en schriftelijk) en communiceren (mondeling en schriftelijk) op niveau B1 van het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen (CEFR) van de Raad van Europa.

⁽²⁾ Besluit 2012/757/EU van de Commissie van 14 november 2012 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot wijziging van Beschikking 2007/756/EG (PB L 345 van 15.12.2012, blz. 1), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) 2015/995 (PB L 165 van 30.6.2015, blz. 1).

3. Bij de exploitatie van treinen op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen baanvakken tussen de grenzen en dicht bij deze grenzen gelegen stations kunnen machinisten die door een spoorwegonderneming worden geëxploiteerd, door de infrastructuurbeheerder worden vrijgesteld van de eisen van lid 2 op voorwaarde dat de volgende procedure wordt toegepast:
- de spoorwegonderneming vraagt bij de infrastructuurbeheerder een afwijking aan voor de betrokken machinisten. Om een eerlijke en gelijke behandeling van alle aanvragers te waarborgen, hanteert de infrastructuurbeheerder voor alle ingediende afwijkingsverzoeken dezelfde beoordelingsprocedure die in de netverklaring is opgenomen;
 - de infrastructuurbeheerder staat een afwijking toe als de spoorwegonderneming aantoont dat zij voldoende regelingen heeft getroffen om de communicatie tussen de betrokken machinisten en het personeel van de infrastructuurbeheerder te verzekeren onder normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties, zoals bepaald in lid 1;
 - spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat het betrokken personeel op de hoogte is van die regels en regelingen en een passende opleiding krijgt via hun veiligheidsbeheersystemen.
4. In samenwerking met een of meer infrastructuurbeheerders kunnen een of meer spoorwegondernemingen ("de aanvragers") proefprojecten uitvoeren om alternatieve communicatiewijzen te testen die de bij lid 1 vereiste doeltreffende communicatie waarborgen. De volgende procedure is van toepassing:
- de aanvragers bepalen de delen van het net en de aard van de betrokken diensten, de aanvankelijke looptijd van het proefproject en:
 - specificeren de reikwijdte van het proefproject;
 - geven aan welke alternatieve taalcompetenties zij willen toepassen;
 - beschrijven welke aanvullende middelen zij willen gebruiken om de communicatie in normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties te ondersteunen;
 - tonen aan hoe de alternatieve taalcompetenties en aanvullende middelen een veiligheidsniveau waarborgen dat ten minste gelijkwaardig is en volledig in overeenstemming is met de eisen van lid 1 wanneer zij worden geïntegreerd in hun respectieve veiligheidsbeheersystemen (*);
 - lichten toe hoe zij het proefproject binnen hun veiligheidsbeheersysteem zullen uitvoeren, met inbegrip van opleidingsprogramma's en het documenteren van de resultaten, en
 - raadplegen de vertegenwoordigers van het personeel dat bij de voorbereiding van de aanvraag is betrokken;
 - de aanvragers vragen advies aan de betrokken nationale veiligheidsinstantie(s) die hun unieke veiligheids-certifica(a)t(en) of veiligheidsvergunning(en) hebben afgegeven en aan het Spoorwegbureau van de Europese Unie, als het Bureau als veiligheidscertificeringsinstantie optreedt ("de vergunningverlenende instantie(s)"). Elke vergunningverlenende instantie brengt binnen zestig dagen na de dag waarop de laatste betrokken vergunningverlenende instantie de adviesaanvraag heeft ontvangen, advies uit over de vraag of de alternatieve middelen minstens een gelijkwaardig veiligheidsniveau waarborgen dat volledig in overeenstemming is met de eisen van lid 1. Wanneer verschillende vergunningverlenende instanties zijn betrokken, worden zij aangemoedigd samen te werken en een en ander te coördineren.

In de adviezen wordt met name beoordeeld of de volgende voorwaarden zijn vervuld:

- de voorgestelde alternatieve taalcompetenties en andere communicatiemiddelen volstaan om een doeltreffende communicatie te waarborgen tussen de betrokken machinisten en het personeel van de infrastructuurbeheerder in normale omstandigheden, bij gestoord bedrijf en in noodsituaties;
- de veiligheidsbeheersystemen van de aanvrager zijn aangepast met het oog op het gebruik van de alternatieve taalcompetenties en andere communicatiemiddelen;
- de aanvragers hebben aangetoond dat deze middelen in operationele omstandigheden zijn getest met machinisten die aan de taalvereisten van lid 2 voldoen;
- alle betrokken personeelsleden van de spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder hebben in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem een passende opleiding gekregen.

Als de adviezen elkaar tegenspreken, is de tweede alinea van lid 5 van toepassing;

- c) de aanvragers dienen bij de Commissie een gezamenlijke aanvraag in voor een afwijking van lid 2 en verstrekken daarbij de adviezen van de vergunningverlenende instantie(s) en een gedetailleerde omschrijving van het proefproject waarop de adviezen gebaseerd zijn. Als alternatief kunnen de deelnemers aan het project ook onderling een coördinator aanwijzen, die namens alle deelnemers aan het project een gezamenlijke aanvraag indient.
5. Binnen zestig dagen na de ontvangst van de volledige aanvraag verleent de Commissie een afwijking van lid 2 indien:
- a) de adviezen van de vergunningverlenende instantie(s) positief zijn, en
- b) de gelijke en niet-discriminerende behandeling van alle aanvragen en de juridische samenhang op EU-niveau is gewaarborgd.

Als de adviezen elkaar tegenspreken of als een of meer vergunningverlenende instanties binnen de vastgestelde termijn geen advies uitbrengen, kunnen de aanvragers de Commissie verzoeken, in samenwerking met de betrokken partijen, een wederzijds aanvaardbare oplossing voor te stellen. Indien binnen negentig dagen na de ontvangst van een aanvraag om een afwijking geen wederzijds aanvaardbare oplossing kan worden gevonden, wordt het proefproject geacht te zijn geweigerd. De Commissie kan het Spoorwegbureau van de Europese Unie om advies vragen en doet dat in ieder geval als het advies van alle vergunningverlenende instanties negatief is.

6. De afwijking wordt toegestaan voor een beperkte periode van maximaal 36 maanden. Wanneer de afwijking voor een kortere periode is toegekend, mag deze worden vernieuwd voor zover de totale duur niet meer dan 36 maanden bedraagt.
7. Op verzoek van geïnteresseerde spoorwegondernemingen en indien gerechtvaardigd, biedt een infrastructuurbeheerder andere spoorwegondernemingen die gebruikmaken van een deel van het net waarop een proefproject loopt, de kans om aan dat project deel te nemen op voorwaarde dat de betrokken vergunningverlenende instanties daartoe een positief advies verlenen. De infrastructuurbeheerder stelt de Commissie in kennis van deze extra deelnemers aan een proefproject.

Wanneer de reikwijdte van de proefprojecten, met name het deel van het net waarop de proef plaatsvindt, de alternatieve taalcompetenties en de aanvullende communicatiemiddelen worden gewijzigd, is de in lid 4 beschreven procedure van toepassing.

8. De spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder documenteren de uitvoering van de proefprojecten op passende wijze in hun veiligheidsbeheersysteem. Tot 24 maanden na afloop van het proefproject worden gegevens bewaard over de betrokken personeelsleden, de opleiding die zij hebben gekregen, de uitgevoerde diensten en de problemen die zich tijdens het proefproject hebben voorgedaan. De relevante informatie wordt opgenomen in de aanvullende bevoegdheidsbewijzen van de betrokken machinisten.
9. Na afloop van elk proefproject brengen de deelnemende spoorwegonderneming(en) en infrastructuurbeheerder(s) verslag uit aan de betrokken vergunningverlenende instanties. Wanneer een afwijking voor een periode van meer dan een jaar is toegekend, brengen de spoorwegonderneming(en) en infrastructuurbeheerder(s) jaarlijks verslag uit in hun jaarlijkse veiligheidsverslagen als bedoeld in artikel 9, lid 6, van Richtlijn (EU) 2016/798. De betrokken nationale veiligheidsinstanties nemen de resultaten van de proefprojecten op in hun jaarverslagen als bedoeld in artikel 19 van Richtlijn (EU) 2016/798. Op basis van een gemeenschappelijk beoordelingskader analyseert het Spoorwegbureau van de Europese Unie de resultaten van de proefprojecten en stelt het een verslag op ten behoeve van de Commissie.
10. De Commissie kan een toegekende afwijking schorsen als zij van oordeel is dat niet langer aan de voorwaarden is voldaan of er sprake is van veiligheidsproblemen. Een nationale veiligheidsinstantie, een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder brengt de Commissie onmiddellijk op de hoogte van eventuele veiligheidsproblemen.
11. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie publiceert op zijn website een lijst van de door de Commissie goedgekeurde proefprojecten, met inbegrip van een korte beschrijving van elk project, de looptijd van de goedkeuring en alle andere relevante informatie, zoals de stopzetting of schorsing van projecten.

(*) Overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.”.

Artikel 2

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 5 april 2019.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER
