

## II

(Acte fără caracter legislativ)

## REGULAMENTE

## REGULAMENTUL (UE) 2019/554 AL COMISIEI

din 5 aprilie 2019

**de modificare a anexei VI la Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar <sup>(1)</sup>, în special articolul 31,

întrucât:

- (1) Punctul 8 din anexa VI la Directiva 2007/59/CE stabilește nivelul cunoștințelor lingvistice pe care trebuie să le dețină mecanicii de locomotivă astfel încât aceștia să poată comunica activ și eficient în situații normale, dificile și de urgență. În plus, acesta prevede posibilitatea scutirii mecanicilor de locomotivă de cerințele privind nivelul cerut de cunoștințe lingvistice în secțiunile dintre frontiere și în gările situate în apropierea frontierelor și desemnate pentru operațiuni transfrontaliere. Pentru a spori flexibilitatea fără niciun efect negativ asupra siguranței, este necesar să se modifice punctul 8 din anexa VI la Directiva 2007/59/CE.
- (2) Cerințele prevăzute la punctul 8 din anexa VI la Directiva 2007/59/CE nu sunt considerate a constitui cel mai eficace mod de a asigura un nivel ridicat de siguranță, care să permită, în același timp, funcționarea eficientă a rețelei feroviare. Acest lucru este valabil mai ales în cazul perturbărilor din rețeaua feroviară a unui stat membru care necesită utilizarea de rute deviate pe teritoriul statelor membre vecine. În cazurile respective, se apelează imediat la mecanicii de locomotivă cu cunoștințe lingvistice specifice pentru a conduce pe rutele deviate în cauză, asigurându-se, astfel, continuitatea operațiunilor.
- (3) Este necesar să se exploreze opțiuni alternative la cerințele actuale privind cunoștințele lingvistice, care să permită mai multă flexibilitate, dar care să asigure un nivel de siguranță cel puțin echivalent cu cel asigurat de cerințele actuale. Aceste opțiuni ar putea consta în cerințe lingvistice mai bine orientate (de exemplu, cu accent pe terminologia specifică în domeniul feroviar), sau într-un nivel general de cunoștințe lingvistice mai scăzut combinat cu modalități alternative de sprijinire a unei comunicări eficiente. Ele ar trebui să asigure o comunicare activă și eficientă în situații normale, dificile și de urgență.
- (4) Pentru a obține rezultate fiabile privind eficacitatea opțiunilor alternative, este necesar să se testeze modalitățile alternative în cadrul operațiunilor zilnice. Prin urmare, impactul acelor opțiuni alternative ar trebui examinat în condiții reale în cadrul unor proiecte-pilot desfășurate în două etape. În prima etapă, gestionarii de infrastructură și întreprinderile feroviare ar trebui să desfășoare proiecte-pilot care utilizează modalități alternative și implică mecanici de locomotivă care îndeplinesc cerințele prevăzute la punctul 8 din anexa VI la Directiva 2007/59/CE. Dacă în prima etapă, proiectele-pilot respective demonstrează faptul că modalitățile alternative completează în mod eficace cunoștințele lingvistice ale mecanicului de locomotivă, atunci – în cea de a doua etapă – proiectele-pilot ar trebui să includă mecanici de locomotivă care dețin un nivel mai scăzut de cunoștințe lingvistice decât

<sup>(1)</sup> JOL 315, 3.12.2007, p. 51.

nivelul cerut la punctul 8 din anexa VI la Directiva 2007/59/CE și să utilizeze modalitățile alternative a căror eficacitate a fost dovedită în prima etapă a proiectului-pilot. Întreprinderea feroviară împreună cu gestionarul de infrastructură ar trebui să solicite Comisiei o derogare pentru efectuarea celei de-a doua etape a proiectului-pilot.

- (5) Ar trebui clarificate rolurile și responsabilitățile care revin tuturor părților implicate, precum Comisia, autoritățile naționale de siguranță și Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate, în cadrul procesului de depunere și de evaluare a cererilor de derogare, precum și în derularea proiectelor-pilot.
- (6) Implicarea autorităților naționale de siguranță este crucială în procesul de depunere a cererilor de derogare. Opinia favorabilă a acestora ar trebui să însoțească cererea depusă de întreprinderea feroviară împreună cu gestionarul de infrastructură.
- (7) Pregătirea și evaluarea impacturilor proiectelor-pilot avute în vedere necesită timp. Cu toate acestea, este necesar să se asigure cât mai repede cu putință un temei juridic/o justificare pentru o flexibilitate sporită în ceea ce privește cerințele lingvistice, în vederea desfășurării proiectelor-pilot cât mai repede posibil, pentru a fi pregătiți în eventualitatea unor perturbări ale rețelei feroviare UE. Din acest motiv, noile norme ar trebui să fie aplicabile fără a mai necesita transpunerea de către statele membre.
- (8) Punctul 8 din anexa VI constă într-un set independent de norme, care poate fi înțeles fără a recurge la alte părți din anexa respectivă sau la Directiva 2007/59/CE. Prin urmare, prezentul act de modificare ar trebui să prevadă norme direct aplicabile.
- (9) Din motive de claritate, întregul punct 8 ar trebui să fie înlocuit, cu toate că modificările nu vizează întregul punct.
- (10) Pentru personalul care îndeplinește sarcini esențiale pentru siguranță care implică o interfață directă între o întreprindere feroviară și un gestionar de infrastructură, calificările profesionale și condițiile de sănătate și siguranță la locul de muncă sunt definite în Decizia 2012/757/UE a Comisiei <sup>(2)</sup>. Cerințele prevăzute în Decizia 2012/757/UE sunt complementare cu cele prevăzute în anexa VI la Directiva 2007/59/CE.
- (11) În conformitate cu articolul 31 din Directiva 2007/59/CE, au fost consultate organismele reprezentate în Comitetul european de dialog social pentru sectorul feroviar.
- (12) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 32 alineatul (1) din Directiva 2007/59/CE,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

Punctul 8 din anexa VI la Directiva 2007/59/CE se înlocuiește cu textul următor:

##### „8. LIMBA

1. Mecanicii de locomotivă care trebuie să comunice cu gestionarul de infrastructură cu privire la probleme esențiale de siguranță trebuie să aibă cunoștințele lingvistice necesare în cel puțin una dintre limbile stabilite de gestionarul de infrastructură respectiv. Cunoștințele lingvistice trebuie să le permită acestora să comunice activ și eficient în situații de rutină, de avarie și de urgență. Aceștia trebuie să fie capabili să utilizeze mesaje și metoda de comunicare precizate în STI «Exploatarea și gestionarea traficului».
2. Pentru a răspunde cerințelor prevăzute la punctul 1, mecanicii de locomotivă trebuie să fie capabili să înțeleagă (atât verbal, cât și în scris) și să comunice (atât verbal, cât și în scris) conform nivelului B1 din Cadrul european comun de referință pentru limbi (CEFR) stabilit de Consiliul Europei.

<sup>(2)</sup> Decizia 2012/757/UE a Comisiei din 14 noiembrie 2012 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de modificare a Deciziei 2007/756/CE (JO L 345, 15.12.2012, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (UE) 2015/995 al Comisiei (JO L 165, 30.6.2015, p. 1).

3. În cazul în care exploatarea trenului are loc în secțiuni dintre frontiere și gările situate în apropierea frontierelor și desemnate pentru operațiuni transfrontaliere, mecanicii de locomotivă ai trenurilor exploatare de o întreprindere feroviară pot fi scutiți de gestionarul de infrastructură de la cerințele prevăzute la punctul 2, cu condiția ca procedura de mai jos să fie aplicată:
- (a) întreprinderea feroviară solicită gestionarului de infrastructură o derogare pentru mecanicii de locomotivă în cauză. Pentru a garanta tratamentul echitabil și egal al solicitanților, gestionarul de infrastructură aplică în cazul fiecărei cereri de derogare depuse aceeași procedură de evaluare, această procedură făcând parte din documentul de referință al rețelei;
  - (b) gestionarul de infrastructură acordă o derogare în cazul în care întreprinderea feroviară demonstrează că a luat suficiente măsuri pentru a asigura comunicarea între mecanicii de locomotivă implicați și personalul gestionarului de infrastructură în situații de rutină, de avarie și de urgență, astfel cum se prevede la punctul 1;
  - (c) întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură se asigură că personalul în cauză cunoaște aceste reguli și proceduri și că beneficiază de o formare corespunzătoare prin intermediul sistemelor lor de management al siguranței.
4. Una sau mai multe întreprinderi feroviare care cooperează cu unul sau mai mulți gestionari de infrastructură (denumiți în continuare «solicitanții») pot desfășura proiecte-pilot pentru a testa modalități alternative de asigurare a comunicării eficiente solicitate la punctul 1. Se aplică următoarea procedură:
- (a) solicitanții identifică părțile din rețea și natura serviciilor în cauză, durata inițială a proiectului-pilot și în special:
    - (i) precizează domeniul de aplicare al proiectului-pilot;
    - (ii) indică competențele lingvistice alternative pe care propun să le aplice;
    - (iii) descriu care sunt instrumentele suplimentare care propun să fie utilizate în vederea sprijinirii comunicării în situații de rutină, de avarie și de urgență;
    - (iv) demonstrează modul în care competențele lingvistice alternative și instrumentele suplimentare asigură cel puțin un nivel de siguranță echivalent cu cel oferit de respectarea în totalitate a cerințelor prevăzute la punctul 1, atunci când sunt integrate în sistemele lor respective de management al siguranței (\*);
    - (v) explică modul în care vor implementa proiectul-pilot în sistemele lor de management al siguranței, inclusiv programele de formare profesională și documentarea rezultatelor; și
    - (vi) consultă reprezentanții personalului vizat în cadrul procesului de pregătire a cererii.
  - (b) Solicitanții cer avizul autorității/autorităților naționale de siguranță care le-a(u) emis certificatul (certIFICATELE) unic(e) de siguranță sau autorizația (autorizațiile) de siguranță, precum și avizul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, în cazul în care aceasta este organismul de certificare în domeniul siguranței („entitatea sau entitățile de autorizare”). Fiecare entitate de autorizare emite un aviz prin care confirmă dacă modalitățile alternative asigură sau nu un nivel de siguranță cel puțin echivalent cu cel oferit de respectarea în totalitate a cerințelor prevăzute la punctul 1, în termen de 60 de zile de la data la care ultima entitate de autorizare vizată a primit cererea. În cazul în care sunt implicate mai multe entități de autorizare, acestea sunt încurajate să colaboreze între ele și să asigure coordonarea.

Avizele analizează în special dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

- (i) competențele lingvistice alternative și alte instrumente de comunicare propuse sunt suficiente pentru a asigura comunicarea eficientă între mecanicii de locomotivă vizati și personalul gestionarului de infrastructură în situații de rutină, de avarie și de urgență;
- (ii) sistemele de management al siguranței ale solicitanților au fost adaptate în scopul utilizării competențelor lingvistice alternative și a altor instrumente de comunicare;
- (iii) solicitanții au furnizat dovezi care atestă faptul că aceste instrumente au fost testate în condiții de exploatare în care au fost implicați mecanici de locomotivă care îndeplinesc cerințele lingvistice prevăzute la punctul 2;
- (iv) tot personalul vizat al întreprinderilor feroviare și gestionarul de infrastructură au beneficiat de o formare profesională corespunzătoare prin intermediul sistemelor lor de management al siguranței.

În cazul în care avizele sunt divergente, se aplică dispozițiile de la punctul 5 al doilea paragraf.

- (c) Solicitanții transmit Comisiei o cerere comună de derogare de la punctul 2, inclusiv avizele entității sau entităților de autorizare și descrierea detaliată a proiectului-pilot pe care se bazează avizele. În mod alternativ, participanții la proiect pot desemna un coordonator din rândul lor, care poate transmite cererea comună în numele tuturor participanților la proiect.
5. Comisia acordă o derogare de la punctul 2 în termen de 60 de zile de la data primirii unei cereri complete:
- (a) în cazul în care avizele entității sau entităților de autorizare sunt pozitive; și
- (b) în cazul în care se demonstrează faptul că se asigură tratamentul egal și nediscriminatoriu al tuturor cererilor, precum și coerența juridică la nivelul Uniunii.

În cazul în care avizele sunt divergente sau în cazul în care una sau mai multe entități de autorizare nu emit un aviz în termenul prevăzut, solicitanții pot cere Comisiei să găsească o soluție reciproc acceptabilă, în cooperare cu părțile implicate. În cazul în care nu se poate găsi nicio soluție reciproc acceptabilă în termen de 90 de zile de la data primirii unei cereri de derogare, se consideră că proiectul-pilot este respins. Comisia poate solicita avizul Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, iar în cazul în care avizul fiecăreia dintre entitățile de autorizare este negativ, Comisia trebuie să solicite avizul agenției respective.

6. Derogarea se acordă pentru o perioadă limitată de timp și nu depășește 36 de luni. În cazul în care s-a acordat o derogare pentru o perioadă de timp mai scurtă, aceasta poate fi reînnoită, cu condiția să nu se depășească durata totală de 36 de luni.
7. La cererea întreprinderilor feroviare interesate și în cazuri justificate, un gestionar de infrastructură oferă altor întreprinderi feroviare care utilizează o secțiune a rețelei pe care se desfășoară un proiect-pilot posibilitatea de a participa la proiectul-pilot respectiv, cu condiția ca entitățile de autorizare vizate să fi emis un aviz pozitiv în acest sens. Astfel de participări suplimentare sunt notificate Comisiei de către gestionarul de infrastructură.

În cazul în care se aduc modificări domeniului de aplicare al proiectelor-pilot, în special în ceea ce privește partea de rețea pe care se desfășoară proiectul, competențele lingvistice alternative și instrumentele suplimentare utilizate pentru comunicare, se aplică procedura descrisă la punctul 4.

8. Întreprinderea feroviară și gestionarul de infrastructură se asigură că desfășurarea proiectului-pilot este documentată corespunzător în sistemele lor de management al siguranței. Evidențele de păstrează timp de 24 de luni după încheierea proiectului-pilot, în special în ceea ce privește personalul implicat, formarea profesională de care acesta a beneficiat, serviciile operate, precum și orice probleme întâmpinate pe parcursul proiectului-pilot. Informațiile relevante sunt incluse pe atestatele suplimentare ale mecanicilor de locomotivă vizați.
9. După încheierea fiecărui proiect-pilot, întreprinderea feroviară (întreprinderile feroviare) și gestionarul (gestionarii) de infrastructură implicati raportează entităților de autorizare vizate. În cazul în care durata unei derogări depășește un an, întreprinderea feroviară (întreprinderile feroviare) și gestionarul (gestionarii) de infrastructură raportează în fiecare an, în cadrul rapoartelor lor anuale de siguranță, în conformitate cu articolul 9 alineatul (6) din Directiva (UE) 2016/798. Autoritățile naționale de siguranță raportează cu privire la rezultatele proiectelor-pilot în cadrul rapoartelor lor anuale, în conformitate cu articolul 19 din Directiva (UE) 2016/798. Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate analizează rezultatele proiectelor-pilot pe baza unui cadru comun de evaluare și transmite Comisiei un raport.
10. Comisia poate suspenda derogarea acordată în cazul în care consideră că nu mai sunt îndeplinite condițiile sau în cazul în care apar suspiciuni referitoare la siguranță. Autoritățile naționale de siguranță, întreprinderile feroviare sau gestionarii de infrastructură informează imediat Comisia în cazul în care apar suspiciuni referitoare la siguranță.
11. Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate publică pe site-ul său internet o listă cu proiectele-pilot autorizate de Comisie, inclusiv o scurtă descriere a proiectului și perioada de timp pentru care acesta este autorizat, precum și orice alte informații relevante cum ar fi încetarea sau suspendarea proiectelor.

(\*) În conformitate cu articolul 9 din Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța feroviară.”

#### Articolul 2

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 5 aprilie 2019.

*Pentru Comisie*  
*Președintele*  
Jean-Claude JUNCKER

---