

Kommer EU att tvinga lokförare att tala engelska?

Pierre Dieumegard

1 Kronologi

Den 20 maj 2023 publicerade The Telegraph en artikel "[Europeiska unionen kommer att tvinga sina lokförare att tala engelska](#)".

Inledningen lyder:

"Bryssel kommer att tvinga EU:s lokförare att tala engelska enligt regler som syftar till att främja närmare band mellan medlemsstaterna.

De regler som ska tillännas i höst som en del av det europeiska lokförardirektivet kommer att kräva att ett enda gemensamt språk används.

Källor säger att engelska bör väljas, trots motvilja från vissa EU-medlemsstater efter Brexit.

...

Brysselkällor har bekräftat att en uppdatering av lokförardirektivet planeras till hösten i år. Men de varnade för att beslutet fortfarande kunde försenas. "

Denna artikel följer efter publiceringen i [Europeiska unionens officiella tidning den 17 maj 2023](#) genom¹ en resolution från Europaparlamentet av den 13 december 2022 (plenarsammanträdet i Strasbourg) "Handlingsplan för att utveckla långväga och gränsöverskridande persontransporter".

38. [Europaparlamentet] betonar vidare behovet av att främja ett enda arbetspråk på EU-nivå, nämligen engelska, för lokförare som transporterar passagerare på långvägagränsöverskridande sträckor och som inte talar medlemsstaternas språk som passerats under resan.

Hänvisningar till början av denna resolution omfattar [kommissionens studie från oktober 2021](#) (478 sidor på engelska) med titeln "Långdistans gränsöverskridande persontrafik på järnväg". Många (nedan kallade berörda parter) som berörs av internationella transporter intervjuades för att yttra sig.

Det verkar som om problemet med språk för lokförare behandlas två gånger:

— s. 73: *Berörda parter betonade också att de europeiska järnvägarna använder ett brett spektrum av tekniska och operativa system och språk. Inom luftfarten innebär å andra sidan gemensamma standarder och ett enda språk att utbildad flygpersonal kan starta, flyga mellan och landa på nästan alla flygplatser i Europa eller världen utan vidareutbildning.*

— s. 413: *Järnvägar fungerar på olika språk. Lokförare kan behöva tala ett relevant lokalt språk för att uppfylla säkerhetskraven. Annan tågpersonal kan behöva tala ett eller flera lokala språk för att annonsera och ta hand om passagerare.*

Språkproblemet verkar inte åtgärdas i de potentiella åtgärderna för att undanröja hinder för långväga järnvägstransporter (sidan xiii = s. 25).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; finns på alla Europeiska unionens officiella språk och ersätter de två bokstäver som anger språket med ett annat språk, till exempel att ersätta "FR" med "ES" för att ha spanska.

2 Skillnader mellan flyg- och järnvägstransporter

Ett plan går från en flygplats till en annan utan att röra land, så utan att komma i kontakt med det överflygande landet, och därför utan interaktion med befolkningen i landet översvämmade. Om allt går bra har flygbesättningen bara kontakt med proffs (flygledare). Även i händelse av svårigheter finns det ingen kontakt med befolkningen i landet, eftersom flygplanet bara kan landa på en flygplats (ominte, i allmänhet, är olyckan mycket allvarlig, med många dödsfall).

Tvärtom går ett tåg på en järnväg på marknivå. Om allt går bra, mellan två stationer, har tågförarna (och kontrollanterna och resten av besättningen) ingen mer kontakt med befolkningen än för flygtransporter. I händelse av incidenter, försiktighet kommandon för att stoppa tåget, och det finns täta utbyten med befolkningen i landet.

Till exempel, i händelse av ett ledarbrott, ett fall av ett träd på spåret, eller förflyttning av boskap på vägen, måstelokala yrkesverksamma vara involverade, och det finns ett behov av att utbyta information med dem. Vid självmord eller personliga olyckor måste räddningspersonal, polis och rättsliga myndigheter i landet ingripa på plats och därför utbyta information med flygvärdinnorna.

När det gäller järnvägstransporter räcker det därför inte med "ett enda arbetspråk på EU-nivå", utan det är nödvändigt att kunna tala med landets invånare, som inte nödvändigtvis kan det "enda arbetspråket". Det kan erinras om att majoriteten av invånarna i [Europeiska unionen inte förstår engelska i en rapport till Europaparlamentet från september 2022 om Europeiska unionens strategi för flerspråkighet i sin egen kommunikationspolitik](#).

3 Problem med demokratisk funktion i beslutsfattandet

Formellt sett verkar regeln respekterad. Europaparlamentet, Europeiska unionens (partiella) lagstiftande organ, utfärdade en (icke-bindande) resolution efter kommissionens förberedande arbete (studien från oktober 2021). För det andra arbetar kommissionen, som är Europeiska unionens verkställande organ, med genomförandet av denna resolution och håller på att utarbeta ett (bindande) direktiv som sedan måste införlivas i nationell lagstiftning.

3.1 De som berörs mest av språken inom järnvägstransporter förefaller inte ha rådfrågats.

Europeiska kommissionens studie informerades av svaren från många berörda parter inom järnvägstransporter (tabell R.2): infrastrukturförvaltare, gamla eller nya järnvägar, företrädare för passagerare, resebyråer etc. Men det verkar inte som om personalen själva har rådfrågats genom sina fackföreningar. Förteckningen över intervjuade personer eller organisationer ligger mellan sidorna 87 (113) och 94 (120).

Det skulle dock vara lämpligt att samråda med lokförare om deras kommunikationsbehov, även om det är de politiska myndigheterna som måste fatta beslutet.

3.2 Engelskans framträdande i resolutionen från december 2022 verkar vara ett tillägg utan någon större motivering.

Stycket till förmån för införandet av engelska är bland annat två stycken som behandlar den språkliga frågans betydelse:

37. [Europaparlamentet] erkänner språkfrågans betydelse för lokförare som reser över gränserna och uppmanar kommissionen att främja utvecklingen av digitala språkverktyg, som skulle kunna vara en överkomlig lösning för att hjälpa till att övervinna språkbarriärer och fylla befintliga luckor.

38. [Europaparlamentet] betonar vidare behovet av att främja ett enda EU-omfattande arbetspråk, nämligen engelska, för lokförare som transporterar passagerare på långväga

Kommer UE att tvinga tågförare att tala engelska? 3/4

gränsöverskridande sträckor och som inte talar de medlemsstaters språk som passerar under resan.

39. [Europaparlamentet] stöder språkutbildningen för järnvägspersonal så att de på ett adekvat sätt kan svara på alla passagerares krav.

I punkterna 37 och 39 behandlas språkfrågans betydelse i allmänhet. Detta ligger i linje med Europeiska unionens allmänna politik, som främjar flerspråkighet. Å andra sidan talas det i punkt 38 om att ålägga förare av persontåg engelska: man kan undra ”varför engelska”, men också ”varför persontåg?”, eftersom det är önskvärt att utveckla godstransporter på järnväg för en ekologisk omställning av transporterna.

Att främja engelska som ett enda språk verkar inte vara en logisk följd av föregående stycken: om ett sådant beslut skulle fattas måste det motiveras av preliminära argument, vilket inte förefaller vara fallet i förevarande mål. ”Ytterligare” är vanligtvis ett uttryck som indikerar att det som beskrivs inte är en del av huvuddiskursen: betyder detta att önskan att främja engelska lades till utan någon direkt koppling till huvudtalet?

3.3 Tidskriftens kronologi bidrar inte till en demokratisk debatt.

En institutions demokratiska funktion mäts inte enbart genom omröstning med större eller mindre majoritet. Demokratisk funktion kräver tydlig information och debatt för att kunna fatta välgrundade beslut.

Europeiska kommissionens studie är daterad oktober 2021, och parlamentets resolution antogs vid sammanträdesperioden i december 2022. Förhoppningen är att parlamentsledamöterna under denna period har kunnat diskutera innehållet i denna resolution.

Offentliggörandet i Europeiska unionens officiella tidning är dock från maj 2023: nästan sex månader har gått. Detta är mycket långt, och okan inte motivera detta intervall genom översättningsförseningar. Varför en sådan försening?

Artikeln i ”The Telegraph” publicerades först tre dagar senare, med indikationer på ett direktiv som ska utfärdas på hösten (endast fyra månader senare). Det verkar därför som om utarbetandet av direktivet är långt framskridet, medan texten i resolutionen just har offentliggjorts. Eftersom artikeln bara säger ”Källor hävdar att...”, kan vi inte veta var utarbetandet av direktivet är. Detta ger därför små möjligheter för yrkesutövarna eller de olika berörda personerna att yttra sig.

Det är därför möjligt/sannolikt att det direktiv som ska offentliggöras endast kommer att ha utarbetats av teknokrater, utan att hänsyn tas till de viktigaste berörda personernas åsikter. Det är synd.

Vi kan drömma bättre om Europeiska unionens demokratiska funktion.

4 Bilaga: den nuvarande situationen

4.1 Enligt den franska fackföreningen CGT (www.cheminotcgt.fr)

I en artikel² i maj 2021 var facket redan oroat över hot från hela engelska, vilket skulle äventyra järnvägssäkerheten.

² <https://www.cheminotcgt.fr/metiers/exploitation/anglais-la-langue-du-futur-dans-le-monde-ferroviaire/?categorie=32>

*Sedan 2007 fastställs i punkt 8 i bilaga VI till det europeiska direktivet 2007/59/EG miniminormer för språkrav. För att köra ett tåg på det europeiska nätverket måste en mekaniker ha en **B1-nivå av språkkunskaper** i varje land där han kör.*

4.2 Enligt Europeiska unionens officiella tidning

Texten i det³ ovannämnda EU-direktivet anger inte tydligt nivå B1, men ger direkta indikationer på vilka befogenheter som förväntas.

8. SPRÅKTESTER

Den förare som ska kommunicera med infrastrukturförvaltaren i säkerhetsfrågor ska ha språkkunskaper på det språk som anges av den berörda infrastrukturförvaltaren. Denna kunskap måste göra det möjligt för den att kommunicera aktivt och effektivt i rutinmässiga, problematiska och nödsituationer.

Föraren ska kunna använda de meddelanden och kommunikationsmetoder som anges i TSD Drift. Den ska kunna kommunicera i enlighet med nivå 3 i följande tabell:

3 — kan hantera praktiska situationer som inbegriper en oförutsedd del

— kan göra en beskrivning

kan delta i ett enkelt samtal

Minimifrekvensen för undersökningarna är följande: a) språkkunskaper (endast om språket inte är personens modersmål): vart tredje år eller efter frånvaro på mer än ett år

