KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004
KOM(2004) 142 endelig

2004/0048 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet**

(forelagt af Kommissionen)

# BEGRUNDELSE

## 1. REGELSÆTTET PÅ FÆLLESSKABSPLAN

For at etablere et fælles marked for jernbanetransportydelser var det nødvendigt at tilrettelægge et grundlag for åbningen af markedet og reguleringen af det på europæisk plan. Dette krav tog Fællesskabet det første skridt til at opfylde, da det vedtog lovpakken om jernbaneinfrastruktur i 2001[1]. Direktiv 2001/12/EF ændrede visse bestemmelser i det oprindelige direktiv 91/440/EF og tydeliggjorde opgave- og ansvarsfordelingen mellem jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og de kontrolorganer, der skal mægle i konflikter mellem de to førstnævnte. Direktiv 2001/13/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder indfører princippet om gensidig anerkendelse ved at give markedsadgang til enhver virksomhed, der har licens i en af medlemsstaterne og ønsker at udføre international godstransport. Endelig fastlægger direktiv 2001/14/EF regler for tildeling af banekapacitet og for opkrævning af infrastrukturafgifter ud fra dobbeltprincippet om gennemsigtighed og ligebehandling.

I denne proces er medlemsstaterne samtidig blevet pålagt at ophæve "tekniske" hindringer for udviklingen af den transeuropæiske trafik, uden at det må gå ud over sikkerheden, der skal opretholdes på et optimalt niveau. Direktiverne om interoperabilitet mellem jernbanerne[2] har gjort det muligt at igangsætte arbejdet med at fastlægge de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er), der er nødvendige for at banetransportydelser kan udføres i europæisk skala. TSI'erne for højhastighedssystemet blev vedtaget den 30. maj 2002. For de konventionelle tog er første generation af TSI'er ved at blive udarbejdet og forventes vedtaget i maj 2004.

Med forelæggelsen af den anden jernbanepakke[3] i januar 2002 lagde Kommissionen op til en styrkelse af EF-reglerne om jernbanesikkerhed for at opfylde de krav, den definerede interoperabilitet stiller, både i teknisk henseende, og hvad angår det personale, der skal drive togene på interoperabilitetens vilkår. Den anden jernbanepakke bestod af fire indbyrdes forbundne lovgivningsforslag:

– Et forslag til **direktiv om jernbanesikkerhed**, som vedrører definitionen af sikkerhedssystemets grundelementer på infrastrukturforvalternes side og på jernbanevirksomhedernes side. Der skal udvikles en fælles metode for håndtering af sikkerhedsspørgsmålene og tilrettelægges et fælles system for udstedelse, indhold og gyldighed af sikkerhedscertifikater. Endelig skal princippet om uafhængige tekniske undersøgelser af ulykker stadfæstes her på

---

1 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EF om udvikling af Fællesskabets jernbaner; Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder; Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering, EFT L 75 af 15. marts 2001.

2 Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, EFT L 235 af 17. september 1996, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, EFT L 110 af 20 april 2001.

3 Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet - Mod et integreret europæisk jernbanesystem, 23. januar 2002, KOM(2002)18.

samme måde som i de andre sektorer.

– En **ændring af interoperabilitetsdirektiverne 96/48/EF og 2001/16/EF**. Foruden tilpasning af de to direktiver af hensyn til harmoniseringen og indarbejdelse af erfaringerne på området, er der i alt væsentligt tale om at anerkende den rolle, der tillægges det kommende agentur, og om at sikre ensartede anvendelsesområder for det net, hvortil der bliver fri adgang, og det net, hvor der skal anvendes interoperabilitetsregler.

– Et forslag til **forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur**, der skal yde teknisk støtte til interoperabilitets- og sikkerhedsarbejdet. Agenturet skal varetage dels udviklingen af fælles sikkerhedsstandarder samt udviklingen og forvaltningen af et system for kontrol med sikkerhedsniveauet, dels den langsigtede forvaltning af et system for udarbejdelse og ajourføring af TSI'er samt for kontrol med disses praktiske anvendelse.

– Et forslag til **ændring af direktiv 91/440** for at udvide adgangsretten til infrastrukturen, så den også kommer til at omfatte godsbanedrift inden for hver medlemsstat, og for at fremskynde åbningen af markedet.

Disse forslag forventes endeligt vedtaget i begyndelsen af 2004.

Efter forslaget til direktiv om jernbanesikkerhed skal infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne fastlægge deres sikkerhedsledelsessystem således, at jernbanesystemet kan opfylde de fælles sikkerhedsmål, at det opfylder de nationale sikkerhedsregler og de sikkerhedskrav, der fastlægges i TSI'erne, og at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder anvendes. Dette sikkerhedsledelsessystem omfatter bl.a. programmer for personaleuddannelse og systemer, der gør det muligt at sikre, at personalets kompetencer vedligeholdes på et optimalt niveau.

Direktivet fastsætter i øvrigt, at en jernbanevirksomhed skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat for at få adgang til infrastrukturen. Certifikatet attesterer, at de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet, er egnede til at sikre opfyldelsen af de specifikke krav til sikker drift på det pågældende net. Kravene kan vedrøre anvendelse af TSI'er og nationale sikkerhedsregler, godkendelse af personalets certifikater og godkendelse af, at jernbanevirksomhedens rullende materiel tages i brug. Hvad angår personalet, bygger udstedelsen af sikkerhedscertifikat på dokumentation fra jernbanevirksomheden for de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale eller kontrahenters personale til driften, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret.

**Hvad dette sidste element angår, har det altså hurtigt vist sig nødvendigt at vedtage fælles regler for certificering af lokomotivførere for at lette interoperabilitet og forvaltning. Det skulle i sidste ende gøre det lettere at certificere jernbanevirksomheder og samtidig opretholde et højt sikkerhedsniveau samt sikre vilkårene for arbejdskraftens frie bevægelighed i jernbanesektoren.**

Gennemgangen af forslagene i den anden jernbanepakke har bekræftet, at dette aspekt af interoperabiliteten er vigtigt for etableringen af et integreret jernbanemarked. Det er grunden

til, at Kommissionen i forbindelse med den politiske enighed om denne pakke den 28. marts 2003 påtog sig at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om indførelse af et europæisk lokomotivførercertifikat inden udgangen af 2003. Et sådant forslag blev i øvrigt endnu mere nødvendigt under Europa-Parlamentets andenbehandling, hvor Parlamentet accepterede at trække flere ændringsforslag tilbage på betingelse af, at Kommissionen afgav et endnu fastere tilsagn om at forelægge et sådant forslag hurtigst muligt.

## 2. INDLÆG FRA HØRINGEN AF ARBEJDSMARKEDETS PARTER

I 1996 udarbejdede en interoperabilitetsgruppe under Det Paritetiske Udvalg for Jernbaner[4] en rapport[5] for Europa-Kommissionen om de arbejdsmarkedsmæssige aspekter af den europæiske jernbanepolitik. Allerede under udarbejdelsen af denne rapport kunne arbejdsmarkedets parter fremhæve, at **den menneskelige dimension af interoperabiliteten var lige så vigtig som den tekniske, hvis jernbanetransporten skulle fremmes**. 1996-rapporten havde følgende hovedkonklusioner:

- Det er lokomotivførernes kompetencer, man skal harmonisere, ikke deres uddannelser.
- Kravene til kommunikation mellem infrastrukturforvalteren og togpersonalet skal fastlægges af førstnævnte.
- Visse kompetencer kræver psykologiske og fysiske helbredsundersøgelser, som forudsætter en ensartet fremgangsmåde.

Parterne anførte i konklusionerne, at sådanne konvergenser rejser spørgsmålet om en harmonisering af de faglige kompetencer af hensyn til etableringen af en *kvalitetssikringsproces* på fællesskabsplan.

I direkte forlængelse af denne første rapport og under hensyntagen til Kommissionens forslag i infrastrukturpakken fra 1998 og forslaget om interoperabilitet i det konventionelle jernbanenet fra 1999 er sektordialogudvalget gået mere i dybden med emnet; det forelagde sine konklusioner for Kommissionen i marts 2000[6]. Heri behandledes klassificeringen af kompetencerne, mulige metoder til certificering af lokomotivførere, og hvilke roller hver af aktørerne skulle spille (medlemsstaterne, infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og de europæiske institutioner).

Senere er CER (Community of European Railways) og ETF (European Transport Workers' Federation) nået til enighed om vigtige arbejdsmarkedsmæssige rammevilkår for et europæisk

---

4 Udvalget blev nedsat i 1984 med det formål at bistå Kommissionen med at iværksætte Fællesskabets arbejdsmarkedspolitik, hvis formål var at forbedre og harmonisere leve- og arbejdsvilkårene inden for jernbanerne.
Nu tilrettelægges arbejdsmarkedsdialogen på sektorniveau efter bestemmelserne i Kommissionens afgørelse af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998). I jernbanesektoren blev der nedsat et **socialdialogudvalg** i 1999 med repræsentanter for CER (Community of European Railways) og ETF (den europæiske transportarbejderføderation)

5 Arbejdsgruppe om interoperabilitet under Det Paritetiske Udvalg for Jernbaner, arbejdsgruppe nr. 1: "Aspects sociaux de la politique ferroviaire européenne" (sociale aspekter af den europæiske jernbanepolitik), oktober 1996.

6 Railway Social Dialogue (ETF/CER), Joint Study Group on Interoperability, Final Report, March 2000.

jernbanemarked. Forhandlingerne blev indledt i februar 2003, altså på et tidspunkt, hvor det nu foreliggende forslag allerede var på Kommissionens arbejdsprogram for 2003. De var mest koncentreret om arbejdsvilkårene for det kørende personale i grænseoverskridende jernbanetrafik og om et europæisk lokomotivførercertifikat. Aftalen går ud på at indføre et overgangssystem for et europæisk lokomotivførercertifikat[7] og foregriber dermed gennemførelsen af det her foreslåede direktiv. Den understøtter de generelle mål med at indføre et europæisk lokomotivførercertifikat:

- "at lette interoperabiliteten for lokomotivførere med det formål at øge den internationale banetrafik

- at fastholde eller øge sikkerhedsniveauet og, med dette formål, at garantere, at lokomotivførernes præstationer er af høj kvalitet ved at sikre og kontrollere, at kompetenceniveauerne svarer til de benyttede europæiske banenet

- at bidrage til effektiviteten af jernbaneselskabernes forvaltningsmetoder for lokomotivførere i interoperabilitetsdrift

- at mindske risikoen for social dumping."

Spørgsmålet om det kørende personales arbejdsvilkår henhører fuldt ud under traktatens artikel 137, og dermed kan aftaler herom gennemføres via en rådsafgørelse efter reglerne i traktatens artikel 139. Lokomotivførercertifikatet er derimod et spørgsmål om jernbanesystemets sikkerhed og interoperabilitet. Her står der offentlig sikkerhed på spil, og nødvendigheden af en ensartet definition af mindstekrav og udstedelsesvilkår er uomgængelig. Derfor skal der etableres en klar lovramme på europæisk plan, og denne ramme skal hænge nøje sammen med de dele af den anden jernbanepakke, der vedrører interoperabilitet og sikkerhed.

Det foreliggende forslag er i høj grad inspireret af aftalen om et europæisk lokomotivførercertifikat, særlig hvad angår mindstekravene til fysisk og psykologisk egnethed, obligatorisk periodisk kontrol og beskrivelsen af lokomotivføreres obligatoriske kompetencer. Den eneste væsentlige forskel mellem aftalen mellem arbejdsmarkedets parter og dette forslag ligger i forslagets relation til EU, for det lokomotivførercertifikat, som Kommissionen foreslår, består af to dele:

- Første del er EU-certifikatet: det rummer de fælles mindstekrav, der gælder i hele EU. Det udstedes af myndigheden og tilhører lokomotivføreren.

- Anden del er den harmoniserede supplerende attest. Den rummer de særlige krav vedrørende den togforbindelse, som hver lokomotivfører har tilladelse til at køre på, og har altså begrænset gyldighed. Den udstedes af jernbanevirksomheden.

Efterhånden som det fælles jernbanesystem bliver til virkelighed, vil det fælles lokomotivførercertifikat tendere mod at overtage en større og større del af kompetenceattesteringen. Den anden, supplerende del kunne i øvrigt indbygges i det fælles lokomotivførercertifikat, f.eks. ved brug af chipkort.

---

[7] Aftale mellem CER og ETF om et europæisk lokomotivførercertifikat for interoperabilitetskørsel over grænserne, 27. januar 2004.

Aftalen mellem CER og ETF handler kun om den attest, jernbanevirksomheden udsteder. Den ejes af jernbanevirksomheden og er bundet til arbejdskontrakten. Den kan heller ikke træde i stedet for lokoførerbeviser udstedt efter de nationale regler.

## 3. KOMMISSIONENS UNDERSØGELSE

I 2002 fik Kommissionen foretaget en undersøgelse af uddannelses- og kompetencekrav til togpersonale i grænseoverskridende trafik[8].

Undersøgelsens konklusioner blev forelagt i november 2002. De viser for det første, at der er stor forskel på landenes lovregler om betingelserne for at udstede lokomotivførercertifikater, for det andet, at dette medfører store administrative komplikationer med udstedelse af flere sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, der ønsker at køre på forskellige medlemsstaters banenet, og for det tredje at det giver problemer med at tilrettelægge grænseoverskridende togdrift.

Undersøgelsen bekræfter, at togpersonale i grænseoverskridende trafik, personale med ansvar for inspektion af rullende materiel fra andre medlemsstater eller fra tredjelande og personale med ansvar for trafikledelse af tog med udenlandsk togpersonale har brug for særlige kundskaber og supplerende uddannelse. Kompetencekravene varierer stærkt fra land til land med hensyn til sprogkundskaber, drifts- og signalgivningsforskrifter, kendskab til den strækning, der skal køres, anvendelse af forskellige typer rullende materiel og nødprocedurer.

Undersøgelsen fremsætter tre generelle anbefalinger:

- Der må på EU-niveau (eller på medlemsstatsniveau) fastsættes og gennemføres mindstekrav til lokomotivføreres kompetence, bl.a. som afløsning for de certificeringssystemer, der er opstået historisk i kraft af de gamle operatørers praksis.

- Interoperabilitetsbegrebet må udvides, så det muliggør overskridelse af flere grænser, i stedet for som hidtil kun at omfatte bilaterale forhold.

- På grundlag af et harmoniseret system som ERTMS/ETCS må uddannelsen af lokomotivførere, togførere og trafikledere forenkles.

Mere specifikt anbefalede undersøgelsen, at der fastsættes mindstekrav til lægeundersøgelser og periodisk kontrol, at der fastsættes fælles specifikationer for påkrævede psykologiske egenskaber, at der fastsættes fælles specifikationer for kompetencekrav til personale i international trafik, at der fastsættes en ny fremgangsmåde, som skal sikre, at certificerede lokomotivføreres kompetenceniveau opretholdes, at det overvejes at indføre et forenklet kommunikationssystem sideløbende med grundlæggende færdigheder i et fælles sprog, at udenlandske lokomotivførere får tilsvarende rettigheder, når ERTMS/ETCS-systemet fungerer, men at rettighederne begrænses under forhold med driftssvigt, at den jernbanetekniske terminologi, der benyttes under de forskellige operationer, harmoniseres, og at der udvikles og iværksættes harmoniserede driftsregler på europæisk plan.

---

[8] Atkins: Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations. Afsluttende rapport, 28. november 2002.

Efter endt læsning af undersøgelsens konklusioner og anbefalinger forekommer behovet for fælles regler for certificering af lokomotivførere indlysende. Kommissionen har derfor med udgangspunkt i de to rapporter fra arbejdsmarkedets parter og i sin egen undersøgelse og i overensstemmelse med de tilsagn, den har givet, startet en høringsrunde for at vurdere, om et forslag til retsakt på området ville kunne gennemføres.

## 4. SITUATIONEN INDEN FOR DE ANDRE TRANSPORTFORMER

Under udarbejdelsen af dette forslag har Kommissionen kunnet støtte sig på de EU-retsakter, der er vedtaget eller undervejs for de andre transportformer. Det er i alle tilfælde de samme krav, der stilles til systemer for certificering af førere af transportmidler på EU-niveau:

> De skal sikre fri bevægelighed for førere af trafikmidler inden for EU i forlængelse af åbningen af transportmarkederne.
>
> De skal være garanti for optimal sikkerhed på de forskellige trafiknet.

Inden for skibsfarten har Kommissionen indført et lignende system som det her foreslåede, hvor betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport på de indre vandveje i Fællesskabet harmoniseres[9]. Derudover har Kommissionen for nylig stillet forslag[10] om ændring af direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv, hvor der indføres en fællesskabsordning for anerkendelse af beviser for erhvervskompetence udstedt til søfolk uden for EU. Formålet med de foreslåede forskrifter er at sikre, at søfolk fra tredjelande, der arbejder på skibe fra EU, har uddannelser og kompetencebeviser, der opfylder de internationale mindstekrav.

Inden for vejtransporten, hvor direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, netop er trådt i kraft, har Kommissionen lige foreslået en ændring af EU-reglerne om kørekort[11]. Her foreslås det bl.a. at indføre den europæiske kørekortmodel generelt, at indføre et princip om en begrænset administrativ gyldighedsperiode, at harmonisere hyppigheden af lægekontrol for erhvervschauffører og at indføre mindstekrav til grunduddannelse og efteruddannelse for køreprøvesagkyndige.

Inden for luftfarten indførte man rigtignok med direktiv 91/670/EØF[12] princippet om gensidig anerkendelse af personcertifikater inden for civil luftfart, men under drøftelserne om et fælles europæisk luftrum viste disse bestemmelser sig hurtigt at være utilstrækkelige. Hverken uddannelsernes indhold og metoder eller prøve- og tilsynskriterierne er harmoniseret. Kommissionen har derfor i en ensidig erklæring givet tilsagn om at forelægge Parlamentet og Rådet et forslag til foranstaltninger for at afhjælpe manglen på flyveledere og harmonisere udstedelsen af licenser til flyveledere og ATM-personale med det formål at øge sikkerheden.

---

9 Rådets direktiv 96/50/EF af 23. juli 1996 om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet, EFT L 235 af 17.9.1996.

10 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv, KOM(2003)1.

11 Forslag til direktiv om kørekort (omarbejdet udgave), KOM(2003)621 af 8.10.2003.

12 Rådets direktiv 91/670/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af personcertifikater, der giver adgang til udøvelse af funktioner i civil luftfart, EFT L 373 af 31.12.1991.

Det foreliggende direktivforslag har til formål at opstille regler for jernbanesektoren, der er inspireret af gældende eller foreslåede regler for de andre transportformer. Det skulle, som tidligere anført, gøre det lettere at gennemføre den certificering af jernbanevirksomheder, der skal foretages ifølge direktivet om jernbanesikkerhed, og samtidig opretholde et højt sikkerhedsniveau samt sikre vilkårene for arbejdskraftens frie bevægelighed i denne sektor.

Som det fremgår af nedenstående tabel, bygger certificeringsvilkårene (uddannelsesniveau, alder, psykiske og fysiske helbredskrav, udstedende myndighed osv.) på forholdsvis ensartede modeller, som dog tager hensyn til forholdene i hver transportform og dens særlige krav (fysiske krav, alder, erfaring, kendskab til infrastrukturen osv.).

| ***Certifice-ringsvilkår*** | **Jernbaner**<br><br>**(som foreslået)** | **Vejtransport**[13]<br>**1. Generel ramme**<br>2. **Erhverv** | **Lufttransport**[14]<br><br>**Flyveledere** | **Skibstransport**[15]<br>**1. Søfolk**<br>2. **Bådførere** |
|---|---|---|---|---|
| **Udvælgelses-procedure**<br><br>**Adgangskrav** | - Krav vedrørende alder, fysisk og mental egnethed samt skoleuddannelse | 1) Krav vedr. alder samt fysisk egnethed differentieret efter køretøjstype.<br><br>2) Krav om tilsvarende "civilt" kørekort. | - Krav vedr. alder, teoretiske kundskaber, sprogfærdighed, erfaring samt fysisk og mental egnethed. | 1) Krav vedr. alder samt fysisk og mental egnethed.<br><br>2) Samme plus erhvervserfaring og kendskab til lokale besejlingsforhold. |
| **Uddannelses- og eksamens-program** | - Viden om lokomotivkørsel og om infrastruktur.<br><br>- Strenge krav om sprogfærdigheder.<br><br>- Kriterier fastsat i bilag. | 1) Teoretisk og praktisk kendskab til færdselsreglerne.<br><br>2) Viden om sikkerhedsreglerne under kørsel og stilstand.<br><br>- Eksamenskriterier fastsat i bilag. | 1) Teoretisk og praktisk "grunduddannelse" for flyveledere under uddannelse.<br><br>2) Flyvelederuddannelse i arbejdsenheden (specifik for enheden og arbejdsområdet). | 1) Bygger på kravene i STCW-konventionen[16] og på specifikke opgaver ombord.<br><br>2) Viden om regler for sejlads og tekniske regler (motor, ladning osv.). |

13 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt forslaget til direktiv om kørekort (omarbejdet udgave), KOM(2003)621 af 8.10.2003.

14 Oplysningerne i denne tabel refererer til en igangværende undersøgelse om indførelse af et europæisk flyveledercertifikat.

15 1) - Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF af 4. april 2001 om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv, EFT L 136 af 18.5.2001, s. 17-41.
- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv, KOM(2003)1.
2) - Rådets direktiv 96/50/EF af 23. juli 1996 om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet, EFT L 235 af 17.9.1996.

16 STCW-konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **- Uddannelsesinstitution**<br><br>**- Eksaminationsorgan** | - de uddannelsesinstitutioner eller andre organer, som den kompetente myndighed har godkendt til formålet.<br><br>- de uddannelsesinstitutioner eller andre organer, som den kompetente myndighed har godkendt til formålet. | 1) Privat organisation.<br><br>2) Kompetent myndighed udpeget af medlemsstaten.<br><br>1) Harmonisering af de sagkyndiges grunduddannelse.<br><br>2) Kompetent myndighed udpeget af medlemsstaten. | - Den kompetente myndighed fører tilsyn og kan uddelegere. Autorisation af uddannelsesinstitutioner.<br><br>1) Grunduddannelse: uddannelsesinstitutionen.<br><br>2) Enhedsuddannelsen: eksaminatorer udpeget af den kompetente myndighed. | 1) Søfartsuddannelsesinstitution udpeget af medlemsstaten.<br><br>2) Ikke noget særligt organ.<br><br>1) Kompetent myndighed udpeget af medlemsstaten.<br><br>2) Samme (metode ikke fastlagt). |
| **- Udstedelse**<br><br>**- Indehaver** | - certifikat: den kompetente myndighed<br><br>- harmoniseret supplerende attest: jernbanevirksomheden<br><br>- certifikat: lokomotivføreren<br><br>- attest: jernbanevirksomheden | 1) Den kompetente myndighed.<br><br>2) Den kompetente myndighed.<br><br>- 1 og 2) Chaufføren. | - Den kompetente nationale myndighed, uafhængig af uddannelsescentrene.<br><br>- Flyvelederen. | 1) Den kompetente myndighed eller med dennes godkendelse.<br><br>2) Den kompetente myndighed.<br><br>1) Søfolkene.<br><br>2) Bådføreren. |
| **Opbygning** | - EU-model: certifikat, harmoniseret supplerende attest. | 1 og 2) EU-model. | - Ingen EU-model. Gensidig anerkendelse. | 1) Ingen EU-model.<br><br>2) EU-model. |
| **System for tilsyn og kontrol** | - Periodisk lægeundersøgelse<br><br>- periodisk kontrol (rullende materiel og infrastruktur)<br><br>Efter- og videreuddannelse | 1) Administrativ gyldighedsperiode, fornyelse nødvendig.<br><br>2) Harmoniseret periodisk lægeundersøgelse og efter- og videreuddannelse. | - Periodisk kontrol at fysisk og mental egnethed (fornyelse).<br><br>- Obligatorisk minimumsantal timer i aktivitet forudsætning for fornyelse. | 1) Gyldigt i 5 år.<br><br>2) Gyldigt til man fylder 65 år. |

## 5. LOVFORBEREDENDE HØRING

Kommissionen har hørt de berørte parter på grundlag af et høringsdokument, der blev offentliggjort på internettet den 2. juli 2003. Dokumentet blev forelagt på en konference, som Kommissionen holdt den 16. juli 2003 med repræsentanter for hele sektoren: infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, arbejdsmarkedsorganisationer og servicevirksomheder.

Dokumentet vakte bemærkelsesværdigt stor opmærksomhed. Kommissionen modtog cirka tredive officielle reaktioner, som den har lagt ud på webstedet Europa. Princippet om at stille forslag om fælles EU-regler for certificering af lokomotivførere fik en positiv modtagelse. Men man efterlyste stor forsigtighed, hvad angår de økonomiske virkninger af et sådant forslags krav om certificeringsmekanismer og dokumentation, som ikke har eksisteret før. Samtidig blev der fremsat mange kommentarer til enkelthederne i de foreslåede mekanismer og til spørgsmålet om, hvilke mindstekrav der skulle kontrolleres. Disse bemærkninger har i vid udstrækning inspireret Kommissionens videre arbejde med forslaget.

Høringen og alle ovennævnte forhold fører frem til den konklusion, at EU nødvendigvis må fastlægge en fælles model for certificering for at sikre den nødvendige ensartethed og gennemskuelighed. Modellen følger princippet om gensidig anerkendelse og overlader i overensstemmelse med nærhedsprincippet ansvaret for udstedelse af grundcertifikatet til den enkelte medlemsstat og for udstedelse af den harmoniserede supplerende attest med specifikke godkendelser til jernbanevirksomheden.

Direktivforslagets bestemmelser indgår i den fælles transportpolitik. De medvirker derudover til fremskridt på områderne arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser og undviger risikoen for konkurrenceforvridning.

## 6. DIREKTIVETS PRINCIPPER OG OPBYGNING

### 6.1. Anvendelsesområde

Kommissionen har truffet det valg i første omgang at begrænse direktivforslaget til at gælde lokomotivførere i grænseoverskridende trafik på interoperabilitetsvilkår.

Det har nemlig under forberedelserne vist sig, at en iværksættelse i to etaper vil være det mest hensigtsmæssige. Det først fornødne er at give mulighed for hurtig anvendelse af bestemmelserne om certificering af de lokomotivførere, der berøres mest direkte af åbningen af jernbanemarkedet og skal arbejde på andre medlemsstaters område. Det er i denne forbindelse, der opstår uomgængelige krav, som det haster at få gennemført af hensyn til sikkerheden i togdriften.

I næste fase vil Kommissionen på grundlag af en rapport om første fase udvide anvendelsen af det europæiske certifikat til alle lokomotivførere under hensyntagen til de undtagelser, der er gjort med hensyn til anvendelsesområdet i forslaget til direktiv om jernbanesikkerhed, der indgår i den anden jernbanepakke.

Af samme grunde vil det øvrige togpersonale, som indirekte har indflydelse på banetrafikkens sikkerhed, blive medtaget på et senere tidspunkt.

### 6.2. Fælles model for certificering af lokomotivførere

For at sikre ensartetheden, både med hensyn til form og indhold, af de dokumenter, der attesterer egnetheden til at fremføre tog, fastlægger direktivforslaget en fælles model for certificering. Modellens forskellige elementer anerkendes gensidigt af medlemsstaterne.

Ideelt set burde lokomotivførere have et fælles dokument i form af et chipkort. Kortet skulle så udstedes af den kompetente myndighed, mens de forskellige specifikke elementer vedrørende banestrækninger, rullende materiel og periodisk kontrol skulle registreres i chippen. Disse registreringer kunne enten foretages af den kompetente myndighed eller, ved

uddelegering, af vedkommende jernbanevirksomhed eller et andet organ, der har fået opgaven overdraget.

Under den lovforberedende høring modsatte jernbanevirksomhederne sig på det kraftigste, at denne løsning blev iværksat med det samme. Det havde de forskellige grunde til:

– Der findes endnu ingen specifikationer for et sådant chipkort.

  – Sådanne kort skulle ajourføres så hyppigt, at den kompetente myndighed ville være nødt til at uddelegere denne opgave til jernbanevirksomhederne, som derfor ville være nødt til at anskaffe dyrt udstyr.

  – Det er ikke indlysende, hvad nytten af et sådant system er, i betragtning af det forholdsvis ringe antal lokomotivførere, der kører i grænseoverskridende trafik.

Derfor foreslår Kommissionen, at systemet iværksættes i to faser:

– Der udstedes indtil videre to dokumenter på grundlag af certificeringen: a) Et certifikat, der er et kort i samme format som det europæiske kørekort, som udstedes af den kompetente myndighed på grundlag af fælles kriterier, og som anerkendes gensidigt. b) En harmoniseret attest, som udstedes af den jernbanevirksomhed, der beskæftiger lokomotivføreren, og som bekræfter, at denne har de nødvendige specifikke kundskaber (rullende materiel, infrastruktur, periodisk kontrol).

  – På længere sigt samles disse to elementer i et chipkort, hvis funktionelle og tekniske specifikationer fastlægges ved en udvalgsprocedure.

  For at sikre sammenhængen i EU's rammeforskrifter om jernbanesikkerhed foreskrives det, at den certifikatudstedende myndighed skal være den samme som den nationale sikkerhedsmyndighed, der skal oprettes i henhold til artikel 15 i direktivforslaget om jernbanesikkerhed (KOM(2002)21). Den samme myndighed får til opgave at oprette et nationalt certifikatregister, der skal gøre det muligt at finde frem til de vigtigste data om, hvad hver lokomotivfører har gjort for at erhverve og vedligeholde sine kompetencer.

  Det, at medlemsstaternes anerkender hinandens certifikater og harmoniserede supplerende attester, som er udarbejdet efter en fælles model, skal muliggøre en øget mobilitet for lokomotivførerne, både mellem medlemsstater og mellem jernbanevirksomheder. Denne mobilitet forekommer uomgængeligt nødvendig med den øgede liberalisering af jernbanemarkedet, og den er i overensstemmelse med de forskellige traktatfæstede friheder, der er knyttet til etableringen af et enhedsmarked i sektoren.

### 6.3. Mindstekrav for erhvervelse af lokomotivførercertifikat

På grundlag af de oplysninger, der fremkom under høringen og det øvrige forberedende arbejde, skal kravene omfatte mindst et alderskrav for fremførsel af tog, kriterier for medicinsk og psykologisk egnethed, erhvervserfaring og viden om forskellige forhold, der vedrører fremførsel af tog samt endelig kendskab til de banestrækninger, der skal gennemkøres.

Det er vigtigt at bemærke, at der er tale om mindstekrav. Hvis en medlemsstat ønsker det, kan den stille yderligere krav, når den udsteder lokomotivførercertifikat på sit eget område. Men hvis en lokomotivfører med certifikat i overensstemmelse med forskrifterne i dette

direktivforslag har brug for et certifikat for at få adgang til denne medlemsstats område, skal staten anerkende de dele af certifikatet, der svarer til direktivets mindstekrav; den må altså kun forlange supplerende uddannelse vedrørende det pågældende stykke infrastruktur (kendskab til strækningen, signalerne, driftsreglementet osv.).

For at imødekomme visse betænkeligheder og opretholde et højt sikkerhedsniveau i det europæiske jernbanesystem, fastlægges der strenge krav til aspiranternes sprogfærdigheder. Lokomotivførerne skal have de færdigheder i det eller de sprog, som de pågældende infrastrukturforvaltere forlanger, og disse færdigheder skal sætte dem i stand til at kommunikere aktivt og effektivt i rutinemæssige situationer, svigtsituationer og nødsituationer.

Certifikatets fortsatte gyldighed er betinget af periodisk kontrol af, at mindstekravene er opfyldt. På den måde sikres en optimal servicekvalitet, der opfylder indlysende sikkerhedskrav.

I øvrigt erkendes kvaliteten af medlemsstaternes eksisterende uddannelsesinstitutioner og certificeringsprocedurer, hvorfor der i direktivforslaget åbnes mulighed for, at den kompetente myndighed kan uddelegere visse af de opgaver, der ellers er dens. Ansvaret er stadig fuldt ud den kompetente myndigheds, men den kan uddelegere gennemførelsen af visse opgaver, eller give opgaverne i underentreprise, under den forudsætning, at de udføres, uden at der opstår interessekonflikter, og efter gennemsigtige og ikke-diskriminerende fremgangsmåder.

### 6.4. Uddannelse og kompetencebedømmelse

I dette direktivforslag indgår der som bilag V et generelt uddannelsesprogram, som skal gøre det muligt at opnå de faglige kundskaber, der er en forudsætning for at få certifikatet. Programmet suppleres af mere specifikke uddannelsesmål vedrørende rullende materiel og infrastruktur; disse kundskaber beskrives i forslagets bilag VI og VII og giver adgang til den harmoniserede supplerende attest.

Da uddannelsesmulighederne ofte er begrænsede, får medlemsstaterne pligt til at informere offentligheden om, hvordan man får lokomotivførercertifikat. De skal også godkende de institutioner, der skal stå for uddannelsen. Aspiranter skal have adgang til uddannelsen uden forskelsbehandling.

Medlemsstaterne skal desuden oplyse, hvordan aspiranternes kvalifikationer testes. For at sikre størst mulig gennemsigtighed og undgå enhver interessekonflikt, skal eksaminatorgrupperne sammensættes af personer, der er godkendt af den nationale sikkerhedsmyndighed.

### 6.5. Kontrol- og sanktionssystem

Den kompetente myndighed på det pågældende territorium kan til enhver tid kontrollere gyldigheden og indholdet af en lokomotivførers certifikat og harmoniserede supplerende attest.

For det tilfælde at en kompetent myndighed vurderer, at et certifikat udstedt af an anden medlemsstats kompetente myndighed eller en harmoniseret supplerende attest ikke opfylder mindstekravene, indeholder direktivforslaget en procedure, der giver mulighed for at anfægte certificeringen ved i første omgang at rette henvendelse til den udstedende myndighed (hhv. jernbanevirksomheden), derpå i givet fald til agenturet og i sidste instans til Kommissionen.

## 7. ØKONOMISKE VIRKNINGER AF DIREKTIVET

### 7.1. Indledning

De økonomiske virkninger er blevet vurderet ved at opstille to scenarier: et plausibelt referencescenario for den naturlige udvikling uden gennemførelse af det foreliggende forslag og et scenario, hvor forslaget gennemføres i to faser. Derpå er virkningen blevet vurderet som de to scenariers omkostninger og det udbytte, der kan opnås.

Ikke alle nødvendige data har været til rådighed, hvorfor vurderingen på flere punkter bygger på hypoteser.

Vurderingen vanskeliggøres navnlig af følgende forhold:

– Der findes ingen offentligt tilgængelige data om, hvilke omkostninger jernbanevirksomhederne afholder til uddannelse og certificering af deres lokomotivførere.

– Medlemsstaterne får stor frihed hvad angår gennemførelsen, hvad der betyder, at man burde operere med et uendeligt antal scenarier.

– Referencescenariet, som skal afspejler regelværket, som det ville have udviklet sig uden det foreliggende forslag, kan umuligt beskrives præcist i en situation, hvor medlemsstaterne har fuld frihed til at lovgive på området.

### 7.2. Referencescenario

Under den lovforberedende høring anførte flere medlemsstater, at de havde til hensigt inden længe at vedtage national rammelovgivning for certificering af lokomotivførere, eller at de allerede havde sådanne regler. Disse hensigter vil uden tvivl brede sig, for det kommende direktiv om jernbanesikkerhed forlanger af medlemsstaterne, at de skal indføre nationale regler for certificering af jernbanevirksomheder. Gøres der ikke noget på europæisk plan, vil det således ikke vare længe, før vi står med 15 og derpå 25 nationale certificeringsprocedurer, der efter al sandsynlighed vil være indbyrdes stærkt forskellige og afspejle traditionel praksis i hver af de nationale jernbanevirksomheder.

Her skal løsningerne altså findes i hvert enkelt tilfælde ud fra den grænseoverskridende trafik, der bliver tale om, sådan som det er beskrevet i den afsluttende Atkins-rapport, der er omtalt i kapitel 3. Lokomotivførerne uddannes og certificeres først i én medlemsstat og må derpå gennemgå endnu en uddannelse/certificering i hver ny stat, som de skal køre i. Det vil sige, at uddannelserne lægges oven i hinanden uden forud fastlagt strategi med alt, hvad det kan medføre af gentagelser, ekstraomkostninger og tidsspilde.

### 7.3. Scenario for gennemførelse af direktivet

Direktivet skal iværksættes i to faser:

– I fase 1 anvendes det på lokomotivførere i grænseoverskridende trafik.

– I fase 2 anvendes det på alle andre lokomotivførere.

Den kompetente myndighed kan fungere på to måder:

– Enten spiller den kun en rolle som "kontrollerende" myndighed. Udstedelsen af certifikater uddelegeres til en jernbanevirksomhed, undtagen for konkurrerende virksomheders lokomotivførere. Registret oprettes af denne virksomhed eller af en neutral tredjepart, f.eks. infrastrukturforvalteren. Jernbanevirksomhederne udsteder de harmoniserede supplerende attester.

– Eller også udfylder den kompetente myndighed hele sin rolle som udstedende og kontrollerende myndighed. Den udsteder certifikater og opretter registret, og giver eventuelt den tekniske og edb-mæssige del af arbejdet i underentreprise. Jernbanevirksomhederne udsteder de harmoniserede supplerende attester.

Uanset hvilken løsning der vælges, vil der være forskel på virkningerne for forskellige aktører, men som helhed vil omkostningerne være nogenlunde de samme.

## 7.4. Andre hypoteser

### *7.4.1. Antal lokomotivførere, der skal have certifikat*

Man må regne med, at der i EU er omkring 200.000 lokomotivførere. I første fase (der gælder trafikken over grænserne) vil højst 5% blive berørt, dvs. cirka 10.000 lokomotivførere. Det forudsættes, at den øgede trafik over grænserne vil medføre en årlig vækst på 5%, dvs. 500 lokomotivførere om året. Videre forudsættes det, at der udskiftes 5% eller 500 af lokomotivførerne om året. Der skal således udstedes certifikat til 1000 lokomotivførere om året i fase 1, men 10.000 i fase 2.

I betragtning af det store antal lokomotivførere, der skal have certifikat, kan man forestille sig at lade de to faser lappe ind over hinanden. Certificeringen af de andre lokomotivførere kunne begynde, inden der er udstedt certifikat til alle dem, der arbejder i grænseoverskridende trafik.

### *7.4.2. Omkostninger til eksaminatorer*

Der skal en eksaminator til for hver 50 lokomotivførere, dvs. 20 uafhængige eksaminatorer i fase 1 og 200 i fase 2. Eksaminatorerne skal rekrutteres blandt de nuværende lokomotivførere. Det vil medføre en meromkostning per lokomotivfører, der anslås til 1000 EUR i fase 1 og 500 EUR i fase 2, plus et engangsbeløb i starten af hver fase.

### *7.4.3. Omkostninger til godkendelse*

Disse omkostninger bygger på følgende forudsætning: En person per stat i et år til at etablere systemet i fase 1, det dobbelte i fase 2. Desuden skal der bruges en tiendedel årsværk per år per stat for at vedligeholde systemet.

### *7.4.4. Omkostninger til produktion af certifikatet*

Den foreslåede model svarer til den europæiske kørekortmodel i vejsektoren. Kørekortet er et plastkort, der skal fremstilles i millioner af eksemplarer til bilister. Ved sådanne mængder anslås produktionsomkostningerne til 20 cent per kort.

### *7.4.5. Udbytte i form af kortere uddannelsestid*

Atkins-undersøgelsen fra 2002 viste, at det for den undersøgte grænseoverskridende trafik krævede en stor uddannelsesindsats at kvalificere lokomotivførerne til at krydse grænserne. Direktivet skal gøre det muligt at mindske både den tid, det tager at uddanne sådanne

lokomotivførere, ved fra starten at tage hensyn til det internationale element, og den tid de efterfølgende nødvendige prøver tager. Den sparede tid kan anslås til mindst 10% af den tid, det gennemsnitligt tager at uddanne en lokomotivfører.

*7.4.6. Udbytte i form af mindre tidsforbrug på certificering i jernbanevirksomhederne*

Efter direktivet om jernbanesikkerhed skal en jernbanevirksomhed søge om et sikkerhedscertifikat, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde specifikke krav, der er nødvendige for sikker togdrift på det relevante net. Kravene kan vedrøre anvendelse af TSI'er og nationale sikkerhedsregler, procedurer for udstedelse af certifikater til personalet og godkendelse af, at jernbanevirksomhedens rullende materiel tages i brug. Hvad angår personalet, bygger udstedelsen af sikkerhedscertifikat på dokumentation fra jernbanevirksomheden for udvælgelsen af de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale eller kontrahenters personale, herunder dokumentation for, at dette personale opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret.

Direktivet skal gøre det muligt at afkorte den tid, det tager for jernbanevirksomheden at udarbejde dokumentationen, og for den nationale sikkerhedsmyndighed at vurdere dokumentationen.

En undersøgelse, NERA for nylig har foretaget, opgiver følgende tal for EU15:

- Antal beskæftigede ved jernbanerne i Europa: ca. 800 000.
- Gennemsnitlige lønomkostninger: 40 000 EUR om året.
- Samlet lønsum: 32 000 mio. EUR om året.
- Personaleudgifternes gennemsnitlige andel af driftsomkostningerne: 50%.
- Gennemsnitlige driftsomkostninger: 64 000 mio. EUR om året.
- Indtægter i forhold til driftsudgifter: gennemsnitligt 70%, dvs. ca. 44 800 mio. EUR om året.
- Godstransportens andel af de samlede indtægter: ca. 30%, dvs. ca. 13 440 mio. EUR om året.

Udbyttet er ikke det samme for en etableret virksomhed og for en virksomhed, der er ny på markedet, men en besparelse på en måned i den tid, det tager at erhverve et sikkerhedscertifikat til grænseoverskridende trafik, er en betydelig økonomisk besparelse, både i administrationsomkostninger og i startudgifter. Ved at ekstrapolere fra ovenstående tal for EU15 til EU25 med befolkningens størrelse som reference (NERA vurderede, at forholdet mellem trafikniveauer svarer nogenlunde til forholdet mellem befolkningsstørrelser) kan det med rimelighed antages, at der bliver et gennemsnitligt årligt udbytte på 5,3 mio. EUR.

*7.4.7. Udbytte på grund af risikoreduktion*

Jernbanevirksomhederne er ansvarlige for at udvælge og uddanne deres lokomotivførere. Forslaget fastlægger minimumsbetingelser for udvælgelse og uddannelse af lokomotivførere samt en proces for certificering af lokomotivførere. Man kan altså være sikker på, at direktivet vil gøre det muligt at mindske visse former for risiko for jernbanesikkerheden, f.eks. den

risiko, som skyldes virksomheder, der ikke hidtil har anvendt minimumskravene til udvælgelse og uddannelse af personalet, eller visse elementer i certificeringsprocessen.

En arbejdsgruppe under jernbanernes lægetjenesteforening UIMC (Union Internationale des Services médicaux des Chemins de fer) har for eksempel for nylig undersøgt spørgsmålet om psykologisk vurdering af personale med sikkerhedsopgaver. Den udsendte i september 2003 en rapport, hvor den anbefaler systematisk brug af psykologiske prøver ved udvælgelsen og ved 50-års-lægeundersøgelsen, men også når der opstår tvivl om evnen til at varetage sikkerhedskritiske opgaver. Rapporten anfører eksempler på ulykker, der kunne være undgået, hvis der var truffet forholdsregler, efter at psykologiske test havde givet visse indikationer.

Man kan altså konstatere, at pligten til at anvende godkendte eksaminatorer, fastlægge minimumskrav, kontrollere visse kriterier regelmæssigt og certificere personalet under overholdelse af en væsentlig etapefølge, er elementer, der bidrager til at mindske risikoen for fejl, hændelser og ulykker.

Den form for udbytte er det svært at sætte tal på. F.eks. er EVORYS i en igangværende cost-benefit-undersøgelse inden for rammerne af direktiv 2001/16/EF om indførelse af ERTMS over en tyveårig periode nået frem til et udbytte på 6,5 mio. EUR. Tallet repræsenterer en aktualiseret nettoværdi (*Net Present Value*-metoden) og bygger på en nedgang i antallet af dræbte på 14. Tallet medregner ikke værdien af færre tilskadekomne eller færre materielle skader, og omfatter kun virkningerne for EU15-området. En anden kilde foreligger i den økonomiske analyse, der blev udført i 2000 for TSI'en styringskontrol og signaler. Her angives den aktualiserede nettoværdi til 3,7 mio. EUR. I disse undersøgelser sættes værdien til 1,5 mio. EUR for hver dødsulykke.

#### *7.4.8. Udbytte i forbindelse med større mobilitet mellem virksomheder*

Direktivet vil bevirke, at det bliver lettere for lokomotivførerne at få ansættelse i en ny virksomhed. De samfundsmæssige omkostninger ved lukning eller omstrukturering af virksomheder bliver altså lavere. Der kan dog også ske det, at mobiliteten på eget initiativ øges, hvad der kan give ekstra rekrutteringsomkostninger. Et rigtigt lokomotivførermarked i EU kan gøre erhvervet mere attraktivt. Den forventede større dynamik på det europæiske jernbanemarked burde på længere sigt øge beskæftigelsesperspektiverne.

### 7.5. Sammenligningstabel

Værdier i faste, ikke diskonterede euro.

| | **Referencescenario** | **Direktivets fase 2** | **Direktivets fase 2** |
|---|---|---|---|
| **Omkostninger** | | | |
| Gennemsnitlige omkostninger til uddannelse af en lokomotivfører | 45 000 EUR | Ingen virkninger | Ingen virkninger |
| Pligt til uafhængig eksaminering | Cirka 35 mio. EUR | Ca. 1000 EUR/lokofører<br><br>eller 1 mio. | Ca. 500 EUR/lokofører<br><br>eller 5 mio. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | EUR/år<br><br>plus 1 mio. EUR i 2007.<br><br>I alt 11 mio. EUR | EUR/år<br><br>plus 10 mio. EUR i 2009.<br><br>I alt 60 mio. EUR |
| Pligt til godkendelse | Cirka 6 mio. EUR | 1 mio. EUR i 2006<br><br>plus 0,1 mio. EUR/år.<br><br>I alt 2 mio. EUR. | 5 mio. EUR i 2008<br><br>plus 0,5 mio. EUR/år.<br><br>I alt 10 mio. EUR. |
| Etablering af registret og forvaltning | Cirka 34 mio. EUR | 1 mio. EUR per stat i 2006 plus 0,1 mio. EUR per stat/år.<br><br>I alt 46 mio. EUR. | 0,1 mio. EUR per år/stat.<br><br>I alt 23 mio. EUR. |
| Fremstilling af papircertifikater | Cirka 12 mio. EUR | Ingen | Ingen |
| Fremstilling af EU-certifikater | Ingen | 2 mio. EUR i 2006, derpå 40 000 EUR per år.<br><br>I alt 2,4 mio. EUR. | 200 000 EUR per år.<br><br>I alt 2 mio. EUR. |
| Fremstilling af harmoniserede attester | Ingen | 60.000 EUR per år.<br><br>I alt 0,6 mio. EUR. | 60 EUR per certifikat.<br><br>I alt 12 mio. EUR. |
| **Omkostninger I ALT** | **Cirka 87 mio. EUR** | **62 mio. EUR** | **107 mio. EUR** |
| **Udbytte** | | | |
| Udbytte: kortere lokoføreruddan-nelse for andet land | Ingen | 4,5 mio. EUR/år.<br><br>I alt 45 mio. EUR. | 4,5 mio. EUR/år.<br><br>I alt 45 mio. EUR. |
| Udbytte: mindre omfattende lokoførercer-tificering for andet | Ingen | 0,1 mio. EUR/år.<br><br>I alt 1 mio. EUR. | 0,1 mio. EUR/år.<br><br>I alt 1 mio. EUR. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| land | | | |
| Udbytte: mindre tidsforbrug til certificering af virksomhed | Cirka 26,5 mio. EUR | 5,3 mio. EUR/år.<br><br>I alt 53 mio. EUR. | 5,3 mio. EUR/år.<br><br>I alt 53 mio. EUR. |
| Udbytte: risikoreduktion | Cirka 14 mio. EUR | 7 mio. EUR | 21 mio. EUR |
| Udbytte: mobilitet ml. virksomheder | Cirka -20 mio. EUR (samfundsmæs-sige omkost-ninger) | Ingen | Ingen |
| **Udbytte I ALT** | **Cirka 20,5 mio. EUR** | **106 mio. EUR** | **120 mio. EUR** |
| **SALDO** | **-66,5 mio. EUR** | **+44 mio. EUR** | **+13 mio. EUR** |

### 7.6. Konklusion

At videreføre den nuværende situation uden at gennemføre direktivet kan påføre de 25 medlemsstater et tab på 66,5 mio. EUR i de kommende år.

Godkendes direktivforslaget, vil staterne ikke blot slippe for dette tab, men få en gevinst på 44 mio. EUR i første fase (certificering af lokomotivførere i grænseoverskridende trafik) og 13 mio. EUR i anden fase (certificering af alle de lokomotivførere).

## 8. BEMÆRKNINGER TIL ARTIKLERNE

Artikel 1

Direktivforslagets formål anføres, og infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ansvarsområder bekræftes.

Artikel 2

Definitioner.

Artikel 3

Anvendelsesområdet defineres. Direktivet gælder ikke kun for lokomotivførere, men også for andet personale på lokomotivet eller toget, som direkte eller indirekte medvirker til at fremføre toget, og hvis erhvervskvalifikationer dermed har betydning for banetrafikkens sikkerhed. Under de lovforberedende høringer krævede flere eksperter og myndigheder fælles europæiske regler om certificering af personale, der har sikkerhedskritiske opgaver, og Europa-Parlamentet stillede samme krav i ændringsforslag under første- og andenbehandlingen af den anden jernbanepakke.

Artikel 4

Denne artikel beskriver Fællesskabets certificeringsmodel og henviser til bilag I. Modellen består af tre dele: selve certifikatet, den harmoniserede supplerende attest og de data, der skal optages i det nationale register.

Artikel 5

Det fastlægges, hvem der udsteder certifikatet og den harmoniserede attest.

Artikel 6

Her fastlægges certifikatets og den supplerende harmoniserede attestations gyldighedsområde.

Artikel 7 til 11

I disse artikler fastlægges kravene til aspiranter, der ansøger om certifikat og harmoniseret supplerende attest.

Artikel 14

Her fastlægges betingelserne for at en lokomotivfører kan bevare sit certifikat og sin harmoniserede supplerende attest. Det drejer sig bl.a. om periodiske kontroller som f.eks. lægeundersøgelser og kontrol af strækningskendskab.

Artikel 15

I denne artikel fastlægges det, hvilke virkninger det får for certifikatet, når en lokomotivfører overgår fra en jernbanevirksomhed til en anden eller forlader sit job.

Artikel 16 til 19

Her fastlægges det, hvilke opgaver de kompetente myndigheder har med at udstede certifikater, og hvilken ordning der gælder for uddelegering af disse opgaver.

Artikel 20

Her fastlægges kravene til registrering af data i hele processen for certificering af lokomotivførere.

Artikel 21 til 24

Her fastlægges procedurerne i forbindelse med udannelse, eksamener og uafhængige evalueringer.

Artikel 25

Denne artikel indeholder bestemmelserne for andet personale på lokomotivet eller toget, som direkte eller indirekte medvirker til at fremføre toget, og hvis erhvervskvalifikationer dermed har betydning for banetrafikkens sikkerhed.

Artikel 26 og 27

Her anføres det, hvilke kontroller den kompetente myndighed kan gennemføre, og hvilke sanktioner medlemsstaterne skal indføre.

Artikel 28

Denne artikel fastsætter undtagelsesmulighederne. De tilladte undtagelser er identiske med dem, der er fastsat i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Artikel 29 og 30

Sædvanlige bestemmelser om ændring af bilag og udvalgsprocedurer. Det kompetente udvalg bliver det, der er nedsat i henhold til interoperabilitetsdirektiverne, og dette udvalg får også kompetencen i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet.

Artikel 31

Jernbaneagenturet skal følge med i iværksættelsen af direktivet og udarbejde en rapport om certificeringens udvikling. Denne rapport vil gøre det muligt at træffe de nødvendige foranstaltninger, inden direktivet bringes i anvendelse for alle lokomotivførere og andet personale.

Artikel 32 og 33

Standardbestemmelser om gennemførelse af direktivet i national ret.

Artikel 34

I denne artikel foreslås det, at direktivet gennemføres gradvis: først gennemførelse i national ret og oprettelse af de nationale registre, derpå certificering af lokomotivførere i grænseoverskridende trafik og endelig certificering af de andre lokomotivførere og andet personale. Artiklen indeholder desuden bestemmelserne om lokomotivførere, der udøver deres erhverv eller er under certificering efter gældende regler, før dette direktiv træder i kraft.

BILAG I

I dette bilag præciseres EU-modellen for hvert element i certificeringen: certifikatet, den harmoniserede supplerende attest og de data, der skal optræde i registret.

BILAG II

Dette bilag beskriver lokomotivførerens opgaver.

BILAG III

Grundkravene ved udvælgelse af lokomotivførere præciseres nærmere: skoleuddannelsens længde, lægeundersøgelser, sprogprøver. De nødvendige periodiske kontroller beskrives også nærmere. Bilaget ligger tæt op ad den aftale, arbejdsmarkedets parter underskrev den 27. januar 2004.

BILAG IV

Bilaget indeholder de kriterier, der skal følges for det generelle uddannelsesprogram og prøverne.

BILAG V

Målsætningerne for de generelle faglige kundskaber anføres. Bilaget ligger tæt op ad den aftale, arbejdsmarkedets parter underskrev den 27. januar 2004.

BILAG VI

Målsætningerne for de faglige kundskaber vedrørende det rullende materiel anføres. Bilaget ligger tæt op ad den aftale, arbejdsmarkedets parter underskrev den 27. januar 2004.

BILAG VII

Målsætningerne for de faglige kundskaber vedrørende infrastruktur anføres. Bilaget ligger tæt op ad den aftale, arbejdsmarkedets parter underskrev den 27. januar 2004.

## 9. SUBSIDIARITET

Det foreslåede direktiv sigter mod at fastlægge en fælles lovramme for certificering af lokomotivførere og togpersonale, som har til opgave at transportere personer og gods. Det vil gøre det lettere for personalet at arbejde under interoperabilitetsvilkår. Det vil medvirke til at øge den internationale jernbanetrafik, til at opretholde eller øge sikkerhedsniveauet ved at sikre kvaliteten i det kørselsansvarlige personales præstationer, idet det sikres og kontrolleres, at kompetenceniveauerne svarer til de benyttede europæiske banenet, til at effektivisere forvaltningen af lokomotivførere, der arbejder under interoperabilitetsvilkår for jernbanevirksomhederne, og til at mindske risikoen for social dumping.

Da disse mål ikke kan nås i tilstrækkelig grad af medlemsstaterne hver for sig, hvad der fremgår af den undersøgelse, Kommissionen foretog i 2002 (se kapitel 3), men bedre kan realiseres på EU-niveau, sådan som det påvises i ovenstående vurdering af de økonomiske virkninger (se kapitel 7), kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

## 10. FINANSIELLE VIRKNINGER

Dette forslag er ikke ledsaget af en finansieringsoversigt.

Til de beslutningsprocedurer, der fastlægges i forslaget, gøres der brug af et eksisterende udvalg (direktiv 96/48/EF, artikel 21). Omkostningerne til eventuelle supplerende møder vil blive afholdt over budgetkontoen for dette udvalg.

De omkostninger, direktivet medfører for Jernbaneagenturet, afholder agenturet selv; de er allerede delvis taget i betragtning i den finansieringsoversigt, der ledsager forslaget til forordning om oprettelse af dette agentur, og som indgår i den anden jernbanepakke. Det er ifølge forordningen agenturets direktørs opgave i givet fald at stille forslag om budgetstigninger efterhånden som de reelle behov viser sig.

2004/0048 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[17],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[18],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[19],

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251[20], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/xxx/EF af … om jernbanesikkerhed[21] skal infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne fastlægge deres sikkerhedsledelsessystem således, at jernbanesystemet kan opfylde de fælles sikkerhedsmål, at det opfylder de nationale sikkerhedsregler og de sikkerhedskrav, der fastlægges i tekniske specifikationer for interoperabilitet, og at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder anvendes. Dette sikkerhedsledelsessystem omfatter bl.a. programmer for personaleuddannelse og ordninger, der gør det muligt at sikre, at personalets kompetencer vedligeholdes, og at opgaverne udføres i overensstemmelse hermed.

(2) Direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed] fastsætter, at en jernbanevirksomhed skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat for at få adgang til jernbaneinfrastrukturen.

(3) I overensstemmelse med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner[22] har jernbanevirksomheder, der er indehavere af en licens, siden den 15. marts 2003 haft adgang til det transeuropæiske godsbanenet og vil senest fra 2008 få adgang til hele nettet til at udføre international banegodstransport. I den

---

17 EUT C af , s. .
18 EUT C af , s. .
19 EUT C af , s. .
20 EUT C af , s. .
21 EUT L […] af […], s. […].
22 EFT L 237 af 24.8.1991. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

anden jernbanepakke[23] udvides denne adgangsret til hele nettet for international banegodstransport til at gælde alle typer af banegodstransport. Denne gradvise udvidelse af adgangsrettighederne vil uvægerligt føre til en forøgelse af den grænseoverskridende jernbanegodstransport. Og deraf følger en øget efterspørgsel efter lokomotivførere, der er uddannet og certificeret til grænseoverskridende trafik.

(4) En undersøgelse, som Kommissionen foretog i 2002, viste, at der var store forskelle mellem de nationale lovgivninger om betingelserne for certificering af lokomotivførere. For at imødegå denne forskellighed og samtidig opretholde det nuværende høje sikkerhedsniveau inden for jernbanesystemet i Fællesskabet bør der fastsættes fællesskabsregler for certificering af lokomotivførere.

(5) Disse fællesskabsregler bør som led i den fælles transportpolitik også bidrage til gennemførelsen af Fællesskabets politikker vedrørende arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser, dog således at eventuel konkurrenceforvridning undgås.

(6) For at sikre den fornødne ensartethed og gennemskuelighed bør Fællesskabet fastlægge en standardmodel for et dokument, der tjener som bevis for, at lokomotivførerne dels opfylder visse grundlæggende krav og egnethedskriterier, dels har den fornødne kompetence, og dette dokument bør være genstand for medlemsstaternes gensidige anerkendelse; ansvaret for udstedelse af grundcertifikatet overlades til medlemsstaterne, mens jernbanevirksomhederne får ansvaret for at udstede den harmoniserede supplerende attest.

(7) Disse fælles bestemmelser bør især have til formål at lette lokomotivførernes mobilitet mellem medlemsstater, men også mellem jernbanevirksomheder, og endelig generelt at gøre det lettere for alle aktører inden for jernbanesektoren at anerkende certifikater og harmoniserede supplerende attester. Med henblik herpå må det nødvendigvis fastlægges, hvilke mindstekrav en aspirant skal opfylde for at erhverve et grundcertifikat og en supplerende harmoniserede attest.

(8) Kravene bør vedrøre mindstealder for fremførsel af tog, aspirantens fysiske og psykologiske egnethed, erhvervserfaring og kundskaber på visse områder, der er relevante for fremførsel af tog, samt kendskab til den infrastruktur, han skal benytte.

(9) Dette direktiv bør ikke berøre anvendelsen af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger[24] eller af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger[25].

(10) Alle oplysningerne i certifikatet, den harmoniserede supplerende attest og registrene bør anvendes af de nationale sikkerhedsmyndigheder for at lette evalueringen af certificeringen af personalet som omhandlet i artikel 10 og 11 i direktiv 2004/xxx/EF

---

23 Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet – "Mod et integreret europæisk jernbanesystem" af 23. januar 2002, KOM(2002)18.

24 EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

25 EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

om jernbanesikkerhed og fremskynde udstedelsen af de sikkerhedscertifikater, der er omhandlet i de nævnte artikler.

(11) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[26].

(12) Medlemsstaterne bør fastsætte relevante kontrolforanstaltninger og sanktioner mod overtrædelser af deres nationale bestemmelser om gennemførelse af dette direktiv.

(13) For at jernbanetransporten kan fungere tilfredsstillende, er det nødvendigt, at lokomotivførere, der i forvejen udøver deres erhverv inden dette direktivs ikrafttræden, kan bevare deres erhvervede rettigheder i en overgangsperiode.

(14) Da indførelsen af fælles rammebestemmelser om certificering af personale i lokomotiver og tog til passagerbefordring og godstransport ikke kan realiseres af medlemsstaterne, kan Fællesskabet i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, træffe foranstaltninger. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

[26] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

# Kapitel I
# Formål, anvendelsesområde og definitioner

*Artikel 1*
*Formål*

Dette direktiver fastsætter betingelserne og procedurerne for certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet. I denne sammenhæng fastsætter det også de opgaver, som påhviler de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, lokomotivførere og andre aktører inden for sektoren, bl.a. jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og uddannelsescentre.

Ansættelse af togpersonale, der er certificeret i overensstemmelse med dette direktiv, fritager ikke jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne for forpligtelsen til at indføre et internt system til tilsyn med og kontrol af deres togpersonales kvalifikationer og adfærd som led i artikel 9 og bilag III i direktiv 2004/xxx/EF om jernbanesikkerhed. Certifikatet fritager hverken jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren for deres ansvar på sikkerhedsområdet, og især uddannelse af deres personale.

*Artikel 2*
*Definitioner*

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

a) a) ”kompetent myndighed”: Myndighed, der af medlemsstaten er beføjet til at udstede lokomotivførercertifikat efter at have forvisset sig om, at aspiranten opfylder de gældende krav. Det drejer sig om den nationale sikkerhedsmyndighed, der er oprettet i medfør af artikel 16 i direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed].

b) ”lokomotivfører”: Person, der er i stand til på en selvstændig, ansvarsfuld og sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde at føre rangerlokomotiver, arbejdstog eller tog til passagerbefordring eller godstransport. Lokomotivførerens opgaver er anført i bilag II til dette direktiv.

c) ”togpersonale”: I dette direktiv forstås ved togpersonale dels lokomotivførere, dels "andet personale” på lokomotivet eller toget, som indirekte medvirker til at fremføre toget, og hvis faglige kvalifikationer dermed har betydning for banetrafikkens sikkerhed.

d) "infrastrukturforvalter": ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur eller en del deraf, jf. artikel 3 i direktiv 91/440/EØF.

e) "jernbanevirksomhed": Enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i godstransport og/eller personbefordring med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækkraften; det omfatter også virksomheder, som kun leverer trækkraft.

f) "tekniske specifikationer for interoperabilitet" ("TSI"): De specifikationer, der er vedtaget som led i Rådets direktiv 96/48/EF[27] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF[28], og som skal overholdes for sikre interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem.

g) "agenturet": Det Europæiske Jernbaneagentur, der er oprettet ved [Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. …/2004][29].

h) "sikkerhedscertifikat": Certifikat, som den nationale sikkerhedsmyndighed udsteder til en jernbanevirksomhed, jf. artikel 10 i direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed].

i) "sikkerhedsgodkendelse": Certifikat, som den nationale sikkerhedsmyndighed udsteder til en infrastrukturforvalter, jf. artikel 11 i direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed].

*Artikel 3*
*Anvendelsesområde*

Dette direktiv tager sigte på certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet for en jernbanevirksomhed, der skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat, eller en infrastrukturforvalter, der skal være i besiddelse af en sikkerhedsgodkendelse.

# Kapitel II
# Certificering af lokomotivførere

*Artikel 4*
*Fællesskabsmodel for certificering*

1. Alle lokomotivførere skal være i besiddelse af de nødvendige egenskaber og kvalifikationer for at kunne fremføre tog og være indehaver af følgende dokumenter:

   a) Et certifikat, der viser førerens identitet, den udstedende myndighed og gyldighedsperioden. Certifikatet tilhører lokomotivføreren og udstedes efter ansøgning fra en lokomotivføreraspirant, der opfylder de minimumskrav, der stilles til helbred og psykologisk egnethed, grundlæggende skoleuddannelse og generelle faglige kvalifikationer. Certifikatet udformes som foreskrevet i bilag I.

---

27 EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.
28 EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.
29 EUT L […] af […].

b) En harmoniseret attest, der beviser, at indehaveren inden for rammerne af jernbanevirksomhedens - eller hvis lokomotivføreren er ansat af en infrastrukturforvalter, dennes - sikkerhedsledelsessystem har gennemgået en supplerende uddannelse; attesten angiver, hvilket rullende materiel og på hvilken infrastruktur indehaveren har ret til at køre. Den harmoniserede attest udformes som foreskrevet i bilag I.

2. Den harmoniserede supplerende attest giver adgang til at fremføre lokomotiver inden for en eller flere af følgende kategorier:

a) kategori A: rangerlokomotiver og arbejdstog

b) kategori B: personbefordring

c) kategori C: godstransport.

3. For så vidt angår det i stk. 1, litra a), nævnte certifikat, finder den generelle ordning for anerkendelse af erhvervsuddannelser, der er indført ved Rådets direktiv 92/51, fortsat anvendelse på anerkendelse af faglige kvalifikationer hos lokomotivførere, der er statsborgere i en medlemsstat, og som har opnået deres uddannelsesbevis i et tredjeland. Lokomotivførere, der får anerkendt deres faglige kvalifikationer på dette grundlag, bør certificeres i overensstemmelse med dette direktiv.

*Artikel 5*
*Udstedende organer*

1. Det i artikel 4, stk. 1, litra a), nævnte certifikat udstedes af den kompetente myndighed, der omhandlet i artikel 2, litra a). Den kompetente myndighed kan kun uddelegere denne opgave på de i artikel 17 fastsatte betingelser.

2. Den i artikel 4, stk. 1, litra b), nævnte harmoniserede attest udstedes af den jernbanevirksomhed, som beskæftiger lokomotivføreren, eller i givet fald, af infrastrukturforvalteren.

*Artikel 6*
*Gensidig anerkendelse*

1. Når en lokomotivfører er i besiddelse af et certifikat og en harmoniseret supplerende attest, der er udstedt i overensstemmelse med dette direktiv, har den pågældende ret til at fremføre tog, forudsat at den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der er ansvarlig for den pågældende trafik, er indehaver af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, og kun på banestrækninger, som både den harmoniserede supplerende attest og sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen gælder for.

2. Certifikater, som en medlemsstat har udstedt efter reglerne i dette direktiv, anerkendes af de øvrige medlemsstaterne.

# Kapitel III
# Betingelser og procedure for erhvervelse af certifikat og harmoniseret supplerende attest

*Artikel 7*
*Mindstekrav*

For at erhverve et certifikat skal aspiranten opfylde de mindstekrav, der er fastsat i artikel 8, 9 og 11, stk. 1 og 2.

For at erhverve en harmoniseret supplerende attest skal aspiranten være i besiddelse af et certifikat og opfylde de mindstekrav, der er fastsat i artikel 10 og 11, stk. 1, 3 og 4.

En medlemsstat kan stille større krav ved udstedelsen af certifikater på sit eget område, jf. dog artikel 6.

*Artikel 8*
*Mindstealder*

Aspiranten skal være fyldt 20 år. Medlemsstaterne kan dog udstede et certifikat til en aspirant, der er fyldt 18 år; i så fald er certifikatets gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område.

*Artikel 9*
*Uddannelse og grundlæggende kvalifikationer*

1. Aspiranten skal have en grunduddannelse svarende til niveau 3 i Rådets beslutning 85/368/EØF[30] og opfylde de krav, der er fastsat bilag III.

2. Aspiranten skal godtgøre sin fysiske og mentale egnethed ved en undersøgelse foretaget af en læge, der er anerkendt af den kompetente myndighed. Undersøgelsen omfatter mindst de forhold, der er anført i punkt 2.1 og 4 i bilag III.

3. Aspiranten skal godtgøre sin psykologiske egnethed ved en undersøgelse foretaget af en psykolog, der er anerkendt af den kompetente myndighed. Undersøgelsen omfatter mindst de forhold, der er anført i punkt 2.2 i bilag III.

4. Det kriterium for de grundlæggende sprogfærdigheder, der er nævnt i punkt 5 i bilag III, skal være opfyldt og underkastes kontrol, hver gang en lokomotivfører skal køre på nye strækninger, som stiller nye krav til sprogfærdigheder.

---

30 EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56.

*Artikel 10*
*Erhvervserfaring*

Med forbehold af artikel 6 kan en medlemsstat på sit eget område kræve, at aspiranten dokumenterer mindst to års erhvervserfaring inden for kategori A, jf. artikel 4, stk. 2, litra a), inden den pågældende kan få adgang til kategori B og C.

*Artikel 11*
*Faglige kvalifikationer*

1. Aspiranten skal have fulgt et komplet uddannelsesforløb, som det er beskrevet i punkt 1 i bilag IV, og som består af en del, der vedrører certifikatet og en anden del, som vedrører den harmoniserede supplerende attest. Undervisningsmetoden skal opfylde kriterierne i punkt 2 og 3 i bilag IV.

2. Aspiranten skal have bestået en prøve i almene faglige kundskaber; prøven skal mindst omfatte de generelle emner, der er anført i bilag V.

3. Aspiranten skal have bestået en prøve i faglige kundskaber om det rullende materiel, for hvilket der ansøges om en harmoniseret supplerende attest; prøven skal mindst omfatte de generelle emner, der er anført i bilag VI.

4. Aspiranten skal have bestået en prøve i faglige kundskaber om den infrastruktur, for hvilken der ansøges om en harmoniseret supplerende attest. Prøven skal mindst omfatte de generelle emner, der er anført i bilag VII. I givet fald omfatter prøven også sprogfærdigheder i overensstemmelse med artikel 9, stk. 4.

*Artikel 12*
*Ansøgning om certifikat*

1. Den kompetente myndighed offentliggør proceduren for erhvervelse af certifikat, herunder de fornødne formularer.

2. Ansøgning om certifikat indgives til den kompetente myndighed af aspiranten eller dennes arbejdsgiver.

3. Ansøgninger til den kompetente myndighed kan vedrøre:

   a) udstedelse af et nyt certifikat: i så fald drejer det sig om en lokomotivfører på begynderniveau, en lokomotivfører, der har udøvet erhvervet inden dette direktivs ikrafttræden, eller en anmodning om udstedelse af duplikat.

   b) en ajourføring: et eller flere data i certifikatet har ændret sig, og certifikatet skal ajourføres.

*Artikel 13*
*Udstedelse af certifikat*

Den kompetente myndighed udsteder certifikatet senest tre uger efter at have modtaget alle de fornødne dokumenter.

Certifikatet udstedes på den udstedende medlemsstats officielle sprog. Certifikatet skal fornys hvert femte år.

Certifikatet tilhører lokomotivføreren og udstedes i ét eksemplar. Certifikatet må kun kopieres af den kompetente myndighed efter ansøgning om udstedelse af et duplikat.

*Artikel 14*
*Periodisk kontrol*

1. Indehavere af certifikater og harmoniserede supplerende attester skal undergå periodiske undersøgelser og/eller prøver vedrørende de betingelser, der omhandlet i artikel 9 og 11. Det skal ske med mindst følgende hyppighed:

   a) lægeundersøgelser (fysisk og mental egnethed): hvert tredje år i alderen indtil 60 år, derefter hvert år

   b) strækningskendskab: fastsættes af den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat

   c) kendskab til det rullende materiel: fastsættes af den jernbanevirksomhed, som lokomotivføreren er ansat af, på grundlag af dens eget sikkerhedsledelses-system.

   Hver gang en sådan kontrol er foretaget, bekræfter jernbanevirksomheden ved en påtegning på den harmoniserede attest og i det i artikel 20 nævnte register, at lokomotivføreren opfylder de pågældende krav.

2. Uden at det i øvrigt berører de i stk. 1 nævnte periodiske kontrolforanstaltninger, indfører jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne et system for tilsyn med deres lokomotivførere. Hvis resultaterne af et sådant tilsyn rejser tvivl om, hvorvidt en lokomotivfører stadig er kvalificeret og kan beholde sit certifikat og sin harmoniserede attest, tager arbejdsgiveren øjeblikkelig de fornødne forholdsregler. Om fornødent anmoder han den kompetente myndighed om at inddrage certifikatet.

*Artikel 15*
*Ansættelsens ophør*

Når en lokomotivfører ikke længere er ansat ved en jernbanevirksomhed, underretter virksomheden straks den kompetente myndigheder herom.

Certifikatet bevarer sin gyldighed, jf. dog artikel 14.

Den harmoniserede supplerende attest mister sin gyldighed ved ansættelsens ophør.

*Artikel 16*
*Ændring og inddragelse*

1. Arbejdsgiveren, eller i givet fald lokomotivføreren selv, underretter straks den kompetente myndighed om enhver ændring i lokomotivførerens helbred, der kan

rejse tvivl om, hvorvidt denne stadig er kvalificeret og kan opretholde sit certifikat eller den harmoniserede supplerende attest.

2. Hvis den kompetente myndighed konstaterer, at en lokomotivfører ikke længere opfylder en eller flere af betingelserne, inddrager den øjeblikkeligt certifikatet og i givet fald den harmoniserede supplerende attest. Den meddeler straks vedkommende og dennes arbejdsgiver sin begrundede afgørelse, uden at det berører den i artikel 19 fastsatte klageadgang. Inddragelsen er midlertidig eller definitiv alt efter, hvor stor risiko forholdet indebærer for jernbanesikkerheden. Den kompetente myndighed ajourfører det i artikel 20 omhandlede register.

3. Medlemsstaterne træffer alle hensigtsmæssige foranstaltninger for at undgå forfalskning af certifikaterne og uautoriserede ændringer i det i artikel 20 omhandlede register. Arbejdsgiveren skal sikre og kontrollere, at tjenstgørende lokomotivførere til enhver tid er i besiddelse af et gyldigt certifikatet og en gyldig supplerende attest.

# Kapitel V

# Den kompetente myndigheds opgaver og afgørelser

*Artikel 17*
*Den kompetente myndigheds opgaver*

1. Den kompetente myndighed udfører sine opgaver på en gennemskuelig måde uden forskelsbehandling.

   Den reagerer hurtigt på begæringer og anmodninger om oplysninger, og den fremsætter omgående sine eventuelle anmodninger om supplerende oplysninger som led i sagsbehandlingen ved udstedelse af certifikater.

2. De i stk. 4 nævnte opgaver kan den kompetente myndighed uddelegere eller give i underentreprise til en tredjepart, forudsat at den pågældende kan udføre disse opgaver, uden at der opstår interessekonflikter.

Opgaverne uddelegeres på en gennemskuelig måde uden forskelsbehandling.

3. Når den kompetente myndighed uddelegerer opgaverne eller giver dem i underentreprise til en jernbanevirksomhed, skal mindst en af følgende to betingelser overholdes:

   a) jernbanevirksomheden udsteder kun certifikater til sine egne lokomotivførere

   b) jernbanevirksomheden har inden for det pågældende område ikke eneret til at udføre nogen af de opgaver, den har fået uddelegeret eller i underentreprise.

4. De i litra a) - e) nævnte opgaver kan uddelegeres, forudsat at de dertil hørende betingelser overholdes:

a) kontrol af den fysiske og mentale egnethed: den foretages af læger eller arbejdsmedicinske institutter, der er godkendt af den kompetente myndighed

b) kontrol af den psykologiske egnethed: den foretages af psykologer eller arbejdspsykologiske institutter, der er godkendt af den kompetente myndighed

b) kontrol af generelle faglige kvalifikationer: den foretages af institutioner eller eksaminatorer, der er godkendt af den kompetente myndighed

d) udstedelse og ajourføring af certifikater: den kan uddelegeres til en tredjepart, der er godkendt af den kompetente myndighed

e) opgaver vedrørende føring af det i artikel 20 omhandlede register: opgaverne kan uddelegeres til en tredjepart, der er udpeget af den kompetente myndighed.

5. Når den kompetente myndighed uddelegerer opgaverne eller giver dem i underentreprise, har de bemyndigede eller underentreprenørerne pligt til under udførelsen af deres opgaver at overholde de forpligtelser i dette direktiv, der er pålagt de kompetente myndigheder.

6. Når den kompetente myndighed uddelegerer opgaverne eller giver dem i underentreprise, indfører den et system til kontrol af udførelsen af disse opgaver, der gør det muligt for den at sikre sig, at de i stk. 2 og 3 nævnte betingelser er opfyldt.

7. Kontrollen med de faglige kvalifikationer vedrørende det rullende materiel og infrastrukturen udøves af jernbanevirksomheden.

*Artikel 18*
*Godkendelse*

Uddelegering af opgaver i henhold til artikel 17 kan kun ske til en person eller en organisation, som er godkendt på forhånd af den kompetente myndighed eller af et af medlemsstaten udpeget godkendelsesorgan. Godkendelsesprocessen bygger på de relevante europæiske standarder i EN 45000-serien og på en bedømmelse af et dossier, som ansøgerne fremlægger til godtgørelse af deres kvalifikationer på det pågældende område.

Den kompetente myndighed offentliggør og ajourfører et register over de personer og organisationer, der er godkendt i henhold til dette direktiv.

*Artikel 19*
*Den kompetente myndigheds afgørelser*

1. Den kompetente myndighed begrunder sine afgørelser.

2. Den kompetente myndighed indfører administrativ klageadgang, således at arbejdsgiveren og lokomotivføreren kan kræve fornyet behandling af en afgørelse, der er truffet i henhold til artikel 12 eller om en inddragelse som omhandlet i artikel 16, stk. 2.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den kompetente myndigheds afgørelser kan prøves ved en domstol.

*Artikel 20*
*Dataudveksling og registre*

1. De kompetente myndigheder skal:

a) føre et register over alle certifikater, der er udstedt, udløbet, ændret, inddraget, annulleret eller anmeldt tabt eller ødelagt. Registret indeholder hvert certifikats data, som kan genfindes ved hjælp af et nationalt nummer, der er tildelt hver lokomotivfører. Det ajourføres regelmæssigt

b) levere oplysninger om de nævnte certifikaters status til de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater, til agenturet eller til arbejdsgivere, der ønsker at få kendskab til eller kontrollere visse data ved ansættelse af lokomotivførere.

2. Jernbanevirksomhederne skal:

a) føre et register over alle harmoniserede supplerende attester, der er udstedt, udløbet, ændret, inddraget, annulleret eller anmeldt tabt eller ødelagt. Registret indeholder dataene fra alle attester og dataene vedrørende den i artikel 14 omhandlede periodiske kontrol. Det ajourføres regelmæssigt

b) samarbejde med den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor de er etableret, med henblik på at sammenkoble deres register med den kompetente myndigheds register for at give sidstnævnte øjeblikkelig adgang til de nødvendige data

c) levere oplysninger om disse attesters status til de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater.

3. De kompetente myndigheder samarbejder med agenturet for at sikre registrenes interoperabilitet. Med henblik herpå vedtager Kommissionen efter den i artikel 30, stk. 2, omhandlede procedure og på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet de grundlæggende parametre for de registre, der skal indføres, f.eks. de data, der skal registreres, deres format samt en protokol for dataudveksling.

4. De kompetente myndigheder forvisser sig om, at de registre, som de opretter i henhold til stk. 1, og den måde, de udnyttes på, opfylder bestemmelserne i direktiv 95/46/EF.

5. Agenturet forvisser sig om, at det system, der oprettes i henhold til stk. 2, litra a) og b), opfylder bestemmelserne i forordning (EF) nr. 45/2001.

# Kapitel VII

# Uddannelse af lokomotivførere

*Artikel 21*
*Uddannelse*

1. Proceduren for erhvervelse af lokomotivførercertifikat, jf. artikel 12, stk. 1, omfatter det uddannelsesprogram, der er nødvendigt for at opfylde de krav til faglige kvalifikationer, der er anført i artikel 11.

   – Målene for denne uddannelse er fastlagt i bilag V. De kan suppleres:

      a) enten med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet

      b) eller med de kriterier, der foreslås af agenturet i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. …/2004 og vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 30, stk. 2.

2. Proceduren for erhvervelse af en harmoniseret attest fastlægges af hver enkelt jernbanevirksomhed. Målene for uddannelsesprogrammet er fastlagt i artikel 11, og mere detaljeret i bilag VI og VII.

3. I overensstemmelse med artikel [13] i direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed] sikrer medlemsstaterne, at lokomotivførerne har fair adgang uden forskelsbehandling til den uddannelse, der er nødvendig for at kunne opfylde betingelserne for at erhverve certifikat og harmoniseret supplerende attest.

*Artikel 22*
*Prøver*

I forbindelse med proceduren for erhvervelse af certifikat, jf. artikel 12, stk. 1, og proceduren for erhvervelse af den harmoniserede supplerende attest fastlægges det nærmere indhold af de prøver og udpeges de eksaminatorer, der kræves til at kontrollere de faglige kvalifikationer. Prøverne aflægges til paneler af sagkyndige eksaminatorer, der er godkendt af den kompetente myndighed; de tilrettelægges, så det undgås, at der opstår interessekonflikter.

Eksaminatorer udvælges og prøver tilrettelægges efter fællesskabskriterier, der foreslås af agenturet og vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 30, stk. 2. Hvis der ikke er fastlagt fællesskabskriterier, fastlægger de kompetente myndigheder nationale kriterier.

# Kapitel VIII

# Evaluering

*Artikel 23*
*Kvalitetsnormer*

De kompetente myndigheder forvisser sig om, at alle opgaver i forbindelse med uddannelse, evaluering af kvalifikationer, ajourføring af certifikater og supplerende attester, kontrolleres løbende ved hjælp af et system af kvalitetsnormer for at sikre, at de mål, der er fastlagt i dette direktiv hvad angår grundlæggende krav og faglige kvalifikationer, er opfyldt.

*Artikel 24*
*Uafhængig evaluering*

1. I hver medlemsstat foretages der med højst fem års mellemrum en uafhængig evaluering af procedurerne for erhvervelse og evaluering af kundskaber, forståelse, egnethed og kvalifikationer, og af systemet for udstedelse af certifikater og harmoniserede supplerende attester. Evalueringen foretages af kvalificerede personer, der ikke selv er involveret i de pågældende aktiviteter.

2. Resultaterne af de uafhængige evalueringer dokumenteres og tilgår de berørte kompetente myndigheder. Om fornødent træffer medlemsstaterne foranstaltninger for at afhjælpe de mangler, der er afdækket ved den uafhængige evaluering.

# Kapitel IX

# Certificering af andet personale

*Artikel 25*
*Bestemmelser for andet personale*

Andet personale, der er til stede på et lokomotiv eller tog og indirekte medvirker til at fremføre lokomotivet og toget, skal være i besiddelse af et certifikat, der er udstedt af den kompetente myndighed efter bestemmelserne i denne artikel.

Artikel 4-24 gælder med de fornødne ændringer for ovennævnte ansatte, undtagen for så vidt angår de kriterier, der skal opfyldes med hensyn til uddannelse, grundlæggende egnethed og faglige kvalifikationer.

Disse fastlægges:

enten ved hjælp af de relevante TSI'er

eller ved hjælp af kriterier, der foreslås af agenturet i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. …/2004 og derefter vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 30, stk. 2.

Hvis der ikke er fastlagt fællesskabsregler, fastlægger og offentliggør de kompetente myndigheder de mindstekrav, der skal overholdes.

# Kapitel X

# Kontrol og sanktioner

*Artikel 26*
*Statslig kontrol*

1. Den kompetente myndighed kan til enhver tid på tog, der kører inden for det område, som er underlagt dens kompetence, kontrollere, at togpersonalet er i besiddelse af de fornødne dokumenter, udstedt i overensstemmelse med dette direktiv.

2. Uanset den i stk. 1 nævnte kontrol, kan det blive forlangt, at en lokomotivfører, der har begået en fejl på arbejdspladsen, beviser sine kompetencer. Beviset kan bl.a. bestå i, at det kontrolleres, om kravene i artikel 11, stk. 3 og 4 er overholdt.

3. Den kompetente myndighed kan foretage administrative undersøgelser af, om de lokomotivførere, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, eksaminatorer og uddannelsescentre, der udøver deres aktivitet på det område, der er underlagt dens kompetence, lever op til dette direktiv.

4. Finder en kompetent myndighed, at et certifikat, der er udstedt af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat, ikke opfylder de relevante kriterier, kan den førstnævnte myndighed henvende sig myndigheden i denne anden medlemsstat og anmode om supplerende kontrol eller certifikatets inddragelse. Den myndighed, der har udstedt det pågældende certifikat, forpligter sig til at undersøge anmodningen inden for tre uger og underrette den anden myndighed om, hvilken afgørelse den har truffet.

5. Finder en kompetent myndighed, at en supplerende attest, ikke opfylder de relevante kriterier, kan den henvende sig til jernbanevirksomheden og anmode om supplerende kontrol eller inddragelse af den supplerende attest.

6. Finder en medlemsstat, at en afgørelse truffet af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat i henhold til stk. 4, ikke opfylder de relevante kriterier, forelægges spørgsmålet for Kommissionen, som afgiver en udtalelse inden for en frist på tre måneder. Om fornødent fremsættes der forslag til korrigerende foranstaltninger for den berørte medlemsstat. I tilfælde af uenighed eller tvistigheder forelægges spørgsmålet det i artikel 30, stk. 1, omhandlede udvalg, og Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger efter proceduren i artikel 30, stk. 2.

*Artikel 27*
*Sanktioner*

edlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse bestemmelser gennemføres. De fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser inden den i artikel 33 anførte dato og giver omgående meddelelse om alle efterfølgende ændringer, der berører de pågældende bestemmelser.

# Kapitel XI
# Afsluttende bestemmelser

*Artikel 28*
*Undtagelser*

Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelsen af direktivet, udelukke:

a) metroer, sporvogne og andre letbanesystemer

b) net, der i teknisk henseende er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som kun anvendes til persontrafik i lokalområder, byområder og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net

c) privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende bruges til ejerens egen godstransport.

*Artikel 29*
*Ændringer af bilagene*

Bilagene tilpasses til den tekniske og videnskabelige udvikling efter proceduren i artikel 30, stk. 2.

*Artikel 30*
*Udvalg*

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 21 i direktiv 96/48/EF.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.

   Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

*Artikel 31*
*Rapport*

Agenturet evaluerer udviklingen i den certificering af lokomotivførere, der foretages efter dette direktiv. Det forelægger senest den 1. januar 2010 Kommissionen en rapport, i givet fald ledsaget af anbefalinger om forbedringer af systemet for så vidt angår procedurerne for udstedelse af certifikater og harmoniserede supplerende attester, godkendelsen af uddannelsescentre og eksaminatorer, det kvalitetssikringssystem, der er indført af de kompetente myndigheder, den gensidige anerkendelse af certifikater og mobiliteten på arbejdsmarkedet.

ommissionen træffer passende foranstaltninger på grundlag af disse anbefalinger; Kommissionen fremsætter i givet fald forslag til ændringer af dette direktiv.

*Artikel 32*
*Samarbejde*

Medlemsstaterne yder hinanden gensidig bistand ved gennemførelsen af dette direktiv.

*Artikel 33*
*Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den […][31]. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser samt en sammenligningstabel mellem disse bestemmelserne og dette direktiv.

   Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 34

Gradvis gennemførelse

1. Dette direktiv gennemføres i følgende etaper:

   a) I første etape (2006-2008) gennemfører medlemsstaterne dette direktiv i deres nationale lovgivning. De i artikel 20 nævnte registre oprettes.

   b) I anden etape (2008-2010) gennemføres certificeringen af en første gruppe af lokomotivførere i overensstemmelse med dette direktiv; det drejer sig om lokomotivførere i grænseoverskridende trafik. Ved udgangen af denne etape kan der gøres foreløbig status på grundlag af den rapport, agenturet forelægger i henhold til artikel 31.

---

[31] Fireogtyve måneder efter ikrafttrædelsesdatoen.

c) Tredje etape (2010-2015) består i certificering af de øvrige lokomotivførere og af andet personale.

2. Overgangsperioden defineres som den periode, der begynder på datoen for dette direktivs ikrafttræden og slutter to år efter, at der som fastsat i artikel 20 er truffet afgørelse om de grundlæggende parametre for registrene. Lokomotivførere, der udøvede deres erhverv eller havde påbegyndt et godkendt undervisnings- og uddannelsesprogram eller et godkendt uddannelseskursus inden dette direktivs ikrafttræden, kan certificeres i overgangsperioden i henhold til de bestemmelser, der var gældende i medlemsstaterne inden direktivets ikrafttræden.

3. Inden 2015 ombytter medlemsstaterne alle certifikater, som er udstedt inden dette direktivs ikrafttræden eller i løbet af ovennævnte overgangsperiode, med certifikater og harmoniserede supplerende attester, der er i overensstemmelse med dette direktiv.

4. Alle lokomotivførere, der er behørigt certificeret efter de bestemmelser, der var gældende, inden dette direktiv trådte i kraft, kan fortsætte med at udøve deres erhverv indtil 2010 i grænseoverskridende trafik og indtil 2015 i andre tilfælde. Sådanne lokomotivføreres certifikater er ikke omfattet af retten til gensidig anerkendelse i henhold til dette direktiv, men dog af den generelle ordning for gensidig anerkendelse, der er indført ved direktiv 92/51, som fortsat finder anvendelse indtil overgangsperiodens udløb.

5. I anden etape vurderer agenturet, om et chipkort kan erstatte certifikatet og den harmoniserede supplerende attest, der er omhandlet i artikel 4. Et sådant chipkort indebærer den fordel, at disse to elementer kan kombineres i ét kort, som kan bruges til andre formål enten på sikkerhedsområdet eller i forbindelse med forvaltningen af lokomotivførerpersonalet. I givet fald vedtager Kommissionen efter proceduren i artikel 30, stk. 2, på grundlag af et udkast fra agenturet de tekniske og funktionelle specifikationer for et sådant chipkort.

*Artikel 35*

Dette direktiv træder i kraft på …dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 36*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den...

| | |
|---|---|
| *På Europa-Parlamentets vegne* | *På Rådets vegne* |
| *Formand* | *Formand* |

# BILAG I

## FÆLLESKABSMODEL FOR CERTIFIKAT OG SUPPLERENDE ATTEST

### 1. CERTIFIKATETS UDFORMNING

Lokomotivførercertifikatet udformes fysisk efter standarderne ISO 7810 og ISO 7816-1.

Metoderne til at kontrollere, at lokomotivførercertifikater er i overensstemmelse med de internationale standarder skal være i overensstemmelse med ISO-standard 10373.

### 2. CERTIFIKATETS INDHOLD

Certifikatets forside indeholder:

a) betegnelsen "lokomotivførercertifikat" med store bogstaver på den udstedende medlemsstats sprog

b) navnet på den udstedende medlemsstat (valgfrit)

c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke i overensstemmelse med ISO-kode 3166 trykt i negativ i et blåt rektangel og omgivet af tolv gule stjerner

d) de særlige oplysninger for det udstedte certifikat, nummereret således:

1. indehaverens efternavn

2. indehaverens fornavn

3. indehaverens fødselsdato og fødested

4 a. certifikatets udstedelsesdato

4 b. udløbsdatoen for certifikatets administrative gyldighed

4 c. navnet på den udstedende myndighed

5. certifikatets nummer, som giver adgang til oplysningerne i det nationale register

6. et foto af indehaveren

7. indehaverens underskrift

8. opholdssted, bopæl eller postadresse (valgfrit)

e) betegnelsen "EF-model" på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen "lokomotivførercertifikat" på de øvrige fællesskabssprog trykt med gul farve på en sådan måde, at det udgør certifikatets baggrund

f) referencefarver:

- blå: Pantone Reflex Blue
- gul: Pantone Yellow.

## 3. HARMONISERET SUPPLERENDE ATTEST

Den harmoniserede supplerende attest indeholder:

9. navn og adresse på de jernbanevirksomheder, for hvis regning lokomotivføreren har tilladelse til at køre

10. de kategorier, som attesten gælder for

11. den type rullende materiel, indehaveren har tilladelse til at fremføre

12. de strækninger, indehaveren har tilladelse til at køre på

13. eventuelle supplerende eller begrænsende påtegninger.

## 4. DATA, DER OPTAGES I DE NATIONALE REGISTRE

a) Data om certifikatet

14. Data om kontrol med kravene i artikel 8

15. Data om kontrol med kravene i artikel 9

16. Data om kontrol med kravene i artikel 10

17. Data om kontrol med kravene i artikel 11, stk. 1 og 2

18. Data om periodisk kontrol, jf. artikel 14

b) Data om den harmoniserede supplerende attest

19 Data om jernbanevirksomheden (tilladt rullende materiel, jf. artikel 11, stk. 3, tilladt trafik, uddannelse i tilknytning til sikkerhedsledelsessystemet)

20 Data om kontrol med kravene i artikel 11, stk. 4: tilladt infrastruktur (henvisning til infrastrukturregistret, jf. direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, artikel 24)

21 Data om periodisk kontrol, jf. artikel 14

## BILAG II

## Lokomotivførerens opgaver

1. At foretage den foreskrevne kontrol inden afgang, herunder navnlig af køretøjets last- og trækkapacitet.

2. At medvirke til afprøvning af bremsernes effektivitet.

3. At køre lokomotiver kompetent og sikkert under iagttagelse af signaler, hastighedsgrænser og køreplan.

4. At anvende og kontrollere det automatisk bremsesystem, togstyringssystemet, og at iagttage og betjene instrumenterne.

5. At opdage og lokalisere tekniske fejl og driftsforstyrrelser samt usædvanlige tildragelser under rejsen hurtigst muligt og i givet fald at undersøge vognene for at finde skader og mangler, beskytte toget og tilkalde hjælp udefra.

6. At afhjælpe mindre forstyrrelser og tage skridt til at iværksætte reparationsarbejder hvis der opstår mere alvorlige fejl på køretøjerne.

7. Standse og henstille toget sikkert.

8. At aflægge rapport om gennemførelsen af en tur mundtligt, skriftligt eller via et edb-system. Særlig i tilfælde af usædvanlige tildragelser skal der aflægges præcise rapporter.

# BILAG III
# GRUNDLÆGGENDE KRAV

## 1. FORUDSÆTNINGER

– Mindst 9 års skolegang til og med sekundærtrinnet fulgt af 2-3 års uddannelse inden for de tekniske fag eller som lærling eller inden for handelsfagene.

– alternativ: mindst 12 års skolegang.

## 2. MINDSTEINDHOLD AF UNDERSØGELSERNE FØR ANSÆTTELSE

### 2.1. Helbredsundersøgelser

– generel lægeundersøgelse

– undersøgelse af sansefunktioner (syn, hørelse, farvesans)

– analyse af blod- eller urinprøve for at undersøge for sukkersyge (diabetes mellitus) og andre helbredstilstande efter indikation fra den kliniske undersøgelse

– elektrokardiogram i hvile

– test for forbudte stoffer.

### 2.2. Psykologiske undersøgelser

Formålet med de psykologiske undersøgelser er at hjælpe jernbanevirksomheden med at ansætte og forvalte personale, som har de kognitive, psykomotoriske, adfærdsmæssige og personlighedsmæssige egenskaber, der gør dem egnede til at udføre deres opgaver uden risiko.

Ved fastlæggelsen af indholdet af den psykologiske undersøgelse skal psykologen mindst tage hensyn til følgende kriterier, som er relevante for de enkelte sikkerhedsfunktioner:

– kognitive egenskaber: opmærksomhed og koncentration, hukommelse, opfattelsesevne, dømmekraft, kommunikationsevne

– psykomotoriske egenskaber: reaktionshastighed, koordinering af bevægelser

– adfærds- og personlighedsmæssige egenskaber: følelsesmæssig selvkontrol, adfærdsmæssig pålidelighed, selvstændighed, samvittighedsfuldhed.

Hvis psykologen udelader et af ovennævnte kriterier, skal beslutningen herom begrundes og dokumenteres.

## 3. PERIODISKE UNDERSØGELSER EFTER ANSÆTTELSEN

Bedriftslægen skal udover den i artikel 14, stk. 1, anførte hyppighed, tilrettelægge hyppigere lægeundersøgelser, hvis den ansattes helbredstilstand kræver det.

### 3.1. Mindsteindhold af de periodiske undersøgelser efter ansættelsen

Hvis den ansatte opfylder kriterierne ved undersøgelsen forud for ansættelsen, skal de specialiserede periodiske undersøgelser mindst omfatte:

- generel lægeundersøgelse
- undersøgelse af sansefunktioner (syn, hørelse, farvesans)
- analyse af blod- eller urinprøve for at undersøge for sukkersyge (diabetes mellitus) og andre helbredstilstande efter indikation fra den kliniske undersøgelse
- test for forbudte stoffer, hvis den kliniske undersøgelse indikerer det.

Hvis lokomotivføreren er over 40 år, kræves der endvidere elektrokardiogram i hvile.

### 3.2. Kontrol af fysisk egnethed

Den fysiske egnethed kontrolleres regelmæssigt og efter arbejdsulykke. Virksomhedens læge eller lægetjeneste kan beslutte at udføre en supplerende lægeundersøgelse, særlig efter en fraværsperiode på tredive dage på grund af sygdom. Arbejdsgiveren kan bede lægen om at kontrollere lokomotivførerens fysiske egnethed, hvis han har været nødt til at tage denne ud af tjenesten af sikkerhedsgrunde.

Lokomotivføreren må på intet tidspunkt under tjenesten være påvirket af et stof, der kan påvirke hans koncentrationsevne, årvågenhed eller adfærd.

## 4. MEDICINSKE KRAV

### 4.1. Generelle krav

Personalet må ikke have noget helbredsproblem eller være under en medicinsk behandling, der kan forårsage:

- pludselig bevidstløshed
- nedsat opmærksomhed eller koncentration
- pludseligt tab af arbejdsevnen
- tab af balance eller koordinationsevne
- betydelig begrænsning af bevægelsesevnen.

### 4.2. Syn

Der stilles følgende krav til synsevnen:

- Synsstyrke på afstand med eller uden korrektion: 0,8; mindst 0,3 på det svagest seende øje.
- Maksimalværdier for korrigerende linser: langsynethed +5 / nærsynethed -8. Der kan gøres undtagelser i exceptionelle tilfælde og efter udtalelse fra en øjenlæge. Derefter træffer bedriftslægen afgørelse.
- Synsstyrke ved nærblik og på mellemlang afstand: tilstrækkelig med eller uden korrektion.
- Kontaktlinser er tilladt.
- Normalt farvesyn. Der anvendes en anerkendt test, f.eks. Ishihara, suppleret af en anden anerkendt test, hvis det kræves.
- Synsfelt: fuldt.
- Syn på begge øjne: fyldestgørende.
- Binokulært syn: fyldestgørende.
- Kontrastfølsomhed: god.
- Ingen fremadskridende øjensygdom.
- Øjenimplantater, keratotomi og keratektomi er kun tilladt, hvis de kontrolleres årligt eller med en hyppighed som bedriftslægen fastsætter.

### 4.3. Hørelse

Tilstrækkelig hørelse bekræftet ved audiogram, dvs.:

- Hørelsen skal være tilstrækkelig til, at lokomotivføreren kan føre en telefonsamtale samt høre alarmtoner og radiobudskaber.

Følgende værdier skal anses for vejledende:

- Hørenedsættelsen må ikke være større end 40 dB ved 500 og 1 000 Hz.
- Hørenedsættelsen må ikke være større end 45 dB ved 2 000 Hz for det øre, hvor hørelsen ved luftledning er dårligst.

### 4.4. Graviditet

Ved lav tolerance eller patologisk tilstand skal graviditet anses som grund til midlertidig udelukkelse for lokomotivførere. Bedriftslægen (som ovenfor defineret) skal forvisse sig om, at lovregler om beskyttelse af gravide ansatte finder anvendelse.

## 4.5. Særlige helbredskrav til lokomotivførere

*4.5.1. Syn*

- Synsstyrke på afstand med eller uden korrektion: 1,2; mindst 0,5 på det svagest seende øje.
- Evne til at modstå blænding.
- Farvede kontaktlinser og fotokromatiske glas må ikke benyttes. Linser med UV-filter må godt benyttes.

*4.5.2. Hørelse og samtale*

- Ingen anomali i det vestibulære sanseapparat.
- Ingen kroniske talevanskeligheder (jf. nødvendigheden af høj og klar udveksling af meddelelser).
- Ingen brug af høreapparat.

*4.5.3. Antropometri*

Personalets legemsmål skal være passende for en sikker anvendelse af det rullende materiel. Der må ikke stilles krav om eller gives tilladelse til, at lokomotivførerne betjener særlige typer rullende materiel, hvis deres højde, vægt eller andre egenskaber ville medføre risiko.

## 5. SPROGPRØVE

Personale, der er beskæftiget med at kontrollere jernbanetrafikken, skal kunne anvende de meddelelser og den kommunikationsmetode, der er anført i TSI'en "driftsforhold".

Lokomotivførere og andet jernbanepersonale, der skal kommunikere med infrastruktur-forvalteren om sikkerhedskritiske spørgsmål skal have sprogfærdigheder på det sprog, der opgives af den pågældende infrastrukturforvalter. Sprogfærdigheden skal give mulighed for aktiv og effektiv kommunikation i rutinemæssige situationer, svigtsituationer og nødsituationer.

## BILAG IV

## FAGLIGE KVALIFIKATIONER

### Generelt uddannelsesprogram og undervisningsmetode

### 1. INDLEDNING

Kursernes indhold og tilrettelæggelse:

– Indledning om jernbanevirksomheden og stillingen, herunder førstehjælp og sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen.

– Driftsregler og reglement om trafiksikkerhed.

– Tekniske systemer (infrastruktur og rullende materiel), idet hovedvægten lægges på signalerne, bremsesystemet og togstyringssystemet, klargøring af tog med opdagelse af mangler samt reparationer. Afgørelse om lokomotivets driftsegnethed.

– Kommunikation; uddannelse i brug af højttalersystemet til orientering af de rejsende.

– Oparbejdelse af kørefærdigheder: som ledsager hos en erfaren lokomotivfører, som lokomotivfører under overvågning, på simulator, som selvstændig fører af et lokomotiv.

– Oparbejdelse af kendskab til strækninger og lokale forhold. Denne del af uddannelsen kan finde sted efter opnået lokomotivførerkvalifikation, når lokomotivføreren skal gøre tjeneste i en bestemt område.

– Hændelser og usædvanlige situationer: håndtering heraf under stress og i konfliktsituationer.

– Bekæmpelse af brand.

De nødvendige kompetencer falder i tre dele:

– den generelle del, som der redegøres nærmere for i bilag V

– det rullende materiel, som der redegøres nærmere for i bilag VI

– infrastrukturen, som der redegøres nærmere for i bilag VII.

### 2. UNDERVISNINGSMETODE

Der kræves en god fordeling mellem teori og praksis, dvs. klasseundervisning og demonstrationer hhv. arbejdserfaring, kørsel med og uden overvågning.

Computerstøttet undervisning kan anvendes til individuel indlæring af driftsregler, signalsituationer m.v. Det må dog sikres, at der anvendes simulatorer af nyeste generation.

Simulatorer kan være et nyttigt middel i en effektiv lokomotivføreruddannelse. De bruges især til at nedsætte den nødvendige køretid på skinnerne, til at øve sig på unormale situationer og til at supplere uddannelsen på de nye lokomotivtyper.

Hvad angår erhvervelse af strækningskendskab, bør den vigtigste metode være at aspiranten ledsager en lokomotivfører på et antal ture langs strækningen, både dag og nat. Filmoptagelser af ture set fra lokomotivførerens plads kan benyttes til supplerende undervisning.

## 3. EKSAMEN

Som afslutning på uddannelsen skal der holdes teoretiske og praktiske prøver.

Kørefærdighederne bedømmes under køreprøver på banenettet. Simulatorer kan benyttes som supplement for at kontrollere lokomotivførerens overholdelse af driftsregler og hans præstationer i særlig vanskelige situationer.

## BILAG V

## PRØVE I ALMENE FAGLIGE KUNDSKABER

### Generelle emner

Denne generelle uddannelse sigter mod følgende mål:

- sikkerheds- og driftsreglementer
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder med hensyn til de risici, der er forbundet med jernbanedrift, og de midler, der kan tages i anvendelse for at beherske dem
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder inden for en eller flere driftsformer
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder inden for en eller flere typer rullende materiel.

Lokomotivføreren skal navnlig:

- kunne forstå de konkrete vilkår for udøvelse af erhvervet som lokomotivfører, hvilken betydning det har, og hvilke faglige og personlige krav det stiller (lange arbejdsperioder, fravær hjemmefra osv.)
- kunne anvende reglerne for personalets sikkerhed i praksis
- kunne kende forskel på de forskellige trækkraftenheder
- have kendskab til en arbejdsmetode og kunne anvende den præcist
- kunne identificere de forskellige referencedokumenter og anvisninger (lokomotivførerens regelsæt og strækningsbogen som defineret i TSI'en "driftsforhold", kørselshåndbog, reparationshåndbog osv.)
- tilpasse sin livsstil, så den bliver forenelig med et sikkerhedskritisk erhverv
- kende de foranstaltninger, der skal træffes ved ulykker med personskader
- have kendskab til de risici, der generelt er forbundet med jernbanedrift
- have kendskab til de forskellige principper for trafiksikkerhed
- beherske grundlæggende elektroteknik.

# BILAG VI

## PRØVE I FAGLIGE KUNDSKABER OM RULLENDE MATERIEL

Efter uddannelsen inden for rullende materiel skal lokomotivføreren kunne udføre følgende opgaver:

### 1. FORESKREVNE AFPRØVNINGER OG KONTROLLER INDEN AFGANG

Lokomotivføreren skal kunne:

- sætte sig ind i den foreliggende transportopgave og konsultere de relevante dokumenter
- skaffe sig den dokumentation og det udstyr, der er brug for
- kontrollere trækkraftenhedens kapacitet
- kontrollere oplysningerne i trækkraftenhedens dokumenter
- udføre de foreskrevne kontroller og prøvninger og derved sikre sig, at trækkraftenheden kan levere den fornødne trækkraft, og at sikkerhedsudstyret fungerer
- udføre eventuelt foreskreven rutinemæssig forebyggende vedligeholdelse.

### 2. KENDSKAB TIL RULLENDE MATERIEL

For at kunne fremføre en trækkraftenhed skal lokomotivføreren kende alle de betjeningsorganer og indikatorer, der er til rådighed, herunder særlig dem, der vedrører:

- fremdriftssystemet
- bremsesystemet
- anordninger, der har betydning for trafiksikkerheden.

For at kunne detektere og lokalisere uregelmæssigheder ved det rullende materiel, afgive melding om dem, afgøre, under hvilke betingelser driften kan genoptages, og i visse tilfælde foretage et indgreb, skal lokomotivføreren kende[32]

– det rullende materiels bestanddele, deres formål og vognenes særlige anordninger, herunder navnlig systemet til standsning af toget ved udluftning af hovedluftledningen

– betydningen af mærkning indvendigt og udvendigt på det rullende materiel, særlig de symboler, der bruges ved transport af farligt gods

– bestanddele, der er specielle for trækkraftenheder[33]

## 3. AFPRØVNING AF BREMSER

Lokomotivføreren skal kunne:

– kontrollere inden afgang, at togets faktiske bremsekraft som angivet i køretøjspapirerne svarer til den bremsekraft, der er foreskrevet for strækningen

– kontrollere, at trækkraftenhedens bremser fungerer, inden toget sættes i bevægelse, ved start og under kørsel.

## 4. KØRSELSTYPE OG MAKSIMALHASTIGHED FOR TOGET I FORHOLD TIL STRÆKNINGENS EGENSKABER

Lokomotivføreren skal kunne:

– tilegne sig de oplysninger, som han modtager før afgang

– fastlægge kørselstype og maksimalhastighed for toget ud fra variable forudsætninger som f.eks. hastighedsbegrænsninger og eventuelle signalændringer.

## 5. FÆRDIGHED I AT KØRE TOGET, UDEN AT ANLÆGGET ELLER MATERIELLET TAGER SKADE

Lokomotivføreren skal kunne:

– betjene alle de styrings- og kontrolanordninger, der er til rådighed, efter gældende regler

---

[32] Særlig:
- den mekaniske konstruktion
- bremserne
- ophængningen og sammenkoblingen
- løbeværket
- sikkerhedsudstyret

[33] Særlig:
- strømaftagningsudstyr og højspændingskredsløb
- brændstofreservoirer, brændstofforsyningsudstyr, udstødningsudstyr
- trækkraftkæden, motorerne og kraftoverføringen
- kommunikationsmidlerne (jord-til-tog-radio osv.)

– sætte toget i gang under hensyntagen til adhæsions- og effektgrænserne

– bestemme sin position på den strækning, han kører på, til enhver tid

– benytte bremsen til at nedsætte farten og standse toget under hensyntagen til det rullende materiel og anlæggene.

## 6. UREGELMÆSSIGHEDER

Lokomotivføreren skal kunne:

– have opmærksomheden rettet mod usædvanlige tildragelser af betydning for kørslen

– identificere tegn på uregelmæssigheder, skelne mellem dem og reagere hensigtsmæssigt alt efter, hvor betydningsfulde de er, og under alle omstændigheder tage størst hensyn til banetrafikkens og personers sikkerhed

– udpege de disponible sikrings- og kommunikationsmidler

– opdage mindre uregelmæssigheder ved at besigtige toget

– gøre forsøg på at afhjælpe disse uregelmæssigheder.

## 7. DRIFTSHÆNDELSER OG –ULYKKER, BRANDE OG ULYKKER MED PERSONSKADE

Lokomotivføreren skal kunne:

– træffe sikrings- og alarmdispositioner ved ulykker med personskade i toget

– afgøre, om toget medfører farlige stoffer, og identificere dem ud fra togdokumenterne og vognlisterne.

## 8. BETINGELSER FOR GENOPTAGELSE AF KØRSEL EFTER EN HÆNDELSE MED DET RULLENDE MATERIEL

Efter en hændelse skal lokomotivføreren kunne:

– afgøre, om materiellet kan køre videre, og under hvilke betingelser

– oplyse infrastrukturforvalteren om, hvilke disse betingelser er, så hurtigt som muligt.

## 9. BLOKERING AF TOGET

Lokomotivføreren skal kunne sikre, at toget, selv under de vanskeligste forhold, ikke sætter i gang af sig selv.

# BILAG VII

# PRØVE I FAGLIGE KUNDSKABER OM INFRASTRUKTUR

## Emner angående infrastruktur

### 1. AFPRØVNING AF BREMSER

Lokomotivføreren skal kunne kontrollere inden afgang, at togets faktiske bremsekraft som angivet i køretøjspapirerne svarer til den bremsekraft, der er foreskrevet for strækningen.

### 2. KØRSELSTYPE OG MAKSIMALHASTIGHED I FORHOLD TIL STRÆKNINGENS EGENSKABER

Lokomotivføreren skal kunne:

– tilegne sig de oplysninger, som han modtager før afgang, f.eks. om hastighedsbegrænsninger og eventuelle signalændringer

– fastlægge kørselstype og maksimalhastighed for toget i forhold til strækningens egenskaber.

### 3. STRÆKNINGSKENDSKAB

Lokomotivføreren skal kunne køre forudseende og reagere hensigtsmæssigt ud fra sikkerhedshensyn og i henseende til løsningen af opgaverne. Derfor skal han have et grundigt kendskab til de strækninger, der køres på, og til jernbaneanlæggene langs dem, samt i givet fald til tilsvarende strækninger, som der er indgået aftale om.

Følgende elementer er vigtige:

– driftsforhold (sporskifter, ensrettet trafik osv.)

– identifikation af de spor, der kan anvendes til den pågældende trafiktype

– driftssystem

– bloksystemet og de regler, der gælder for det

– navn og beliggenhed på samt identifikation på afstand af banegårde og blokposter, så kørslen kan tilpasses herefter

– signaler, der angiver overgangen mellem forskellige drifts- og strømsystemer

– hastighedsgrænser for de forskellige kategorier af tog, som lokomotivføreren fremfører

– de topografiske strækningsprofiler

– særlige opbremsningsforhold, f.eks. på strækninger med stærke hældninger

– særlige driftsforhold: særlige signaler, skilte, afgangsvilkår m.v.

## 4. SIKKERHEDSREGLER

Lokomotivføreren skal være i stand til:

– først at sætte toget i bevægelse, når alle reglementets betingelser er opfyldt (køreplan, ordre eller signal til afgang, i givet fald omstilling af signal osv.)

– at iagttage signalerne (på strækningen eller i kabinen), afkode dem uden tøven eller fejl og handle som foreskrevet

– at køre sikkert i overensstemmelse med de særlige driftsformer: særlige kørselstyper efter ordre, midlertidige hastighedsbegrænsninger, kørsel mod sædvanlig retning, tilladelse til at køre frem, når signal viser 'fare', rangering, vending, kørsel gennem sporarbejder osv.

– at stoppe efter køreplanen eller ekstraordinært efter ordre og eventuelt at betjene passagererne under disse stop, bl.a. ved at åbne og lukke dørene.

## 5. FREMFØRSEL AF TOGET

Lokomotivføreren skal kunne:

– bestemme sin position på den strækning, han kører på, til enhver tid

– benytte bremsen til at nedsætte farten og standse toget under hensyntagen til det rullende materiel og anlæggene

– at tilpasse togkørslen efter køreplanen og eventuelle anvisninger om energibesparelse under hensyntagen til trækkraftenhedens, togets, strækningens og miljøets egenskaber.

## 6. UREGELMÆSSIGHEDER

Lokomotivføreren skal kunne:

– have opmærksomheden rettet mod usædvanlige begivenheder på infrastrukturen og i omgivelserne i den udstrækning, kørslen af toget tillader det: signaler, spor, energiforsyning, niveauskæringer, sporomgivelser anden trafik

– have opmærksomheden rettet mod usædvanlige tildragelser af betydning for fremførslen af toget

– bedømme afstanden til hindringer

– underrette infrastrukturforvalteren hurtigst muligt om, hvilke uregelmæssigheder han har iagttaget og hvor, og sikre sig, at modtageren har forstået beskeden

– varetage trafikkens og personerne sikkerhed eller sørge for at den bliver varetaget, hver gang det er nødvendigt.

## 7. DRIFTSHÆNDELSER OG –ULYKKER, BRANDE OG ULYKKER MED PERSONSKADE

Lokomotivføreren skal kunne:

- træffe sikrings- og alarmdispositioner ved ulykker med personskade
- afgøre, hvor toget bør standses efter en brand, og om nødvendigt lette evakueringen af passagererne
- give de nødvendige oplysninger om branden så hurtigt som muligt, hvis han ikke selv kan slukke den
- afgøre, om materiellet kan køre videre efter en hændelse, og under hvilke betingelser
- oplyse infrastrukturforvalteren om, hvilke disse betingelser er, så hurtigt som muligt.

# KONSEKVENSANALYSE

# FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

## FORSLAGETS TITEL

Direktiv om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet

## DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

## FORSLAGET

*1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?*

Det foreslåede direktiv sigter mod at fastlægge en fælles lovramme for certificering af lokomotivførere og togpersonale, som har til opgave at transportere personer og gods. Det vil gøre det lettere for personalet at arbejde under interoperabilitetsvilkår. Det vil medvirke til at øge den internationale jernbanetrafik, til at opretholde eller øge sikkerhedsniveauet ved at sikre kvaliteten i det kørselsansvarlige personales præstationer, idet det sikres og kontrolleres, at kompetenceniveauerne svarer til de benyttede europæiske banenet, til at effektivisere forvaltningen af lokomotivførerpersonale, der arbejder under interoperabilitetsvilkår for jernbanevirksomhederne, og til at mindske risikoen for social dumping.

## KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

*2. Hvem berøres af forslaget?*

*- Hvilke erhvervssektorer berøres?*

Forslaget berører hovedsagelig jernbanevirksomheder og medlemsstaternes kompetente myndigheder; infrastrukturforvalterne berøres også, men i mindre omfang. Det fremgår af kapitel 7 i begrundelsen, at den samlede økonomiske virkning af forslaget er positiv opgjort som forholdet mellem omkostninger og udbytte. For de fleste jernbanevirksomheder vil det som hovedregel ikke medføre nye økonomiske byrder. Tilrettelæggelsen af en fælles ramme for certificering af personalet vil til gengæld gøre certificeringen, som i dag er en del af den interne personaleforvaltning, mere gennemsigtig. Det vil gøre personalet bedre egnet til at arbejde under interoperabilitetsvilkår og lette certificeringsprocessen for virksomhederne selv.

– *Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?*

I dag er sektoren domineret af de traditionelle operatører, men liberaliseringen af godsmarkedet betyder, at der dukker flere og flere små og mellemstore virksomheder op. Forslaget vil kunne gøre det lettere for sådanne virksomheder at få fodfæste på markedet, når

de kan etablere internationale forbindelser uden omladning ved grænserne og dermed bedre konkurrere med lastbiltransporten.

– *Er disse virksomheder koncentreret i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?*

Der er jernbanevirksomheder i alle medlemsstater.

*3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?*

Når direktivet gennemføres i national ret, vil den umiddelbare virkning blive, at en del af personaleuddannelses- og certificeringsopgaverne overgår til kompetente myndigheder og godkendte uddannelsescentre. I givet fald skal de få bedriftslæger, undervisere og eksaminatorer godkendt af den kompetente myndighed. De skal samarbejde med den kompetente myndighed om oprettelse af registrene. Det bliver til fordel for virksomhederne, fordi de derved får mulighed for i højere grad at koncentrere sig om forretningsmæssige aktiviteter.

*4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?*

Kapitel 7 i begrundelsen gør i detaljeret form rede for forslagets økonomiske virkninger i form af en opgørelse af omkostninger og udbytte.

– *for beskæftigelsen?*

En modernisering af sektoren vil indebære skærpet intern konkurrence inden for jernbanetransport og mere omkostningseffektive transportløsninger, hvilket kan forventes at reducere antallet af beskæftigede. Når jernbanetransporten bliver mere konkurrencedygtig, forventes den imidlertid at kunne øge sin markedsandel på bekostning af andre transportformer og ekspandere ganske betydeligt, hvilket vil indebære flere faste og attraktive job i jernbanesektoren. Forslaget vil så at sige synliggøre den del af isbjerget, der ligger under vandet, og hæve lokomotivførererhvervets status. Det vil øge fleksibiliteten på arbejdsmarkedet og dermed nedsætte de samfundsmæssige omkostninger ved omlægningen af virksomhederne.

– *for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?*

Et mere konkurrencedygtigt jernbanesystem, som i stedet for primært at dyrke indenlandske markeder går over til at dække EU-markedet, vil give nye erhvervsmuligheder og stimulere investeringerne. Forslaget skulle gøre det lettere at oprette nye virksomheder, fordi retsusikkerheden mindskes, og i kraft af godkendelsesmekanismerne for uddannelsescentre og eksaminatorer.

– *for virksomhedernes konkurrenceevne?*

Forslaget mindsker omkostningerne til uddannelse/certificering af lokomotivførere i international trafik. Det vil give jernbanevirksomhederne bedre indtægter og dermed bedre evne til at erobre markedsandele fra lastvognstransporten. Bedre adgang til uddannelsescentrene og større mobilitet for lokomotivførerne vil særlig kunne gavne små og mellemstore jernbanevirksomheder.

Dertil kommer, at en mere systematisk risikostyring er en afgørende faktor i en sektor, hvor ulykker kan få katastrofale konsekvenser for menneskers liv og førlighed og for virksomhedernes aktivitet.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?*

I overensstemmelse med nærhedsprincippet kan medlemsstaterne afgøre, hvilke opgaver der skal tildeles den kompetente myndighed, og hvilke der skal uddelegeres til jernbanevirksomhederne. De kan således træffe foranstaltninger, der sigter mod at tage hensyn til de små og mellemstore virksomheders særlige situation.

**HØRING AF DE BERØRTE KREDSE**

6. *Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter*

Der blev, som nævnt i begrundelsen, gennemført en undersøgelse forud for forslagets udarbejdelse.

Kommissionen har hørt de berørte parter på grundlag af et høringsdokument, der blev offentliggjort på internettet den 2. juli 2003. Dokumentet blev forelagt på en konference, som Kommissionen holdt den 16. juli 2003 med repræsentanter for hele sektoren: infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, arbejdsmarkedsorganisationer og servicevirksomheder.

Dokumentet vakte bemærkelsesværdigt stor opmærksomhed. Kommissionen modtog og publicerede på webstedet Europa i perioden 15. august til 30. oktober 2003 cirka tredive officielle reaktioner[34]. Princippet om at stille forslag om fælles EU-regler for certificering af lokomotivførere fik en positiv modtagelse. Det blev dog fremhævet, at det var vigtigt at vurdere et sådant forslags økonomiske virkninger. Samtidig blev der fremsat mange kommentarer til enkelthederne i de foreslåede mekanismer og til spørgsmålet om, hvilke mindstekrav der skulle kontrolleres. Disse bemærkninger har i vid udstrækning inspireret Kommissionens videre arbejde med forslaget.

Kommissionen har ligeledes drøftet forslagets grundprincipper med sikkerhedseksperter: repræsentanter for sikkerhedsmyndigheder, ministerier, infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, Den Internationale Jernbaneunion (UIC) og jernbanetilsynenes internationale kontaktgruppe (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates, ILGGRI). Kommissionen forelagde de centrale elementer i forslaget for det forskriftsudvalg, der blev nedsat i henhold til artikel 21 i direktiverne 96/48/EF og 2001/16/EF om interoperabilitet i det europæiske jernbanesystem, og i andre fora.

Senere er CER (Community of European Railways) og ETF (European Transport Workers' Federation) nået til enighed om et europæisk certifikat for lokomotivførere i grænseoverskridende trafik på interoperabilitetsvilkår. Kommissionen har lagt sig tæt op ad denne aftale, som der er redegjort for i begrundelsens kapitel 2.

---

[34] Se de offentliggjorte reaktioner på Europa (internetadresse: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction_en.htm)