

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

**► B                                    EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2007/59/EG**  
**av den 23 oktober 2007**  
**om behörighetsprovning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen**  
(EUT L 315, 3.12.2007, s. 51)

Ändrad genom:

|                    |   | Officiella tidningen |      |           |
|--------------------|---|----------------------|------|-----------|
|                    |   | nr                   | sida | datum     |
| ► <b><u>M1</u></b> | Kommissionens direktiv 2014/82/EU av den 24 juni 2014   | L 184                | 11   | 25.6.2014 |
| ► <b><u>M2</u></b> | Kommissionens direktiv (EU) 2016/882 av den 1 juni 2016 | L 146                | 22   | 3.6.2016  |



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV  
2007/59/EG**

**av den 23 oktober 2007**

**om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på  
järnvägssystemet i gemenskapen**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 31 juli 2007 <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG <sup>(4)</sup> av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inrätta säkerhetsstyrningssystem för att se till att järnvägssystemet åtminstone kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen, att det överensstämmer med de nationella säkerhetsbestämmelserna och de säkerhetskrav som fastställs i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) samt att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna tillämpas. Detta säkerhetsstyrningssystem omfattar bland annat program för utbildning av personal och system som svarar för att personalens kvalifikationer bibehålls och att arbetsuppgifterna utförs på korrekt sätt.
- (2) Enligt direktiv 2004/49/EG måste järnvägsföretag inneha säkerhetsintyg för att få tillträde till järnvägsinfrastruktur.

<sup>(1)</sup> EUT C 221, 8.9.2005, s. 64.

<sup>(2)</sup> EUT C 71, 22.3.2005, s. 26.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 28 september 2005 (EUT C 227 E, 21.9.2006, s. 464), rådets gemensamma ståndpunkt av den 14 september 2006 (EUT C 289 E, 28.11.2006, s. 42), Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 januari 2007 (ännu ej offentliggjord i EUT), Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 25 september 2007 och rådets beslut av den 26 september 2007.

<sup>(4)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

**▼B**

- (3) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar<sup>(1)</sup> har järnvägsföretag med tillstånd sedan den 15 mars 2003 haft rätt till tillträde till det transeuropeiska godstrafiknätet för att utföra internationella godstransporter och kommer, senast från och med 2007, att få rätt till tillträde till hela nätet för att utföra inhemska och internationella godstransporter. Denna successiva utvidgning av rätten till tillträde kommer oundvikligen att leda till en ökad rörlighet över de nationella gränserna för lokförare. Detta kommer att medföra en ökande efterfrågan på förare med utbildning och behörighet att utöva sitt yrke i mer än en medlemsstat.
- (4) En studie som kommissionen genomförde 2002 visade att det råder avsevärda skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning om villkoren för behörighetsprövning av lokförare. För att komma till rätta med dessa skillnader och samtidigt upprätthålla den nuvarande höga säkerheten i järnvägssystemet i gemenskapen bör följaktligen gemenskapsbestämmelser antas om behörighetsprövning av lokförare.
- (5) Sådana gemenskapsbestämmelser bör också bidra till målen för gemenskapens politik i fråga om arbetstagarnas fria rörlighet, etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, samtidigt som all snedvridning av konkurrensen måste undvikas.
- (6) Syftet med dessa gemensamma bestämmelser bör framför allt vara att göra det lättare för lokförare att flytta mellan olika medlemsstater, men också att göra det lättare för dem att flytta mellan olika järnvägsföretag. Bestämmelserna bör också generellt göra det lättare för alla aktörer inom järnvägssektorn att erkänna förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Det är därför väsentligt att det fastställs minimikrav som bör uppfyllas av dem som vill erhålla förarbevis eller harmoniserade kompletterande intyg.
- (7) Detta direktiv är ett resultat av, och i stora delar grundat på, den gemensamma historiska överenskommelsen mellan Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Europeiska järnvägs-gemenskapen (CER) om vissa aspekter av arbetsvillkoren för mobila arbetstagare sysselsatta i gränsöverskridande driftskompatibel trafik<sup>(2)</sup>.
- (8) Även om en medlemsstat beslutar att direktivet inte ska omfatta förare som uteslutande arbetar inom vissa kategorier av järnvägssystem, järnvägsnät eller infrastruktur bör detta inte på något sätt inskränka denna medlemsstats skyldighet att respektera förarbevisets giltighet inom Europeiska unionens hela territorium eller det harmoniserade kompletterande intygets giltighet inom den berörda infrastrukturen.

<sup>(1)</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

<sup>(2)</sup> EUT L 195, 27.7.2005, s. 18.

**▼B**

- (9) Kraven bör omfatta åtminstone en lägsta ålder för förare, fysisk och yrkesmässig psykisk lämplighet, yrkeserfarenhet, kunskaper om vissa frågor som är av betydelse för framförande av tåg samt kunskaper om den infrastruktur som ska trafikerats och om det språk som används där.
- (10) För att göra den utbildning som lokförare ska genomgå för att erhålla ett harmoniserat kompletterande intyg mer kostnadseffektiv bör den i den utsträckning som detta är möjligt och önskvärt ur säkerhetssynvinkel inriktas på de särskilda arbetsuppgifter som föraren ska utföra, t.ex. växling, underhåll, persontrafik eller godstrafik. När Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad ”byrån”) utvärderar direktivets genomförande bör den bedöma behovet av att ändra utbildningskraven i bilagan så att de bättre återspeglar marknadens nya framväxande struktur.
- (11) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som utfärdar harmoniserade kompletterande intyg får själva tillhandahålla utbildning avseende allmänna yrkeskunskaper, språkkunskaper samt kunskaper om rullande materiel och infrastruktur. När det gäller prov bör dock alla intressekonflikter undvikas, utan att utesluta möjligheten att en examinator kan tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar det harmoniserade kompletterande intyget.
- (12) I enlighet med artikel 13.4 i direktiv 2004/49/EG har järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ansvar för utbildningsnivån hos de lokförare som de har anställt. Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna bör därför ta hänsyn till den utbildning och den kompetens som dessa lokförare förvärvat tidigare, i enlighet med artikel 13.3 i det direktivet. Det är även viktigt att se till att tillräckligt många lokförare utbildas. I detta sammanhang är det emellertid också nödvändigt att vidta åtgärder för att säkerställa att investeringar som ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare har gjort i en lokförares utbildning, i de fall lokföraren frivilligt lämnar detta järnvägsföretag eller denna infrastrukturförvaltare, inte otillbörligen kommer ett annat järnvägsföretag eller en annan infrastrukturförvaltare till del. Dessa åtgärder kan vara av olika slag, som t.ex. nationell lagstiftning, kollektivavtal, villkor i avtal mellan lokförare och arbetsgivare, eller även avtal som reglerar villkoren för att överföra en lokförare från ett företag till ett annat, under förutsättning att lokförarna är part i dessa avtal.
- (13) Personalens kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet är föremål för utveckling i samband med direktiven om driftskompatibilitet, särskilt som en del av TSD om drift och trafikledning. Det finns ett behov av att se till att dessa TSD och

## ▼B

bilagorna till detta direktiv överensstämmer. Kommissionen kommer att uppnå detta genom att ändra eller anpassa de berörda TSD till detta direktiv och dess bilagor genom att använda de förfaranden som anges i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg <sup>(1)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg <sup>(2)</sup>.

- (14) För att öka arbetstagarnas fria rörlighet och säkerheten på gemenskapens järnvägar, bör särskild uppmärksamhet ägnas åt annan ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter på lok och tåg. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att annan ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter uppfyller minimikraven i TSD om drift och trafikledning. Med beaktande av de nationella genomförandeplaner som medlemsstaterna ska lämna i samband med genomförandet av dessa TSD bör byrån fastställa möjliga alternativ för behörighetsprövning av sådan annan ombordpersonal och göra en utvärdering av dessa olika alternativ. På grundval av denna rapport bör kommissionen, om det är lämpligt, lägga fram ett förslag om villkoren och förfarandena för behörighetsprövning av annan ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter.
- (15) De krav som hör till förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg enligt detta direktiv bör endast avse de rättsliga förutsättningarna för att föraren ska få behörighet att framföra ett tåg. Alla övriga lagliga krav som är förenliga med gemenskapens lagstiftning och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt när det gäller järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, infrastruktur och rullande materiel bör också uppfyllas innan en förare får framföra ett tåg på en särskild infrastruktur.
- (16) Detta direktiv bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter <sup>(3)</sup> eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 2.6.2007, s. 63).

<sup>(2)</sup> EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/32/EG.

<sup>(3)</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

<sup>(4)</sup> EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

**▼B**

- (17) För att garantera nödvändig enhetlighet och öppenhet bör gemenskapen fastställa en gemensam modell för förarbevis, som ömsesidigt erkänns av medlemsstaterna, och som styrker att föraren dels uppfyller vissa minimikrav, dels har yrkeskvalifikationer och språkkunskaper. Det bör överlåtas till de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna att utfärda förarbevis och till järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna att utfärda harmoniserade kompletterande intyg.
- (18) Byrån bör även undersöka om ett smartkort kan användas i stället för förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Fördelen med ett sådant smartkort är att förarbeviset och intygen skulle kunna kombineras i ett enda kort och samtidigt kunna användas för andra ändamål, antingen på säkerhetsområdet eller för arbetsledning av förare.
- (19) Säkerhetsmyndigheterna bör utnyttja all information i förarbevis, harmoniserade kompletterande intyg och i registren över förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg för att underlätta bedömningen av den behörighetsprövning av personal som föreskrivs i artiklarna 10 och 11 i direktiv 2004/49/EG samt för att påskynda utfärdandet av de säkerhetsintyg som föreskrivs i de artiklarna.
- (20) Anställning av lokförare som behörighetsprövats i enlighet med detta direktiv bör inte befria järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare från skyldigheten att inrätta system för övervakning och intern kontroll av sina lokförares kvalifikationer och uppförande i enlighet med artikel 9 i och bilaga III till direktiv 2004/49/EG och bör ingå i det systemet. Det harmoniserade kompletterande intyget bör inte befria järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare från deras ansvar för säkerheten och särskilt för personalutbildningen.
- (21) Vissa företag tillhandahåller lokförartjänster till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I dessa fall bör det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren tjänstgör enligt avtal ansvara för att denne har tillstånd och är behörighetsprövad i enlighet med detta direktiv.
- (22) För att järnvägstrafiken ska fortsätta att fungera väl bör lokförare, som redan utövar sitt yrke innan detta direktiv träder i kraft, under en övergångsperiod få behålla de tillstånd de redan har.

**▼B**

- (23) Onödiga administrativa och ekonomiska bördor bör undvikas när de tillstånd att framföra fordon som utfärdats för förare innan bestämmelserna i detta direktiv började tillämpas ska ersättas med harmoniserade kompletterande intyg och förarbevis som överensstämmer med detta direktiv. Därför bör tidigare utfärdade tillstånd att framföra fordon i möjligaste mån fortsätta att gälla. De utfärdande organen bör beakta varje förares eller förargrups kvalifikationer och erfarenhet när dessa tillstånd ska ersättas. Det utfärdande organet bör, på grundval av kvalifikationer och/eller erfarenhet, besluta om föraren eller förargruppen behöver genomgå ytterligare prov och/eller utbildning innan de kan erhålla sina nya förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Det utfärdande organet bör därför avgöra huruvida kvalifikationerna och/eller erfarenheten är tillräckliga för utfärdande av de förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg som krävs, utan att ytterligare prov eller utbildning behövs.
- (24) Onödiga administrativa och ekonomiska bördor bör även undvikas när lokförare byter arbetsgivare. Ett järnvägsföretag som anställer en lokförare bör beakta dennes tidigare kvalifikationer och i största möjliga utsträckning undvika ytterligare prov eller utbildning.
- (25) Detta direktiv bör inte ge rätt till ömsesidigt erkännande av tillstånd att framföra fordon som förare har fått innan detta direktiv började tillämpas, dock utan att det påverkar tillämpningen av den allmänna ordning för ömsesidigt erkännande som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer<sup>(1)</sup> och som ska fortsätta att gälla tills övergångsperioden löper ut.
- (26) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter<sup>(2)</sup>.
- (27) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att fastställa villkor och nödvändiga kriterier för genomförandet av detta direktiv. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv eller komplettera det genom tillägg av nya icke väsentliga delar måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

<sup>(1)</sup> EUT L 255, 30.9.2005, s. 22. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/100/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 141).

<sup>(2)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

**▼B**

- (28) När det, på grund av tvingande, brådskande skäl, inte är möjligt att iakttä de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll bör kommissionen kunna tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG för att anta gemenskapskriterier för val av prov och examinatorer enligt bestämmelserna i detta direktiv och för att enligt bestämmelser i direktivet anpassa dess bilagor till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.
- (29) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning <sup>(1)</sup> uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (30) Medlemsstaterna bör svara för kontroller av att direktivet följs och för att lämpliga åtgärder vidtas om en förare bryter mot villkoren i direktivet.
- (31) Medlemsstaterna bör fastställa lämpliga sanktioner vid överträdelse av nationella bestämmelser för genomförande av direktivet.
- (32) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att upprätta ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg för person- och godsbefordran, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av direktivets omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (33) Av kostnadseffektivitetsskäl kan det vara lämpligt att under en begränsad tidsperiod undanta lokförare som uteslutande utövar sitt yrke i en enda medlemsstat från tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv om dessa förarens skyldighet att inneha förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg i överensstämmelse med detta direktiv. De villkor som gäller för dessa undantag bör fastställas klart.
- (34) En medlemsstat som saknar järnvägsnät, och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden, skulle åläggas en orimlig och onödigt skyldighet om den tvingades införliva och genomföra detta direktiv. Sådana medlemsstater bör därför, så länge som de inte har något järnvägsnät, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv.

<sup>(1)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.



**▼B**

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

## MÅL, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

*Artikel 1***Mål**

I detta direktiv fastställs villkoren och förfarandena för behörighetsprövning av lokförare för framförande av lok och tåg på gemenskapens järnvägssystem. I direktivet fastställs de uppgifter som åligger medlemsstaternas behöriga myndigheter, lokförare och andra aktörer inom järnvägssektorn, framför allt järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och utbildningsanstalter.

*Artikel 2***Tillämpningsområde**

1. Detta direktiv gäller lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet inom gemenskapen och som arbetar för järnvägsföretag som ska inneha säkerhetsintyg eller för infrastrukturförvaltare som ska inneha säkerhetstillstånd.

2. Medlemsstaterna får inte, på grundval av nationella bestämmelser för annan ombordpersonal på godståg, hindra godståg från att passera gränserna eller från att tillhandahålla inhemska transporttjänster på deras territorium.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7 får medlemsstaterna från de bestämmelser som de inför vid genomförandet av detta direktiv undanta de lokförare som uteslutande arbetar på:

- a) Tunnelbanor, spårvagnar och andra spårvägssystem i tätorter.
- b) Järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och som enbart är avsedda för person- och godstransport i lokal-, stads- och förortstrafik.
- c) Privatägd järnvägsinfrastruktur som trafikerar enbart av sina ägare för egen godstransport.
- d) Banavsnitt som tillfälligt är stängda för normal trafik i syfte att underhålla, modernisera eller förnya järnvägssystemet.

**▼B***Artikel 3***Definitioner**

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- a) *behörig myndighet*: den säkerhetsmyndighet som avses i artikel 16 i direktiv 2004/49/EG.
- b) *lokförare* eller *förare*: person som är kapabel och behörig att framföra tåg, inbegripet lok, växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll eller tåg för person- eller godsbefordran på ett självständigt, ansvarsfullt och säkert sätt.
- c) *annan ombordpersonal med säkerhetskritiska uppgifter*: personal ombord på tåget som inte är lokförare, men som hjälper till att säkerställa tågets samt resenärernas och det transporterade godsets säkerhet.
- d) *järnvägssystem*: hela järnvägssystemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt rullande materiel av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer enligt definitionen i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.
- e) *infrastrukturförvaltare*: organ eller företag som framför allt ansvarar för inrättande och underhåll av järnvägsinfrastruktur eller delar av den, enligt definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG, vilket även kan omfatta förvaltning av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät kan tilldelas olika organ eller företag.
- f) *järnvägsföretag*: järnvägsföretag enligt definitionen i Europaparlamentet och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>(1)</sup>, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget ska sörja för dragkraft. Begreppet omfattar även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
- g) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)*: specifikationer som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de grundläggande kraven ska uppfyllas och för att driftskompatibiliteten ska tryggas hos de transeuropeiska järnvägssystem för höghastighetståg och för konventionella tåg som definieras i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.

<sup>(1)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/49/EG.

**▼B**

- h) *byrån*: Europeiska järnvägsbyrån som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 <sup>(1)</sup>.
- i) *säkerhetsintyg*: intyg utfärdat åt järnvägsföretag av en behörig myndighet i enlighet med artikel 10 i direktiv 2004/49/EG.
- j) *intyg*: harmoniserat kompletterande intyg där det anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel innehavaren har behörighet att framföra.
- k) *säkerhetstillstånd*: tillstånd utfärdat åt infrastrukturförvaltare av en behörig myndighet i enlighet med artikel 11 i direktiv 2004/49/EG.
- l) *utbildningsanstalt*: enhet som är ackrediterad eller som den behöriga myndigheten erkänt för genomförande av kurser.

## KAPITEL II

**BEHÖRIGHETSPRÖVNING AV FÖRARE***Artikel 4***Gemenskapsmodell för behörighetsprövning**

1. En lokförare ska ha den lämplighet och de kvalifikationer som krävs för att få framföra tåg, och ska inneha följande handlingar:

- a) Ett förarbevis som styrker att föraren uppfyller minimikrav i fråga om medicinsk lämplighet, grundläggande skolutbildning och allmänna yrkeskvalifikationer. I förarbeviset ska förarens identitet fastställas och utfärdande myndighet samt bevisets giltighetstid anges. Förarbeviset ska uppfylla kraven i bilaga I, fram till dess att gemenskapsmodellen för behörighetsprövning antas enligt punkt 4.
- b) Ett eller fler intyg där det anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel innehavaren har behörighet att framföra. Varje intyg ska uppfylla kraven i bilaga I.

2. Kravet på att inneha ett intyg för en särskild del av infrastrukturen ska dock inte gälla i nedan uppräknade undantagsfall, under förutsättning att en annan förare som är innehavare av ett giltigt intyg för den berörda infrastrukturen sitter bredvid föraren under framförandet

- a) när en störning i järnvägstjänsterna nödvändiggör omdirigering av tåg i trafik eller underhåll av spår, enligt infrastrukturförvaltarens specifikationer,

<sup>(1)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 1. Rättad version i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

**▼B**

- b) vid speciella, enstaka tjänster där historiska tåg används,
- c) vid speciella, enstaka godstjänster, förutsatt att detta godkänns av infrastrukturförvaltaren,
- d) vid leverans eller demonstration av ett nytt tåg eller lok,
- e) under förarutbildning och förarprov.

Järnvägsföretaget ska självt besluta om användningen av denna möjlighet och denna får inte påtvingas vare sig av den berörda infrastrukturförvaltaren eller av den behöriga myndigheten.

Om en extra förare används i enlighet med ovanstående ska infrastrukturförvaltaren ha informerats i förväg.

3. Intyget ska ge behörighet till framförande i en eller flera av följande kategorier:

- a) A: växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll och lok när de används för växling.
- b) B: befordran av passagerare och/eller gods.

Ett intyg får innehålla ett tillstånd för alla kategorier och omfatta alla koder som avses i punkt 4.

4. Senast den 4 december 2008 ska kommissionen, på grundval av ett utkast som utarbetats av byrån, anta en gemenskapsmodell för förarbeviset, intyget och den bestyrkta kopian av intyget, och även besluta om dessas fysiska utformning, med beaktande av åtgärder mot förfalskning. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

Senast den 4 december 2008 ska kommissionen anta de åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det med avseende på gemenskapskoderna för de olika typerna i kategorierna A och B enligt punkt 3 i denna artikel i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3, på grundval av en rekommendation från byrån.

*Artikel 5***Bestämmelser om bedrägeribekämpning**

De behöriga myndigheterna och de utfärdande organen ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra risker för förfalskning av förarbevis och intyg samt manipulering av det register som avses i artikel 22.

**▼B***Artikel 6***Äganderätt, språk och utfärdande organ**

1. Ett förarbevis ska vara innehavarens egendom och ska utfärdas av den behöriga myndighet som definieras i artikel 3 a. Om den behöriga myndigheten eller dess representant utfärdar ett förarbevis på ett nationellt språk som inte är ett gemenskapsspråk ska en tvåspråkig version av förarbeviset avfattas av myndigheten/representanten och därvid använda ett av gemenskapsspråken.

2. Ett intyg ska utfärdas av det järnvägsföretag eller av den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren är anställd eller tjänstgör enligt avtal. Intyget ska vara det utfärdande företagens eller den utfärdande förvaltarens egendom. Förare ska emellertid i enlighet med artikel 13.3 i direktiv 2004/49/EG ha rätt att erhålla en bestyrkt kopia. Om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare utfärdar ett förarbevis på ett nationellt språk som inte är ett gemenskapsspråk ska en tvåspråkig version av förarbeviset avfattas av företaget/förvaltaren, där ett av gemenskapsspråken används.

*Artikel 7***Geografisk giltighet**

1. Ett förarbevis ska gälla inom gemenskapens hela territorium.
2. Ett intyg ska gälla endast för den infrastruktur och den rullande materiel som fastställts i detta.

*Artikel 8***Erkännande av intyg som innehas av lokförare från tredjeland**

Intyg som innehas av lokförare från tredjeland som uteslutande framför tåg på banavsnitt som passerar en medlemsstats gräns får erkännas av denna medlemsstat i enlighet med bilaterala avtal med detta tredjeland.

## KAPITEL III

**VILLKOR FÖR ERHÅLLANDE AV FÖRARBEVIS OCH INTYG***Artikel 9***Minimikrav**

1. För erhållande av förarbevis måste minimikraven i artiklarna 10 och 11 vara uppfyllda. För erhållande av intyg och för att detta intyg fortsättningsvis ska vara giltigt måste förarbevis innehas och minimikraven i artiklarna 12 och 13 vara uppfyllda.

2. En medlemsstat får tillämpa strängare krav för utfärdande av förarbevis på sitt eget territorium. Den ska dock i enlighet med artikel 7 erkänna förarbevis som utfärdats av andra medlemsstater.

**▼B**

## Avsnitt I

**Förarbevis***Artikel 10***Minimiålder**

Medlemsstaterna ska fastställa en minimiålder på minst 20 år för att ansöka om förarbevis. Medlemsstaterna får dock utfärda förarbevis till sökande som fyllt 18 år, men giltigheten ska då vara begränsad till den utfärdande medlemsstatens territorium.

*Artikel 11***Grundläggande krav**

1. Utöver en avslutad och godkänd nioårig utbildning (primär och sekundär) ska de som ansöker om förarbevis ha genomgått och blivit godkända i en grundutbildning som motsvarar nivå 3 enligt rådets beslut 85/368/EEG av den 16 juli 1985 om jämförbarhet av yrkesutbildningsmeriter mellan medlemsstaterna inom EG <sup>(1)</sup>.
2. Den fysiska lämpligheten hos den som ansöker om förarbevis ska styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av (beslutas av medlemsstaten) en läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Undersökningen ska omfatta minst de kriterier som anges i avsnitt 1.1, 1.2, 1.3 och 2.1 i bilaga II.
3. Den yrkesmässiga psykiska lämpligheten hos den som ansöker om förarbevis ska styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av (beslutas av medlemsstaten) en psykolog eller en läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Undersökningen ska omfatta minst de punkter som anges i avsnitt 2.2 i bilaga II.
4. Den sökande ska styrka sina allmänna yrkeskvalifikationer genom att ha blivit godkänd i ett prov som omfattar minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga IV.

## Avsnitt II

**Intyg***Artikel 12***Språkkunskaper**

Kravet på språkkunskaper enligt bilaga VI ska vara uppfyllt för den infrastruktur för vilken intyget gäller.

*Artikel 13***Krav för yrkesbehörighet**

1. Sökanden ska ha erhållit godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den rullande materiel som ansökan om intyget gäller. Provet ska omfatta minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga V.

<sup>(1)</sup> EGT L 199, 31.7.1985, s. 56.

**▼B**

2. Sökanden ska ha erhållit godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den infrastruktur som ansökan om intyget gäller. Provet ska omfatta minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga VI. I tillämpliga fall ska provet även omfatta språkkunskaper i enlighet med avsnitt 8 i bilaga VI.

3. Sökanden ska delta i utbildning som ges av järnvägsföretaget eller av infrastrukturförvaltaren i det säkerhetsstyrningssystem som föreskrivs i direktiv 2004/49/EG.

## KAPITEL IV

**FÖRFARANDE FÖR ERHÅLLANDE AV FÖRARBEVIS OCH INTYG***Artikel 14***Erhållande av förarbevis**

1. Den behöriga myndigheten ska offentliggöra vilket förfarande som ska följas för erhållande av förarbevis.
2. Varje ansökan om förarbevis ska tillställas den behöriga myndigheten av sökanden själv eller av någon enhet för dennes räkning.
3. En ansökan till den behöriga myndigheten får avse utfärdande av ett nytt bevis, en uppdatering av uppgifterna i beviset, en förnyelse eller en dubblett.
4. Den behöriga myndigheten ska utfärda beviset snarast möjligt och senast inom en månad efter att den mottagit samtliga erforderliga handlingar.
5. Ett bevis ska vara giltigt i 10 år, om inte annat följer av artikel 16.1.
6. Ett bevis ska utfärdas i ett enda exemplar. Dubletter av ett bevis får bara utfärdas av den behöriga myndigheten efter ansökan.

*Artikel 15***Erhållande av ett intyg**

Varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska fastställa sina egna förfaranden för att utfärda eller uppdatera intyg i enlighet med detta direktiv, som en del av dess säkerhetsstyrningssystem samt förfaranden för överklagande som gör att förare kan begära omprövning av ett beslut om utfärdande, uppdatering, tillfälligt återkallande eller återkallande av ett intyg.

Om parterna inte kommer överens får de begära prövning av den behöriga myndigheten eller oberoende överklagandeorgan.

**▼B**

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltaren ska utan dröjsmål uppdatera intyget så snart intygsinnehavaren har fått ytterligare behörighet för rullande materiel eller infrastruktur.

*Artikel 16***Regelbundna kontroller**

1. För att ett förarbevis ska förbli giltigt ska innehavaren genomgå regelbundna prov och/eller kontroller avseende kraven i artikel 11.2 och 11.3. Beträffande medicinska krav ska minimiintervallen iaktas i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 3.1 i bilaga II. Dessa hälsokontroller ska utföras av, eller under överinseende av, läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Beträffande allmänna yrkeskunskaper ska bestämmelserna i artikel 23.8 tillämpas.

När ett förarbevis förnyas ska den behöriga myndigheten kontrollera i det register som avses i artikel 22.1 a att föraren uppfyller de krav som avses i det första stycket i denna punkt.

2. För att ett intyg ska förbli giltigt ska innehavaren genomgå regelbundna prov och/eller kontroller avseende kraven i artiklarna 12 och 13. Frekvensen av dessa prov och/eller kontroller ska fastställas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är anställd eller tjänstgör enligt annat avtal i enlighet med dess eget säkerhetsstyrningssystem, och överensstämmer med de minimiintervaller som anges i bilaga VII.

För var och en av dessa kontroller ska det utfärdande organet – genom en anteckning i intyget och i det register som avses i artikel 22.2 a – bestyrka att föraren uppfyller de krav som avses i det första stycket i denna punkt.

3. Vid utebliven kontroll eller negativt resultat ska förfarandet i artikel 18 tillämpas.

*Artikel 17***Upphörande av anställning**

När en förare slutar arbeta hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska detta eller denna utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten.

Förarbeviset ska fortsätta att gälla förutsatt att villkoren i artikel 16.1 uppfylls.

Ett intyg ska upphöra att gälla när innehavaren slutar sin anställning som förare. Innehavaren ska emellertid få en bestyrkt kopia av detta intyg och alla handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer, erfarenhet och yrkesbehörighet. När ett järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare utfärdar ett intyg till föraren ska dessa handlingar beaktas.



**▼B***Artikel 18***Järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares övervakning av förare**

1. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att se till och kontrollera att de förare de anställer eller kontrakterar har giltiga förarbevis och intyg.

De ska inrätta ett system för övervakning av sina förare. Om utfallet av en sådan övervakning blir att en förares kvalifikationer och giltigheten i hans eller hennes förarbevis eller intyg ifrågasätts, ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare omedelbart vidta erforderliga åtgärder.

2. Om en förare anser att hans eller hennes hälsotillstånd inte lämpar sig för att utföra arbetet ska han eller hon omedelbart meddela, beroende på vilket som är lämpligt, järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren om detta.

Så snart ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inser eller informeras av en läkare om att en förares hälsotillstånd har försämrats till den grad att hans eller hennes lämplighet ifrågasätts ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, inbegripet den undersökning som anges i avsnitt 3.1 i bilaga II, och om nödvändigt återkalla intyget och uppdatera registret som anges i artikel 22.2. Dessutom ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren säkerställa att förarna inte vid någon tidpunkt under sin tjänstgöring är under inflytande av något ämne som kan påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Den behöriga myndigheten ska omedelbart informeras om arbetsoförmåga som varar längre än tre månader.

## KAPITEL V

**BEHÖRIG MYNDIGHET – UPPGIFTER OCH BESLUT***Artikel 19***Den behöriga myndighetens uppgifter**

1. Den behöriga myndigheten ska fullgöra följande uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt:

- a) Utfärda och uppdatera förarbevis och tillhandahålla dubblettexemplar i enlighet med artiklarna 6 och 14.
- b) Säkerställa regelbundna prov och/eller kontroller i enlighet med artikel 16.1.
- c) Tillfälligt återkalla och återkalla förarbevis och tillställa det utfärdande organet en motiverad begäran om tillfälligt återkallande av intyg i enlighet med artikel 29.
- d) Om den utsetts härtill av medlemsstaten, erkänna personer eller organ enligt artiklarna 23 och 25.

**▼B**

- e) Se till att ett register över personer och organ som ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20 offentliggörs och uppdateras.
- f) Se till att ett register över förarbevis i enlighet med artiklarna 16.1 och 22.1 förs och uppdateras.
- g) Övervaka processen för kvalitetssäkring av förarna i enlighet med artikel 26.
- h) Utföra inspektioner i enlighet med artikel 29.
- i) Fastställa nationella kriterier för examinatorer i enlighet med artikel 25.5.

Den behöriga myndigheten ska snabbt besvara förfrågningar och utan dröjsmål meddela sina framställningar om kompletterande uppgifter i samband med handläggningen av ansökningar om förarbevis.

2. Den behöriga myndigheten får inte delegera de uppgifter som avses i punkt 1 c, g och i till tredje part.

3. Uppgifterna ska delegeras på ett öppet redovisat och icke-diskriminerande sätt och detta får inte ge upphov till intressekonflikter.

4. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut de uppgifter som avses i punkt 1 a eller b till ett järnvägsföretag, ska minst ett av följande villkor iakttas:

- a) Järnvägsföretaget utfärdar förarbevis enbart till sina egna förare.
- b) Järnvägsföretaget åtnjuter inte ensamrätt inom det berörda territoriet för någon av de uppgifter som delegerats eller lagts ut på entreprenad.

5. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut uppgifter på entreprenad, är den som uppgifterna delegerats till eller entreprenören vid utförandet av sina uppgifter förpliktigad att fullgöra de skyldigheter som enligt detta direktiv åligger den behöriga myndigheten.

6. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut uppgifter på entreprenad, ska den inrätta ett system för kontroll av hur uppgifterna har utförts och se till att villkoren i punkterna 2, 4 och 5 uppfylls.

*Artikel 20***Ackreditering och erkännande**

1. Personer eller organ som ackrediterats enligt detta direktiv ska ackrediteras av ett ackrediteringsorgan som utsetts av den berörda medlemsstaten. Ackrediteringen ska ske på grundval av kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet, till exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45 000-serien samt utifrån en bedömning av underlag som sökandena lagt fram och som på vedertaget sätt styrker deras kvalifikationer inom det aktuella området.

**▼B**

2. Som ett alternativ till ackreditering enligt punkt 1 får en medlemsstat föreskriva att personer eller organ som har erkänts enligt direktivet ska erkännas av den behöriga myndigheten eller ett organ som har utsetts av den berörda medlemsstaten. Erkännande ska grundas på kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. Om de särskilda kvalifikationer som söks är synnerligen sällsynta ska dock ett undantag från denna regel få göras efter ett positivt yttrande från kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2.

Kriteriet om oberoende ska inte gälla den utbildning som avses i artikel 23.5 och 23.6.

3. Den behöriga myndigheten ska svara för offentliggörande och uppdatering av ett register över personer och organ som har ackrediterats eller erkänts inom ramen för detta direktiv.

*Artikel 21***Den behöriga myndighetens beslut**

1. Den behöriga myndigheten ska motivera sina beslut.
2. Den behöriga myndigheten ska sörja för att det inrättas ett förfarande för överklagande som gör att arbetsgivare och förare kan begära omprövning av beslut avseende ansökningar enligt detta direktiv.
3. Medlemsstaterna ska vidta erforderliga åtgärder för att sörja för att de beslut som fattas av den behöriga myndigheten får prövas av domstol.

*Artikel 22***Register och utbyte av data**

1. Behöriga myndigheter är skyldiga att utföra följande uppgifter:
  - a) Att föra ett register över alla förarbevis som utfärdats, uppdaterats, förnyats, ändrats, löpt ut, tillfälligt återkallats, återkallats eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Registret ska innehålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I för alla förarbevis, vilka ska vara åtkomliga med hjälp av det nationella nummer som tilldelats varje förare. Registret ska uppdateras regelbundet.
  - b) Att på motiverad begäran lämna uppgifter om status för sådana förarbevis till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, till byrån eller till förarnas arbetsgivare.
2. Alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att utföra följande uppgifter:
  - a) Att föra ett register, eller se till att ett register förs, över alla intyg som utfärdats, uppdaterats, förnyats, ändrats, löpt ut, tillfälligt återkallats, upphävt eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Registret ska innehålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I för alla intyg, samt uppgifter om de regelbundna kontroller som ska utföras enligt artikel 16. Registret ska uppdateras regelbundet.

**▼B**

- b) Att samarbeta med den behöriga myndigheten i den medlemsstat där de har sin hemvist för att utbyta information med myndigheten och ge den tillgång till erforderliga uppgifter.
- c) Att på begäran tillhandahålla uppgifter om innehållet i sådana intyg till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, när så krävs på grund av deras internationella verksamhet.
3. Lokförarna ska ha tillgång till uppgifterna om sig själva, vilka förvaras i den behöriga myndighetens och i järnvägsföretagets register, och de ska på begäran kunna få en kopia av dessa uppgifter.
4. De behöriga myndigheterna ska samarbeta med byrån för att sörja för driftskompatibilitet mellan de register som föreskrivs i punkterna 1 och 2.

För detta ändamål ska kommissionen senast den 4 december 2008 på grundval av ett förslag från byrån besluta om de grundläggande föreskrifterna för registren, t.ex. vilka uppgifter som ska registreras, deras dataformat, protokollet för datautbyte, rätt till tillträde, hur länge uppgifterna ska förvaras och de förfaranden som ska följas vid konkurs. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

5. De behöriga myndigheterna, infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen ska sörja för att de register som föreskrivs i punkterna 1 och 2 och de sätt på vilka registren används följer bestämmelserna i direktiv 95/46/EG.
6. Byrån ska sörja för att det system som inrättats enligt punkt 2 a och 2 b följer bestämmelserna i förordning (EG) nr 45/2001.

## KAPITEL VI

## UTBILDNING OCH PRÖVNING AV FÖRARE

*Artikel 23***Utbildning**

1. Utbildningen av förare ska innehålla en del som avser förarbeviset och som avspeglar allmänna yrkeskunskaper enligt bilaga IV och en del som avser intyget och som avspeglar särskilda yrkeskunskaper enligt bilagorna V och VI.

**▼B**

2. Utbildningsmetoden ska uppfylla kriterierna i bilaga III.
3. De detaljerade utbildningsmålen är fastlagda i bilaga IV i fråga om förarbeviset och i bilagorna V och VI i fråga om intyget. De detaljerade utbildningsmålen får kompletteras antingen
  - a) med tillämpliga TSD, som antagits i enlighet med direktiv 96/48/EG eller direktiv 2001/16/EG. I detta fall ska kommissionen sörja för samstämmighet mellan TSD och bilagorna IV, V och VI till detta direktiv, eller
  - b) med de kriterier som byrån föreslår enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 881/2004. Dessa kriterier, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.
4. Enligt artikel 13 i direktiv 2004/49/EG ska medlemsstaterna sörja för att sökandena har rättvist och icke-diskriminerande tillträde till den utbildning som erfordras för att de ska uppfylla kraven för erhållande av förarbevis och intyg.
5. Den utbildning som avser allmänna yrkeskunskaper i enlighet med artikel 11.4, språkkunskaper i enlighet med artikel 12 och yrkeskunskaper som rör den rullande materielen i enlighet med artikel 13.1 ska ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20.
6. Utbildning som avser kunskaper om infrastruktur enligt artikel 13.2, inklusive linjekännedom, trafikregler och förfaranden, ska ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts av den medlemsstat där infrastrukturen finns.
7. I fråga om förarbevis ska den allmänna ordning för erkännande av yrkesbehörighet som fastställs i direktiv 2005/36/EG fortsätta att gälla för erkännande av yrkesbehörighet hos förare som är medborgare i en medlemsstat och som fått sitt utbildningsbevis i ett tredjeland.
8. Ett fortbildningssystem ska inrättas för att säkerställa att personalens kvalifikationer upprätthålls i enlighet med punkt 2 e i bilaga III till direktiv 2004/49/EG.

*Artikel 24***Kostnader för utbildning**

1. Medlemsstaterna ska se till att nödvändiga åtgärder vidtas för att förhindra att investeringar som ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare har gjort i en lokförarens utbildning, i de fall lokföraren frivilligt lämnar detta järnvägsföretag eller denna infrastrukturförvaltare, otillbörligen kommer ett annat järnvägsföretag eller en annan infrastrukturförvaltare till del.

**▼B**

2. Genomförandet av denna artikel ska särskilt beaktas i den rapport som avses i artikel 33, speciellt när det gäller artikel 33 f.

*Artikel 25***Prov**

1. Proven för kontroll av kvalifikationerna ska fastställas och examinatorerna utses

a) för den del som avser förarbeviset, av den behöriga myndigheten när den fastställer det förfarande som ska följas för att erhålla förarbeviset i enlighet med artikel 14.1, och

b) för den del som avser intyget, av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren vid fastställandet av det förfarande som ska följas för att erhålla intyget enligt artikel 15.

2. De prov som avses i punkt 1 ska genomföras av kvalificerade examinatorer som har ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 och de ska organiseras på så sätt att intressekonflikter undviks.

3. Bedömning av kunskaper om infrastruktur, inbegripet linjekännedom och trafikregler, ska göras av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts av den medlemsstat där infrastrukturen befinner sig.

4. De prov som avses i punkt 1 ska organiseras på så sätt att intressekonflikter undviks, utan att möjligheten för examinatorn att tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar intyget åsidosätts.

5. Val av prov och examinatorer får ske utifrån gemenskapskriterier fastställda på grundval av ett utkast från byrån. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3. När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 32.4.

Om gemenskapskriterier saknas ska de behöriga myndigheterna fastställa nationella kriterier.

6. Kursen ska avslutas med teoretiska och praktiska prov. Skickligheten att framföra fordon ska bedömas vid körprov på järnvägsnätet. Simulatorer får också användas för att kontrollera tillämpningen av trafikregler och förarens prestationsförmåga i särskilt svåra situationer.



## KAPITEL VII

**BEDÖMNING***Artikel 26***Kvalitetsnormer**

De behöriga myndigheterna ska försäkra sig om att all verksamhet i samband med utbildning, bedömning av kvalifikationer, uppdatering av förarbevis och intyg övervakas löpande inom ramen för ett system med kvalitetsnormer. Detta ska inte vara tillämpligt på verksamheter som redan omfattas av det säkerhetsstyrningssystem som inrättas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med direktiv 2004/49/EG.

*Artikel 27***Oberoende utvärderingar**

1. I varje medlemsstat ska med intervall på högst fem år genomföras en oberoende utvärdering av förfarandena för förvärvande och bedömning av yrkeskunskaper och kvalifikationer, samt av systemet för utfärdande av förarbevis och intyg. Detta ska inte vara tillämpligt på verksamhet som redan omfattas av det säkerhetsstyrningssystem som inrättas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med direktiv 2004/49/EG. Utvärderingen ska göras av kvalificerade personer som inte själva utövar de aktuella verksamheterna.

2. Resultaten från de oberoende utvärderingarna, åtföljda av underlag som styrker dem, ska tillställas de berörda behöriga myndigheterna. Vid behov ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att avhjälpa brister som uppdragats genom de oberoende utvärderingarna.

## KAPITEL VIII

**ÖVRIG OMBORDPERSONAL***Artikel 28***Rapport om övrig ombordpersonal**

1. Byrån ska, i en rapport som ska läggas fram senast den 4 juni 2009, med beaktande av de TSD om drift och trafikledning som utarbetats enligt direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG, fastställa kompetensprofil och uppgifter för övrig ombordpersonal vilka utför säkerhetskritiska uppgifter och vars yrkeskvalifikationer därigenom bidrar till järnvägssäkerheten och bör regleras på gemenskapsnivå, genom ett system med förarbevis och/eller intyg som kan likna det system som fastställs genom detta direktiv.

2. På grundval av denna rapport ska kommissionen senast den 4 juni 2010 lägga fram en rapport och om så är lämpligt föreslå lagstiftning om ett system för behörighetsprövning av den övriga personal som avses i punkt 1.



## KAPITEL IX

## KONTROLLER OCH SANKTIONER

*Artikel 29***Kontroller som genomförs av den behöriga myndigheten**

1. Den behöriga myndigheten får när som helst genomföra kontroller på tåg inom sitt behörighetsområde för att se efter huruvida lokföraren innehar de handlingar som utfärdats i enlighet med detta direktiv.
  
2. Utan hinder av kontrollen enligt punkt 1 får den behöriga myndigheten vid fall av försummelse på arbetsplatsen kontrollera att föraren uppfyller kraven enligt artikel 13.
  
3. Den behöriga myndigheten får undersöka huruvida de förare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, examinatore och utbildningsanstalter som bedriver verksamhet inom myndighetens behörighetsområde uppfyller bestämmelserna i detta direktiv.
  
4. Om en behörig myndighet anser att en förare inte längre uppfyller ett eller flera nödvändiga villkor, ska den vidta följande åtgärder:
  - a) Om det gäller ett förarbevis som har utfärdats av den behöriga myndigheten ska denna återkalla beviset. Återkallandet ska vara tidsbegränsat eller slutgiltigt beroende på omfattningen av den fara för järnvägssäkerheten som föraren gett upphov till. Myndigheten ska omedelbart meddela den berörda föraren och hans eller hennes arbetsgivare om sitt motiverade beslut utan att detta påverkar rätten till omprövning enligt artikel 21. Myndigheten ska ange det förfarande som ska följas för att återfå beviset.
  
  - b) Om det gäller ett förarbevis som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat, ska den behöriga myndigheten vända sig till den myndigheten och lämna en motiverad begäran om antingen en kompletterande kontroll eller ett tillfälligt återkallande av förarbeviset. Den begärande behöriga myndigheten ska informera kommissionen och övriga behöriga myndigheter om sin begäran. Den myndighet som har utfärdat det aktuella förarbeviset ska pröva begäran inom fyra veckor och meddela sitt beslut till den andra myndigheten. Den myndighet som utfärdade förarbeviset ska även informera kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om beslutet. Varje behörig myndighet får förbjuda lokförare att arbeta inom dess behörighetsområde i avvaktan på meddelande om den utfärdande myndighetens beslut.
  
  - c) Om det gäller ett intyg ska den behöriga myndigheten vända sig till det utfärdande organet och antingen begära en kompletterande kontroll eller tillfälligt återkallande av intyget. Det utfärdande organet ska vidta lämpliga åtgärder och rapportera tillbaka till den behöriga myndigheten inom fyra veckor. Den behöriga myndigheten får förbjuda lokförare att arbeta inom dess behörighetsområde i avvaktan på rapporten från det utfärdande organet och ska informera kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om detta.



**▼B**

Om den behöriga myndigheten anser att en viss förare utgör ett allvarligt hot mot järnvägssäkerheten ska den under alla förhållanden omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, till exempel anmoda infrastrukturförvaltaren att stoppa tåget och förbjuda föraren att arbeta inom dess behörighetsområde under den tid som krävs. Myndigheten ska meddela kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om beslutet.

Under alla förhållanden ska den behöriga myndigheten eller det organ som utses för detta uppdatera det register som avses i artikel 22.

5. Om en behörig myndighet anser att ett beslut som enligt punkt 4 fattats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat inte uppfyller tillämpliga krav, ska frågan hänskjutas till kommissionen som ska avge sitt yttrande inom tre månader. Vid behov ska förslag till åtgärder lämnas till den berörda medlemsstaten för en lösning av frågan. Vid fall av meningsskiljaktigheter eller tvister ska frågan hänskjutas till den kommitté som avses i artikel 32.1, och kommissionen ska vidta erforderliga åtgärder i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2. En medlemsstat får vidmakthålla förbudet för föraren att köra på dess territorium i enlighet med punkt 4 fram till dess att ärendet är avslutat i enlighet med denna punkt.

*Artikel 30***Sanktioner**

Utän att detta påverkar andra sanktioner eller förfaranden som fastställs genom direktivet ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för överträdelser av nationella bestämmelser som har utfärdats med tillämpning av detta direktiv och ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den dag som anges i artikel 36.1, och utan dröjsmål meddela eventuella senare ändringar som påverkar dem.

## KAPITEL X

**SLUTBESTÄMMELSER***Artikel 31***Anpassning av bilagor**

1. Åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att anpassa bilagorna till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3. När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 32.4.

2. Om anpassningarna av bilagan avser hälsa, arbetsskydd eller yrkeskvalifikationer, ska kommissionen se till att arbetsmarknadens parter får yttra sig innan dessa anpassningar utarbetas.

**▼B***Artikel 32***Kommitté**

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

3. När hänvisning görs till denna punkt, ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

4. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 5a.1, 2, 4 och 6 samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

*Artikel 33***Rapportering**

Byrån ska utvärdera utvecklingen av den behörighetsprövning av förare som ska göras i enlighet med detta direktiv. Byrån ska senast fyra år efter det att kommissionen enligt artikel 22.4 fattat beslut om de grundläggande föreskrifterna för registren till kommissionen inlämna en rapport, eventuellt med rekommendationer om förbättringar av systemet när det gäller

- a) beviljande av förarbevis och intyg,
- b) ackrediteringen av utbildningsanstalter och examinatoreer,
- c) det kvalitetssäkringssystem som införts av de behöriga myndigheterna,
- d) det ömsesidiga erkännandet av förarbevis,
- e) utbildningskraven enligt bilagorna IV, V och VI mot bakgrund av den marknadsstruktur och de kategorier som anges i artikel 4.2 a,
- f) sammanlänkningsregister och rörligheten på arbetsmarknaden.

Byrån får dessutom, om så behövs, i rapporten rekommendera åtgärder avseende den teoretiska och praktiska prövningen av yrkeskunskaperna för dem som ansöker om det harmoniserade intyget gällande rullande materiel och berörd infrastruktur.

Kommissionen ska vidta erforderliga åtgärder utifrån rekommendationerna och vid behov föreslå ändringar av detta direktiv.

**▼B***Artikel 34***Användning av smartkort**

Byrån ska senast den 4 december 2012 undersöka möjligheten att använda ett smartkort för både det förarbevis och de intyg som avses i artikel 4 och även göra en kostnadsnyttoanalys av detta.

De åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv och som rör tekniska och funktionsmässiga specifikationer för sådana smartkort ska antas på grundval av ett utkast som utformas av byrån och i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

Om införandet av smartkortet inte föranleder några ändringar av detta direktiv eller bilagorna till detsamma ska specifikationerna för smartkortet antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2.

*Artikel 35***Samarbete**

Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De behöriga myndigheterna ska samarbeta under denna genomförandeperiod.

Byrån ska bistå vid detta samarbete och anordna lämpliga möten med företrädare för de behöriga myndigheterna.

*Artikel 36***Genomförande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 4 december 2009. De ska genast informera kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

3. Skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta så länge som inget järnvägssystem har upprättats inom deras territorium.

*Artikel 37***Successivt genomförande och övergångsperioder**

Detta direktiv ska genomföras successivt enligt följande:

1. De register som föreskrivs i artikel 22 ska läggas upp inom två år efter det att de grundläggande föreskrifterna för dessa register enligt artikel 22.4 har antagits.

**▼B**

2. a) Inom två år efter det att de grundläggande föreskrifterna för dessa register enligt artikel 22.4 har antagits ska förarbevis och intyg utfärdas i enlighet med detta direktiv till förare som utför internationell trafik, cabotagetjänster eller godstransporter i en annan medlemsstat eller som arbetar i minst två medlemsstater, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3.

Från och med samma datum ska alla förare som utför ovanstående tjänster, inbegripet sådana förare som ännu inte har erhållit förarbevis eller intyg i enlighet med detta direktiv, genomgå de regelbundna kontroller som föreskrivs i artikel 16.

- b) Inom två år efter det att de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp ska alla nya förarbevis och intyg utfärdas i enlighet med detta direktiv, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3.
- c) Inom sju år efter det att de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp ska samtliga förare inneha förarbevis och intyg som överensstämmer med detta direktiv. De utfärdande organen ska beakta alla yrkesmässiga kvalifikationer som varje förare redan har förvärvat så att detta krav inte föranleder onödiga administrativa och ekonomiska bördor. Behörighet att framföra lok och tåg som tidigare utfärdats till förare ska i möjligaste mån fortsätta att gälla. De utfärdande organen får dock i förekommande fall för enskilda förare eller för grupper av förare besluta att ytterligare prov och/eller utbildning är nödvändig för att kunna erhålla förarbevis och/eller intyg i enlighet med detta direktiv.
3. Förare med behörighet att framföra lok och tåg i enlighet med de bestämmelser som gällde före tillämpningen av punkt 2 a eller 2 b får fortsätta att utöva sitt yrke på grundval av sin behörighet och utan att bestämmelserna i detta direktiv tillämpas under upp till sju år från den dag de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp.

När det gäller lärlingar som hade påbörjat en godkänd utbildning eller en godkänd yrkeskurs före tillämpningen av punkt 2 a eller 2 b får medlemsstaterna behörighetspröva dessa lärlingar i enlighet med befintliga nationella bestämmelser.

För de förare och lärlingar som avses i denna punkt får den eller de berörda behöriga myndigheterna i undantagsfall bevilja undantag från de medicinska krav som fastställs i bilaga II. Förarbevisets giltighet ska i detta fall begränsas till den berörda medlemsstatens territorium.

4. Behöriga myndigheter, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska se till att regelbundna kontroller som motsvarar de kontroller som anges i artikel 16 successivt tillämpas för förare som inte innehar förarbevis och intyg i överensstämmelse med detta direktiv.

**▼B**

5. Om en medlemsstat begär det ska kommissionen i samråd med denna medlemsstat begära att byrån utför en kostnadsnyttoanalys av tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv på lokförare som endast utövar sitt yrke på denna medlemsstats territorium. Kostnadsnyttoanalysen ska omfatta en tidsperiod på tio år. Denna kostnadsnyttoanalys ska överlämnas till kommissionen inom två år efter den dag de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp.

Om denna kostnadsnyttoanalys visar att vinsterna med en tillämpning av bestämmelserna i detta direktiv på dessa lokförare inte uppväger kostnaderna ska kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2 anta ett beslut inom sex månader efter överlämnandet av resultatet av denna kostnadsnyttoanalys. Beslutet kan innebära att bestämmelserna i punkt 2 b och 2 c i denna artikel inte behöver tillämpas på sådana lokförare under en tidsperiod på högst tio år på den berörda medlemsstatens territorium.

Senast 24 månader innan denna tillfälliga undantagsperiod löper ut får kommissionen, med beaktande av den aktuella utvecklingen inom järnvägssektorn i den berörda medlemsstaten, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2 begära att byrån utför en ny kostnadsnyttoanalys som ska överlämnas till kommissionen senast tolv månader innan denna tillfälliga undantagsperiod löper ut. Kommissionen ska fatta ett beslut i enlighet med det förfarande som avses i andra stycket i denna punkt.

*Artikel 38***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 39*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

*BILAGA I***GEMENSKAPSMODELL FÖR FÖRARBEVIS OCH HARMONISERAT  
KOMPLETTERANDE INTYG****1. FÖRARBEVISETS UTFORMNING**

Förarbevisets fysiska utformning ska överensstämma med standarderna ISO 7810 och ISO 7816-1.

Kortet ska bestå av polykarbonat.

De metoder som används för att kontrollera förarbevisens utformning så att de följer internationella normer ska vara förenliga med standarden ISO 10373.

**2. FÖRARBEVISETS INNEHÅLL**

Förarbevisets framsida ska innehålla följande uppgifter:

- a) Ordet ”lokförarbevis” i stort typsnitt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar förarbeviset.
- b) Namnet på den medlemsstat som utfärdar förarbeviset.
- c) Nationalitetsbeteckning enligt ISO 3166 för den medlemsstat som utfärdar förarbeviset, inlagd i vitt i en blå rektangel och omgiven av tolv gula stjärnor.
- d) Uppgifter som är särskiljande för förarbeviset, numrerade enligt följande:
  - i) Innehavarens efternamn.
  - ii) Innehavarens förnamn.
  - iii) Innehavarens födelsedatum och födelseort.
  - iv) — Datum för utfärdande av förarbeviset.  
— Datum då förarbeviset upphör att gälla.  
— Namn på utfärdande myndighet.  
— Det referensnummer som arbetsgivaren har tilldelat den anställda (frivilligt).
  - v) Förarbevisets nummer i det nationella registret.
  - vi) Ett fotografi av innehavaren.
  - vii) Innehavarens namnteckning.
  - viii) Innehavarens permanenta bosättningsort eller postadress (frivillig uppgift).
- e) Orden ”Europeiska gemenskapernas modell” tryckt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar förarbeviset, och ordet ”lokförarbevis” på gemenskapens övriga språk tryckt i gult som bakgrund på förarbeviset.

**▼B**

f) Färganvisningar:

— blå: Pantone Reflex Blue

— gul: Pantone Yellow.

g) Kompletterande uppgifter eller medicinskt grundade giltighetsvillkor som fastställts av en behörig myndighet i enlighet med bilaga II, i kodifierad form.

Koderna ska fastställas av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2 på grundval av en rekommendation från byrån.

### 3. INTYG

Intyget ska innehålla följande:

a) Innehavarens efternamn.

b) Innehavarens förnamn.

c) Innehavarens födelsedatum och födelseort.

d) — Datum för utfärdande av intyget.

— Datum då intyget upphör att gälla.

— Namn på utfärdande myndighet.

— Det referensnummer som arbetsgivaren har tilldelat den anställde (frivilligt).

e) Intygets nummer i det nationella registret.

f) Ett fotografi av innehavaren.

g) Innehavarens namnteckning.

h) Innehavarens permanenta bosättningsort eller postadress (frivillig uppgift).

i) Namn och adress för det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare för vars räkning föraren bemyndigats att framföra tåg.

j) Den fordonskategori som innehavaren har rätt att framföra.

k) Den typ eller de typer av rullande materiel som innehavaren har rätt att framföra.

l) De infrastrukturer på vilka innehavaren har rätt att framföra fordon.

m) Ytterligare upplysningar eller eventuella begränsningar.

n) Språkkunskaper.

### 4. MINSTA ANTAL UPPGIFTER I NATIONELLA REGISTER

a) Uppgifter avseende förarbeviset

Alla uppgifter som framgår av förarbeviset samt uppgifter om kontrollkrav enligt artiklarna 11 och 16.

b) Uppgifter avseende intyget

Alla uppgifter som framgår av intyget samt uppgifter om kontrollkrav enligt artiklarna 12, 13 och 16.

**▼B***BILAGA II***MEDICINSKA KRAV**

## 1. ALLMÄNNA KRAV

1.1 En förare får inte ha hälsoproblem eller ta medicin, droger eller ämnen som kan orsaka

- plötslig medvetslöshet,
- nedsatt uppmärksamhet eller koncentration,
- plötslig arbetsoförmåga,
- förlust av balans eller koordination,
- en betydande begränsning av rörligheten.

## 1.2 Syn

I fråga om synförmåga ska följande krav uppfyllas:

- Synskärpa på avstånd med eller utan korrigerig: 1,0; minst 0,5 på det sämsta ögat.
- Maximala korrektionsvärden linser: hyperopi +5/myopi -8. Undantag medges i exceptionella fall och efter utlåtande från en ögonspecialist. Beslutet fattas av läkaren.
- Synskärpa på nära håll och på mellanavstånd: tillräcklig, med eller utan korrektion.
- Kontaktlinser och glasögon får användas, om de kontrolleras med jämna mellanrum av en specialist.
- Normalt färgseende: användning av ett erkänt test, t.ex. Ishihara, vid behov kompletterat med ett annat erkänt test.
- Synfält: fullt.

**▼M1**

- Syn på båda ögonen: effektiv.

**▼B**

- Binokulärseende: effektivt.
- Förmåga att uppfatta färgsignaler: Testet ska bygga på uppfattningen av enskilda färger och inte på relativa skillnader.
- Kontrastkänslighet: god.
- Ingen progressiv ögonsjukdom.
- Ögonimplantat, keratomi och keratektomi är tillåtna endast under förutsättning att de kontrolleras årligen eller med ett intervall som fastställs av läkaren.



**▼B**

- Förmåga att motstå bländning.
- Färgade kontaktlinser och fotokromatiska linser är inte tillåtna. Linser med UV-filter är tillåtna.

## 1.3 Hörsel och tal

Tillfredsställande hörsel som bekräftas av ett audiogram, dvs.

- tillräcklig hörsel för att kunna föra ett samtal per telefon och för att kunna höra varningssignaler och radiomeddelanden.

Följande värden ska betraktas som riktvärden:

- Hörselnedsättningen får inte överstiga 40 dB vid 500 och 1 000 Hz.
- Hörselnedsättningen får inte överstiga 45 dB vid 2 000 Hz för det öra som har sämst luftledning.
- Ingen anomali i vestibulära systemet.
- Inga kroniska talsvårigheter (med tanke på nödvändigheten att högt och tydligt utbyta meddelanden).
- Hörapparater tillåts i särskilda fall.

## 1.4 Graviditet

Vid låg tolerans eller patologiskt tillstånd ska graviditet betraktas som ett skäl för att tillfälligt ta förare ur tjänst. Rättsliga föreskrifter som skyddar gravida förare måste tillämpas.

## 2. MINIMIINNEHÅLL I DE UNDERSÖKNINGAR SOM SKA GENOMFÖRAS FÖRE ANSTÄLLNING

## 2.1 Läkareundersökningar

- Allmän hälsokontroll.
- Undersökning av sensoriska funktioner (syn, hörsel, färgseende).
- Blod- eller urinprov, bland annat test för diabetes mellitus, om detta krävs för en bedömning av kandidatens fysiska lämplighet.
- Elektrokardiogram vid vila.
- Test för psykotropa ämnen, till exempel olagliga droger eller psykotropa läkemedel och alkoholmissbruk som kan innebära minskad lämplighet för arbetet.
- Kognitiv: uppmärksamhet och koncentration; minne, uppfattningsförmåga, slutledningsförmåga.
- Kommunikation.
- Psykomotorisk: reaktionssnabbhet, koordination av handrörelser.

**▼B**

## 2.2 Yrkespsykologiska undersökningar

Syftet med yrkespsykologiska undersökningar är att dessa ska vara till hjälp vid anställning och ledning av personal. Innehållet i den psykologiska bedömningen måste utformas så att man i undersökningen kan bedöma huruvida den sökande föraren har några konstaterade yrkespsykologiska brister, särskilt vad gäller funktionell förmåga, eller uppvisar några relevanta faktorer avseende personligheten, som sannolikt kan påverka förmågan att utföra arbetsuppgifterna på ett säkert sätt.

## 3. REGELBUNDNA KONTROLLER EFTER ANSTÄLLNING

## 3.1 Intervall

Läkarundersökningar (fysisk lämplighet) ska göras minst vart tredje år upp till 55 års ålder, därefter varje år.

Dessutom måste den läkare som ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 genomföra undersökningar med kortare intervall om den anställdes hälsotillstånd kräver detta.

Om inte annat föreskrivs i artikel 16.1 ska en lämplig läkarundersökning genomföras om det finns anledning att anta att innehavaren av ett förarbevis eller intyg inte längre uppfyller de medicinska kraven i avsnitt 1 i bilaga II.

Den fysiska lämpligheten ska kontrolleras regelbundet och efter eventuella arbetsolyckor samt vid frånvaro efter en personolycka. Den läkare som ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 får besluta att genomföra en lämplig kompletterande läkarundersökning, särskilt efter minst 30 dagars sjukfrånvaro. Arbetsgivaren ska anmoda den läkare som ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 att kontrollera förarens fysiska lämplighet om arbetsgivaren av säkerhetsskäl har varit nödsakad att ta föraren ur tjänst.

## 3.2 Minimiiinnehåll i regelbundna läkarundersökningar

Om föraren uppfyller kraven för den undersökning som genomförs före anställningen, måste de regelbundna kontrollerna omfatta minst följande:

- Allmän hälsokontroll.
- Undersökning av sensoriska funktioner (syn, hörsel, färgseende).
- Analys av blod eller urin för upptäckt av diabetes mellitus och andra hälsoproblem på grundval av den kliniska undersökningen.
- Test för droger efter klinisk indikering.

Dessutom krävs ett vilo-EKG för förare som är äldre än 40 år.

**▼B***BILAGA III***UTBILDNINGSMETOD**

Det ska råda god balans mellan teoretisk utbildning (klassundervisning och demonstrationer) och praktisk utbildning (arbetsplatspraktik, körning med och utan övervakning på spår som är avstängda för utbildningsändamål).

Datorstödd utbildning ska godtas för individuell inläring av trafikregler, signaleringssituationer etc.

Användning av simulatorer, även om den inte är obligatorisk, kan vara till nytta för en effektiv förarutbildning; de används framför allt för träning i onormala situationer eller för regler som tillämpas sällan. De har en särskild fördel i att de erbjuder ”learning-by-doing” (att lära genom att göra) för händelser som inte kan tränas i verkliga förhållanden. I princip ska den senaste generationen av simulatorer användas.

Vad gäller förvärvande av linjekännedom måste den viktigaste utbildningsmetoden vara att den förare som utbildas följer med en annan förare under ett lämpligt antal resor längs linjen, både i dagsljus och på natten. Videoinspelningar som visar linjerna från förarhytten får användas bland andra metoder som en alternativ utbildningsmetod.

▼ M1

## BILAGA IV

## ALLMÄNNA YRKESKUNSKAPER OCH KRAV FÖR FÖRARBEVIS

Målet med ”allmän utbildning” är att erbjuda ”allmänna” kvalifikationer rörande samtliga relevanta aspekter för lokföraryrket. Den allmänna utbildningen inriktas på grundläggande kunskaper och principer som är tillämpliga oavsett typ och karaktär av rullande materiel eller infrastruktur. Den kan organiseras utan praktiska övningar.

Kvalifikationer rörande specifika typer av rullande materiel eller rörande regler och tekniker avseende säkerhet och drift för en specifik infrastruktur ingår inte i de ”allmänna” kvalifikationerna. Utbildning som ger kvalifikationer rörande specifik rullande materiel eller infrastruktur hör samman med det kompletterande intyg som en lokförare måste erhålla och beskrivs närmare i bilagorna V och VI.

Den allmänna utbildningen omfattar områdena 1–7 enligt nedan. Områdena är inte inbördes prioriterade.

De verb som används anger vilken typ av kvalifikation som den utbildade väntas uppnå. Verbens betydelse beskrivs i följande tabell:

| Typ av kvalifikation          | Beskrivning  |
|-------------------------------|--|
| Att känna till, att beskriva. | Förvärv av kunskaper (data, fakta) som behövs för att förstå sammanhang.                                   |
| Att förstå, att identifiera.  | Identifiering och memorering av kontext, utförande av uppgifter och problemlösning inom en fastställd ram. |

1. Lokförarens arbete, arbetsmiljön, lokförarens roll och ansvar inom järnvägsdriften, de yrkesmässiga och personrelaterade kraven på en lokförare
  - a) Att känna till den allmänna inriktningen hos de lagar, föreskrifter och regler som gäller för järnvägsdrift och järnvägssäkerhet (krav och förfaranden avseende behörighetsprövning av lokförare, farligt gods, miljö och brandskydd osv.).
  - b) Att förstå de specifika, professionella och personrelaterade kraven (i huvudsak ett ensamt arbete, skiftarbete över hela dygnet, förarens skydd och säkerhet, läsning och uppdatering av dokument osv.).
  - c) Att förstå beteenden som är förenliga med ett säkerhetskritiskt ansvar (avseende mediciner, alkohol, droger och andra psykoaktiva ämnen, sjukdom, stress, utmattnings osv.).
  - d) Att identifiera referens- och driftsdokument (t.ex. förarens regelbok, linjebok och förarhandbok).
  - e) Att identifiera involverade personers ansvarsområden och funktioner.

**▼ M1**

- f) Att förstå betydelsen av noggrannhet vid utförandet av uppgifter och i arbetsmetoderna.
  - g) Att förstå principerna för hälsa och säkerhet i arbetet (t.ex. uppförandekod på och nära spåren, uppförandekod för att stiga ombord eller av dragfordon på ett säkert sätt, ergonomi, säkerhetsbestämmelser för personalen, personlig skyddsutrustning osv.).
  - h) Att känna till färdigheter och principer avseende beteende (stresshantering, extrema situationer osv.).
  - i) Att känna till principerna för miljöskydd (hållbar körning osv.).
2. Järnvägsteknik, inbegripet säkerhetsprinciper som ligger till grund för driftsbestämmelserna
- a) Att känna till principerna, lagarna och föreskrifterna för säker järnvägsdrift.
  - b) Att identifiera involverade personers ansvarsområden och funktioner.
3. Grundläggande principer för järnvägsinfrastruktur
- a) Att känna till systematiska och strukturella principer och parametrar.
  - b) Att känna till de allmänna egenskaperna hos spår, stationer och rangerbangårdar.
  - c) Att känna till järnvägsinfrastruktur (broar, tunnlar, spårväxlar osv.).
  - d) Att känna till trafikeringsätt (enkelspårsdrift, dubbelspårsdrift osv.).
  - e) Att känna till signal- och tågskyddssystem.
  - f) Att känna till säkerhetsinstallationer (varmgångsdetektorer, rökdetektorer i tunnlar osv.).
  - g) Att känna till kraftförsörjning för dragkraft (kontaktledning, strömskena osv.).
4. Grundläggande principer för driftkommunikation
- a) Att känna till betydelsen av kommunikation och metoder och förfaranden för kommunikation.
  - b) Att identifiera de personer som lokföraren behöver kontakta och deras roller och ansvarsområden (personal hos infrastrukturförvaltaren, skyldigheter för annan tågpersonal osv.).
  - c) Att identifiera situationer då kommunikation behöver initieras och orsaker till att kommunikation behöver initieras.
  - d) Att förstå kommunikationsmetoder.

**▼ M1**

5. Tåg, deras sammansättning och tekniska krav på dragfordon, gods- och personvagnar och rullande materiel av annat slag
  - a) Att känna till grundläggande typer av dragkraft (el, diesel, ånga osv.).
  - b) Att beskriva ett fordons utformning (boggier, fordonskorgar, förarhytt, skyddssystem osv.).
  - c) Att känna till system för märkning och märkningens betydelse.
  - d) Att känna till dokumentationen om tågsammansättning.
  - e) Att förstå bromssystem och prestandaberäkningar.
  - f) Att identifiera tågets hastighet.
  - g) Att identifiera maximalt tillåten belastning och krafter vid kopplet.
  - h) Att känna till driftledningssystemets funktion och dess ändamål.
6. Risker som är förbundna med järnvägstrafik i allmänhet
  - a) Att känna till principerna för trafiksäkerhet.
  - b) Att känna till de risker som är förbundna med järnvägstrafik samt de olika medel som kan användas för att minska dessa risker.
  - c) Att känna till säkerhetsrelevanta tillbud och förstå vilket beteende och vilken reaktion som krävs.
  - d) Att känna till förfaranden vid olyckor där personer är inblandade (t.ex. utrymning).
7. Grundläggande fysiska principer
  - a) Att förstå krafter vid hjulen.
  - b) Att identifiera de faktorer som påverkar acceleration och inbromsning (väder, bromsutrustning, minskad adhesion, sandning osv.).
  - c) Att förstå principer för elektricitet (kretsar, spänningsmätning osv.).



*BILAGA V*

**YRKESKUNSKAPER OM RULLANDE MATERIEL OCH KRAV FÖR INTYGET**

Efter den särskilda utbildningen i rullande materiel ska föraren kunna utföra följande uppgifter:

**1. FÖRESKRIVNA TEST OCH KONTROLLER FÖRE AVGÅNG**

Föraren ska

- kunna införskaffa erforderlig dokumentation och utrustning,
- kunna kontrollera dragfordonets kapacitet,
- kunna kontrollera de uppgifter som införts i dokumenten ombord på dragfordonet,
- genom att utföra föreskrivna kontroller och test kunna försäkra sig om att dragfordonet ger erforderlig dragkraft för tåget och att säkerhetsanordningarna fungerar,
- vid överlämnandet av ett lok eller när en resa inleds kunna kontrollera att föreskriven skydds- och säkerhetsutrustning finns och att den fungerar,
- kunna utföra löpande förebyggande underhåll.

**2. KUNSKAP OM RULLANDE MATERIEL**

För att framföra ett dragfordon ska föraren känna till samtliga manöverorgan och instrument som står till förfogande, särskilt vad gäller

- dragkraft,
- bromsning,
- anordningar som är av betydelse för trafiksäkerheten.

För att kunna upptäcka och lokalisera fel hos den rullande materielen, rapportera dem och avgöra vad som krävs för att komma tillrätta med dem och, i vissa fall, vidta åtgärder, ska föraren känna till följande:

- Mekanisk uppbyggnad.
- Hjulupphängning och kopplingsanordningar.
- Löpverk.
- Säkerhetsutrustning.
- Bränsletankar, system för bränsletillförsel, avgassystem.
- Märkning som förekommer inuti och utanpå den rullande materielen, framför allt symboler som används vid transport av farligt gods.

**▼B**

- System för färddataregistrering.
- Elektriska och pneumatiska system.
- Strömavtagare och högspänningsledningar.
- Kommunikationsutrustning (tågradio osv.).
- Förekomst och placering av säkerhetsbrytare.
- De olika delarna i den rullande materielen, deras roll och vagnarnas särskilda anordningar, i synnerhet det system som gör det möjligt att stoppa tåget genom att tömma huvudledningen.
- Bromssystem.
- De delar som är specifika för dragfordon.
- Drivmekanism, motorer och kraftöverföring.

**3. BROMSPROV**

Föraren ska kunna

- kontrollera och beräkna att tågets bromstal före avgång motsvarar det bromstal som föreskrivs för linjen i fordonsdokumentationen,
- kontrollera att de olika delarna i bromssystemet i dragfordonet och tåget fungerar tillfredsställande innan tåget sätts i rörelse, vid start och under gång.

**4. KÖRSÄTT OCH MAXIMAL HASTIGHET FÖR TÅGET I FÖRHÅLLANDE TILL LINJENS EGENSKAPER**

Föraren ska kunna

- tillägna sig den information som han eller hon får före avgång,
- bestämma körsätt och maxhastighet för sitt tåg på grundval av variabler såsom hastighetsbegränsningar, väderförhållanden och eventuella ändringar i fråga om signalering.

**5. FÖRMÅGA ATT KÖRA TÅGET PÅ ETT SÅDANT SÄTT ATT ANLÄGGNINGAR OCH MATERIEL INTE SKADAS**

Föraren ska kunna

- utnyttja alla tillgängliga kontrollsystem i enlighet med tillämpliga regler,
- starta tåget med beaktande av adhesions- och kraftbegränsningar,
- använda bromsen för att minska farten samt för att stanna tåget med hänsyn till den rullande materielen och till anläggningarna.



**▼B**

## 6. FEL

Föraren ska

- kunna vara uppmärksam på ovanliga händelser som har betydelse för framförandet av tåget,
- kunna inspektera tåget och se tecken på fel, göra åtskillnad mellan dem och vidta åtgärder på grundval av deras relativa betydelse och försöka att åtgärda dem, varvid säkerheten för järnvägstrafik och personer alltid ska prioriteras,
- känna till tillgängliga skydds- och kommunikationsmedel.

## 7. INCIDENTER OCH OLYCKOR VID DRIFT; BRÄNDER; OLYCKOR MED PERSONSKADOR

Föraren ska

- kunna vidta skydds- och larmåtgärder vid olyckor med personskador ombord på tåget,
- kunna avgöra om tåget transporterar farliga ämnen och identifiera dem på grundval av tågdokument och vagnlistor.
- känna till förfarandena för evakuering av tåget i nödsituationer.

## 8. VILLKOR FÖR ÅTERUPPTAGANDE AV DRIFT EFTER ETT TILLBUD SOM INBEGRIPER RULLANDE MATERIEL

Efter ett tillbud ska föraren kunna bedöma om man kan köra vidare med materielen och i så fall under vilka förhållanden, så att han snarast möjligt kan upplysa infrastrukturförvaltaren om dessa förhållanden.

Föraren måste kunna avgöra om ett expertutlåtande är nödvändigt innan tåget kan fortsätta.

## 9. AVSTÄLLNING AV TÅGET

Föraren måste kunna vidta åtgärder så att tåget eller delar av det inte startar eller sätts i rörelse oväntat, även under de svåraste förhållanden.

Föraren måste vidare ha kunskap om vilka åtgärder som kan vidtas för att stoppa ett tåg eller delar av det om det oväntat har satt sig i rörelse.

*BILAGA VI***YRKESKUNSKAPER OM INFRASTRUKTUR OCH KRAV AVSEENDE  
INTYG****Ämnen med anknytning till infrastruktur****1. BROMSPROV**

Föraren ska kunna kontrollera och beräkna att tågets bromstal före avgång motsvarar det bromstal som föreskrivs för linjen i fordonsdokumenten.

**2. KÖRSÄTT OCH MAXIMAL HASTIGHET FÖR TÅGET I FÖRHÅLLANDE TILL LINJENS EGENSKAPER**

Föraren ska kunna

- tillägna sig den information som han eller hon får, exempelvis avseende hastighetsbegränsningar eller eventuella ändringar i fråga om signalering,
- bestämma körsätt och maxhastighet för sitt tåg på grundval av linjens egenskaper.

**3. LINJEKÄNNEDOM**

Föraren måste kunna förutse eventuella problem och vidta erforderliga åtgärder ur säkerhets- och andra prestandasynpunkter, som punktlighet och ekonomiska aspekter. Därför måste han eller hon ha god kännedom om linjer och järnvägsanläggningar på den linje som trafikeras samt om eventuella alternativa färdvägar som man kommit överens om.

Följande aspekter är viktiga:

- Driftsvillkor (spårbyten, enkelriktad trafik osv.).
- Genomförande av en linjekontroll och användande av relevant dokumentation.
- Fastställande av spår som kan användas för den aktuella trafiktypen.
- Tillämpliga trafikregler och innebörden av signalsystemet.
- Driftsystemet.
- Typ av linjeblockering med tillhörande regelverk.
- Namn, position och distansmarkeringar för stationer och ställverk så att körningen kan anpassas därefter.
- Signalering som anger övergång mellan olika drift- eller kraftförsörjningssystem.
- Hastighetsgränser för de olika kategorier av tåg som framförs.
- Topografiska profiler.
- Särskilda bromsvillkor, exempelvis för sträckor med stark lutning.

**▼B**

- Särskilda driftförhållanden: särskilda signaler eller skyltar, avgångsvillkor etc.

**4. SÄKERHETSBESTÄMMELSER**

Föraren ska kunna

- sätta tåget i rörelse först när alla föreskrivna villkor är uppfyllda (tidtabell, klartecken för avgång eller startsignal, grönt ljus i tillämpliga fall osv.),
- se signalerna (längs sträckan och i hytten), tyda dem utan tvekan eller fel samt vidta åtgärder enligt instruktion,
- framföra tåget säkert i enlighet med de särskilda trafikeringsätten: använda särskilda driftsätt om order ges, tillfälliga hastighetsbegränsningar, körning i motsatt riktning, tillstånd att passera varningssignaler, växling, vändning, körning på byggarbetsplatser osv.,
- göra tidtabellsenliga eller beordrade stopp och eventuellt betjäna resenärerna under dessa stopp, t.ex. genom att öppna och stänga dörrarna.

**5. FRAMFÖRANDE AV TÅGET**

Föraren ska kunna

- känna till sin position på den aktuella linjen vid varje tidpunkt,
- använda bromsen för att minska farten samt för att stanna tåget med hänsyn till den rullande materielen och till anläggningarna,
- justera framförandet av tågsättet i enlighet med tidtabellen och i enlighet med eventuella anvisningar om energibesparingar, varvid hänsyn ska tas till egenskaperna hos dragfordonet, tåget, linjen och miljön.

**6. FEL**

Föraren ska

- kunna vara uppmärksam, i den mån som körningen av tåget medger detta, på onormala händelser avseende infrastrukturen och omgivningarna: signaler, spår, kraftförsörjning, plankorsningar, omgivningarna längs spåren, annan trafik,
- kunna känna till avståndet till hinder,
- snarast möjligt kunna underrätta infrastrukturförvaltaren om plats och beskaffenhet för konstaterade fel och försäkra sig om att informationen har uppfattats,
- med beaktande av infrastrukturen kunna sörja för trafiksäkerheten och säkerheten för personer, eller låta sörja för sådan säkerhet, närhelst det är nödvändigt.

**7. INCIDENTER OCH OLYCKOR VID DRIFT; BRÄNDER; OLYCKOR MED PERSONSKADOR**

Föraren ska kunna

- vidta skydds- och larmåtgärder vid olyckor med personskador,
- bestämma var tåget ska stoppas om en brand uppstår och vid behov underlätta evakueringen av passagerarna,

**▼ B**

- ge praktisk information snarast möjligt om branden, om föraren inte själv kan få kontroll över den,
- upplysa infrastrukturförvaltaren om dessa förhållanden snarast möjligt,
- bedöma huruvida infrastrukturen tillåter att man kör vidare med fordonet och i så fall under vilka förhållanden.

**▼ M2**

## 8. SPRÅKTEST

1. Lokförare som måste kommunicera med infrastrukturförvaltaren om säkerhetskritiska frågor ska ha kunskaper i minst ett av de språk som bestäms av berörd infrastrukturförvaltare. Lokförarnas språkkunskaper måste vara sådana att de kan kommunicera aktivt och effektivt i normala lägen, vid avvikande driftssituationer och i nödsituationer. De ska kunna använda sig av de meddelanden och den kommunikationsmetod som specificeras i TSD "Drift och trafikledning".
2. För att uppfylla kraven enligt punkt 1 måste lokförare kunna förstå (hörförståelse och läsförståelse) och kommunicera (tala och skriva) på nivå B1 enligt den gemensamma europeiska referensram för språk (CEFR)<sup>(1)</sup> som inrättats av Europarådet.
3. För banavsnitt mellan gränserna och de stationer som är belägna nära gränsen och avsedda för gränsöverskridande trafik får infrastrukturförvaltaren medge undantag från kraven i punkt 2 för ett järnvägsföretags lokförare, förutsatt att följande förfarande tillämpas:
  - a) Järnvägsföretaget ska begära undantag av infrastrukturförvaltaren för berörda lokförare. För att alla sökande ska ges rättvis och lika behandling ska infrastrukturförvaltaren tillämpa samma bedömningsförfarande på varje inlämnad begäran om undantag, och detta förfarande ska ingå i järnvägsnätsbeskrivningen.
  - b) Infrastrukturförvaltaren ska bevilja undantag om järnvägsföretaget kan visa att det har gjort tillräckliga arrangemang för att säkerställa kommunikationen mellan de berörda lokförarna och infrastrukturförvaltarens personal i normala lägen, vid avvikande driftssituationer och i nödsituationer, enligt vad som föreskrivs i punkt 1.
  - c) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska se till att den berörda personalen känner till dessa bestämmelser och arrangemang och får lämplig utbildning via deras säkerhetsstyrningssystem.

<sup>(1)</sup> *Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment*, 2001 (Cambridge University Press, för den engelska versionen se ISBN 0-521-00531-0). Även tillgänglig på webbplatsen för Cedefop: <http://www.cedefop.europa.eu/>

**▼B**

*BILAGA VII*

**PROVFREKVENS**

De regelbundna kontrollerna ska genomföras med iakttagande av följande mini-intervall:

- a) Språkkunskaper (endast för personer som inte har språket som modersmål): vart tredje år eller efter varje frånvaro på mer än ett år.
- b) Kunskaper om infrastruktur (inbegripet linjekännedom och kännedom om trafikregler): vart tredje år eller efter varje frånvaro på mer än ett år från den berörda linjen.
- c) Kunskaper om rullande materiel: Vart tredje år.