

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 21/2006**antagen av rådet den 14 september 2006****inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/.../EG av den ... om om behörighetsprövning av tågpersonal som är nödvändig för framförandet av lok och tåg på gemenskapens järnvägsnät**

(2006/C 289 E/03)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIVmed beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar ⁽⁴⁾ skall 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.
- (3) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar ⁽⁵⁾ 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 arbetstagarernas 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) Även om en medlemsstat beslutar att direktivet inte skall 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.
- (8) 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 skall trafikerats och om det språk som används där.

⁽¹⁾ EUT C 221, 8.9.2005, s. 64.⁽²⁾ EUT C 71, 22.3.2005, s. 26.⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 28.9.2005 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 14.9.2006 och Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).⁽⁴⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.⁽⁵⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164).

- (9) För att göra den utbildning som lokförare skall 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 skall utföra, t.ex. växling, underhåll, persontrafik eller gods- trafik. 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.
- (10) 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, även om en examinator kan tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar det harmoniserade kompletterande intyget.
- (11) Personalens kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet är föremål för utveckling i samband med direktiven om driftskompatibilitet, särskilt som en del av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD). Det finns ett behov av att se till att dessa TSD och bilagorna till detta direktiv överensstämmer. Detta kommer att åstadkommas genom ändringar som kommissionen antar i enlighet med ett kommittéförfarande på grundval av ett yttrande från samma kommitté.
- (12) De krav som hör till förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg enligt detta direktiv bör endast avse de rättsliga förutsättningarna för att föraren skall 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.
- (13) Detta direktiv bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer mot avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾.
- (14) 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 minimi-
- krav, 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.
- (15) 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.
- (16) Säkerhetsmyndigheterna bör utnyttja all information i förarbevis, harmoniserade kompletterande intyg och 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.
- (17) 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 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.
- (18) Vissa företag tillhandahåller lokförartjänster till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I dessa fall bör det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren arbetar på entreprenad ansvara för att denne har tillstånd och är behörighetsprövad i enlighet med detta direktiv.
- (19) För att järnvägstrafiken skall fortsätta att fungera väl bör lokförare, som redan utövar sitt yrke innan detta direktiv träder i kraft, under en övergångsperiod få behålla de behörigheter de redan har.
- (20) Onödiga administrativa och ekonomiska bördor bör undvikas när de tillstånd att framföra fordon som utfärdats för förare innan de bestämmelserna i detta direktiv började tillämpas skall ersättas med harmoniserade kompletterande intyg och förarbevis som överensstämmer med detta direktiv. Därför bör sådan behörighet att framföra fordon som tidigare utfärdats i största möjliga utsträckning fortsätta att gälla. De utfärdande organen bör beakta varje förares eller förargrups kvalifikationer och erfarenhet när dessa tillstånd skall ersättas.

⁽¹⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

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.

- (21) 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.
- (22) Detta direktiv bör inte ge rätt till ömsesidigt erkännande av den behörighet 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 ⁽¹⁾ och som skall fortsätta att gälla tills övergångsperioden löper ut.
- (23) 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 ⁽²⁾.
- (24) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽³⁾ uppmuntras 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.
- (25) Medlemsstaterna bör svara för kontroller av att direktivet följs och för att lämpliga åtgärder vidtas om en förare bryter mot villkoren i direktivet.
- (26) Medlemsstaterna bör fastställa lämpliga påföljder vid överträdelse av nationella bestämmelser för genomförande av direktivet.
- (27) 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 de 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.

- (28) 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 förares skyldighet att inneha förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg i överensstämmelse med detta direktiv. De villkor som gäller för dessa undantag bör fastställas klart.
- (29) En medlemsstat som saknar järnvägsnät, och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden, skulle åläggas en orimlig och onödig skyldighet om den tvingades införliva och genomföra bestämmelserna i detta direktiv. En sådan medlemsstat bör därför, så länge som den inte har något järnvägsnät, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

MÅL, TILLÄMPNINGSOMRÅDE 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 skall inneha säkerhetsintyg eller för infrastrukturförvaltare som skall 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.

⁽¹⁾ EUT L 255, 30.9.2005, s. 22.

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

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 funktionsmässigt skiljer sig från resten av järnvägssystemet och som enbart är avsedda för person- och godstrafik lokalt samt i stads- och förortsområden.
- c) Privatägd järnvägsinfrastruktur som trafikeras enbart av sina ägare för egen godstransport.
- d) Banavsnitt som tillfälligt är stängda för normal trafik i syfte att underhålla, modernisera eller förnya järnvägssystemet.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *behörig myndighet*: den säkerhetsmyndighet som avses i artikel 16 i direktiv 2004/49/EG.
- b) *lokförare* eller *förare*: person som är kapabel och bemyndigad att framföra tåg, inbegripet lok, växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll eller tåg för person- eller godsbefordran på ett självständigt, ansvarsfullt och säkert sätt.
- c) *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 rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg⁽¹⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det konventionella järnvägssystemet⁽²⁾.
- d) *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.
- e) *järnvägsföretag*: järnvägsföretag enligt definitionen i Europaparlamentet och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur⁽³⁾, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet

består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget skall sörja för dragkraft. Begreppet omfattar även företag som endast tillhandahåller dragkraft.

- f) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)*: specifikationer som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de grundläggande kraven skall uppfyllas och för att driftskompatibiliteten skall tryggas hos de transeuropeiska järnvägssystemen för höghastighetståg och för konventionella tåg i enlighet med direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG.
- g) *byrån*: Europeiska järnvägsbyrån som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå⁽⁴⁾.
- h) *säkerhetsintyg*: intyg utfärdat åt järnvägsföretag av en behörig myndighet i enlighet med artikel 10 i direktiv 2004/49/EG.
- i) *intyg*: harmoniserat kompletterande intyg där det anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel innehavaren har behörighet att framföra.
- j) *säkerhetstillstånd*: intyg utfärdat åt infrastrukturförvaltare av en nationell säkerhetsmyndighet i enlighet med artikel 11 i direktiv 2004/49/EG.
- k) *utbildningsanstalt*: enhet som den behöriga myndigheten ackrediterat eller erkänt för genomförande av kurser.

KAPITEL II

BEHÖRIGHETSPRÖVNING AV FÖRARE

Artikel 4

Gemenskapsmodell för behörighetsprövning

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

- a) Ett förarbevis som styrker att föraren uppfyller minimikrav i fråga om medicinsk lämplighet, grundläggande skolutbildning och allmänna yrkeskvalifikationer. I förarbeviset skall förarens identitet fastställas och utfärdande myndighet samt bevisets giltighetstid anges. Förarbeviset skall 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 skall uppfylla kraven i bilaga I.

⁽¹⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG (EUT L 164, 30.4.2004, s. 114).

⁽²⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/50/EG.

⁽³⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/49/EG.

⁽⁴⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1. Korrigerad version i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

2. Kravet på att inneha ett intyg för en särskild del av infrastrukturen skall dock inte gälla i nedan uppräknade undantagsfall, under förutsättning att en annan tågförare 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,
- 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 skall 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 extraförare används i enlighet med ovanstående skall infrastrukturförvaltaren ha informerats i förväg.

3. Intyget skall ge behörighet till framförande av en eller flera av följande kategorier av tågfordon:

- a) A: växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll och lok när de används för växling.
- b) B: persontåg och/eller godståg.

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

4. Senast ... (*) skall kommissionen, i enlighet med förfarandet i artikel 31.2 och på grundval av ett utkast som utarbetats av byrån, anta en gemenskapsmodell för förarbeviset, intyget och den bestyrkta kopian av intyget, och skall även besluta om deras fysiska utformning. I samband med detta skall kommissionen beakta åtgärder mot förfalskning.

Senast ... (*) skall kommissionen anta gemenskapskoder för de olika typerna i kategorierna A och B enligt punkt 3 i enlighet med förfarandet i artikel 31.2, på grundval av en rekommendation från byrån.

Artikel 5

Bestämmelser om bedrägeribekämpning

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

(*) Ett år efter den dag direktivet träder i kraft.

Artikel 6

Äganderätt, språk och utfärdande organ

1. Ett förarbevis skall vara innehavarens egendom och skall 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 skall en tvåspråkig version av förarbeviset avfattas av myndigheten/representanten och därvid använda ett av gemenskapsspråken.

2. Ett intyg skall utfärdas av det järnvägsföretag eller av den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren är anställd eller med vilken föraren har kontrakt. Intyget skall vara det utfärdande företags eller den utfärdande förvaltarens egendom. Förare skall 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 skall en tvåspråkig version av förarbeviset avfattas av företaget/förvaltaren, där ett av gemenskapsspråken används.

Artikel 7

Geografisk giltighet

1. Förarbevis skall gälla inom gemenskapens hela territorium.

2. Intyg skall gälla endast för den infrastruktur och den rullande materiel som fastställts i detta.

Artikel 8

Erkännande av intyg som innehas av lokförare från tredje land

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

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 skall 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 skall dock i enlighet med artikel 7 erkänna förarbevis som utfärdats av andra medlemsstater.

AVSNITT I

Förarbevis

Artikel 10

Minimiålder

Medlemsstaterna skall 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 skall då vara begränsad till den utfärdande medlemsstatens territorium.

Artikel 11

Grundläggande krav

1. Utöver en avslutad och godkänd nioårig utbildning (på grundskole- och gymnasienivå) skall 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 ⁽¹⁾.

2. Den fysiska lämpligheten hos den som ansöker om förarbevis skall styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av (beslutas av medlemsstaten) en läkare som är godkänd eller har ackrediterats enligt artikel 20. Undersökningen skall 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 skall styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av (beslutas av medlemsstaten) en psykolog eller en läkare som godkänts eller ackrediterats enligt artikel 20. Undersökningen skall omfatta minst de punkter som anges i avsnitt 2.2 i bilaga II.

4. Den sökande skall 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 skall vara uppfyllt för den infrastruktur för vilken intyget gäller.

Artikel 13

Krav för yrkesbehörighet

1. Sökanden skall ha erhållit godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den rullande mate-

⁽¹⁾ EGT L 199, 31.7.1985, s. 56.

riel som ansökan om intyget gäller. Provet skall omfatta minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga V.

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

3. Sökanden skall 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 skall offentliggöra vilket förfarande som skall följas för erhållande av förarbevis.

2. Varje ansökan om förarbevis skall 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 skall utfärda beviset snarast möjligt och senast inom en månad efter att den mottagit samtliga erforderliga handlingar.

5. Ett bevis skall vara giltigt i 10 år, om inte annat följer av artikel 16.1.

6. Ett bevis skall utfärdas i ett enda exemplar. Dubbletter av ett bevis får bara utfärdas av den behöriga myndigheten efter ansökan.

Artikel 15

Erhållande av ett intyg

Varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skall 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.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltaren skall utan dröjsmål uppdatera intyget så snart intygsinnehavaren har fått kompletterande tillstånd för rullande materiel eller infrastruktur.

*Artikel 16***Regelbundna kontroller**

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

När ett förarbevis förnyas skall 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 skall förbli giltigt skall innehavaren genomgå regelbundna prov och/eller kontroller avseende kraven i artiklarna 12 och 13. Frekvensen av dessa prov och/eller kontroller skall fastställas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är anställd eller arbetar på entreprenad i enlighet med dess eget säkerhetsstyrningssystem, och överensstämmer med de minimiintervaller som anges i bilaga VII.

För var och en av dessa kontroller skall 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 skall förfarandet i artikel 18 tillämpas.

*Artikel 17***Upphörande av anställning**

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

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

Ett intyg skall upphöra att gälla när innehavaren slutar sin anställning som förare. Innehavaren skall emellertid få en bestyrkt kopia av det som bevis på sina yrkeskvalifikationer. När ett järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare utfärdar ett intyg till föraren skall dessa kvalifikationer beaktas.

*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 skall 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, skall järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare omedelbart vidta erforderliga åtgärder.

2. Om en förare anser att hans eller hennes hälsotillstånd inte lämpar sig för att utföra arbetet skall han eller hon omedelbart meddela 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 skall järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, inbegripet den undersökning som anges i avsnitt 3.1 i bilaga II. Dessutom skall järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren säkerställa att förarna inte vid någon tidpunkt under sin tjänstgöring är under inflytande av någon drog som kan påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Den behöriga myndigheten skall 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 skall fullgöra följande uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt:

- Utfärda och uppdatera förarbevis och tillhandahålla dubbeltextemplar i enlighet med artiklarna 6 och 14.
- Säkerställa regelbundna prov och/eller kontroller i enlighet med artikel 16.1.
- Tillfälligt återkalla och återkalla förarbevis och tillställa det utfärdande organet en motiverad begäran om tillfälligt återkallande av intyg i enlighet med artikel 28.
- Om den utsetts härtill av medlemsstaten, erkänna personer eller organ enligt artiklarna 23 och 24.
- Se till att ett register över personer och organ som ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20 offentliggörs och uppdateras.
- Se till att ett register över förarbevis i enlighet med artiklarna 16.1 och 22 förs och uppdateras.
- Övervaka processen för kvalitetssäkring av förarna i enlighet med artikel 25.

- h) Utföra inspektioner i enlighet med artikel 28.
- i) Fastställa nationella kriterier för examinatore i enlighet med artikel 24.5.

Den behöriga myndigheten skall 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, f och g till tredje part.

3. Uppgifterna skall 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, skall minst ett av följande villkor iaktas:

- 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, skall 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 skall ackrediteras av ett ackrediteringsorgan som utsetts av den berörda medlemsstaten. Ackrediteringen skall ske på grundval av kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet, till exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45000-serien samt utifrån en bedömning av underlag som sökandena lagt fram och som på vedertaget sätt styrker deras kvalifikationer inom det aktuella området.

2. Som ett alternativ till ackreditering enligt punkt 1 får en medlemsstat föreskriva att personer eller organ som har erkänts enligt direktivet skall erkännas av den behöriga myndigheten eller ett organ som har utsetts av den berörda medlemsstaten. Erkännande skall grundas på kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. Om de särskilda kvalifikationer som söks är synnerligen sällsynta skall dock ett undantag från denna regel få göras efter ett positivt yttrande från kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 31.2.

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

3. Den behöriga myndigheten skall 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 skall motivera sina beslut.
2. Den behöriga myndigheten skall 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 skall 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, ändrats, förnyats, löpt ut, tillfälligt återkallats, återkallats eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Registret skall innehålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I för alla förarbevis som skall vara åtkomligt med hjälp av det nationella nummer som tilldelats varje förare. Registret skall uppdateras regelbundet.
- b) Att på motiverad begäran lämna uppgifter om status för sådana förarbevis till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, till byrån eller till 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, upphävs eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Registret skall innehålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I för alla intyg, samt uppgifter om de regelbundna kontroller som skall utföras enligt artikel 16. Registret skall uppdateras regelbundet.
- 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. De behöriga myndigheterna skall samarbeta med byrån för att sörja för driftskompatibilitet mellan de register som föreskrivs i punkt 1 och 2. För detta ändamål skall kommissionen senast ... (*) – i enlighet med det förfarande som avses i artikel 31.2 och på grundval av ett förslag från byrån – besluta om de grundläggande föreskrifterna för registren, t.ex. vilka uppgifter som skall registreras, deras dataformat, protokollet för datautbyte, rätt till tillträde, hur länge uppgifterna skall förvaras och de förfaranden som skall följas vid konkurs.

4. De behöriga myndigheterna, infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen skall 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.

5. Byrån skall 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 skall 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.

2. Utbildningsmetoden skall 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 får kompletteras antingen

a) med tillämpliga TSD, varvid kommissionen, enligt det förfarande som anges i artikel 31.2, skall sörja för samstämmighet mellan TSD och bilagorna till detta direktiv, eller

b) med de kriterier som byrån föreslår enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 881/2004 och som kommissionen antar i enlighet med artikel 31.2 i det här direktivet.

4. Enligt artikel 13 i direktiv 2004/49/EG skall medlemsstaterna sörja för att sökandena har likaberättigat och icke-diskriminerande tillträde till den utbildning som erfordras för de skall 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 skall ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20.

(*) Ett år efter den dag direktivet träder i kraft.

6. Utbildning som avser kunskaper om infrastruktur enligt artikel 13.2, inklusive linjekännedom, trafikregler och förfaranden, skall ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts av den medlemsstat där infrastrukturen finns.

7. I fråga om förarbevis skall 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 sin utbildning i ett tredjeland.

8. Ett fortbildningssystem skall inrättas för att säkerställa att personalens kvalifikationer upprätthålls i enlighet med punkt 2 e i bilaga III till direktiv 2004/49/EG.

Artikel 24

Prov

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

a) för den del som avser förarbeviset, av den behöriga myndigheten när den fastställer det förfarande som skall 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 skall följas för att erhålla intyget enligt artikel 15.

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

3. Bedömning av kunskaper om infrastruktur, inbegripet linjekännedom och trafikregler, skall 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 skall organiseras på så sätt att intressekonflikter undviks, utan att möjligheten för examinatorn att tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar intyget åsidosätts.

5. Vid val av prov och examinatorer kan gemenskapskriterier användas som skall föreslås av byrån och antas av kommissionen enligt det förfarande som avses i artikel 31.2. Om gemenskapskriterier saknas skall de behöriga myndigheterna fastställa nationella kriterier.

6. Kursen skall avslutas med teoretiska och praktiska prov. Skickligheten att framföra fordon skall 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 25

Kvalitetsnormer

De behöriga myndigheterna skall 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. Denna bestämmelse är inte tillämplig på verksamheter som redan omfattas av det säkerhetsstyrningssystem som inrättas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med direktiv 2004/49/EG.

Artikel 26

Oberoende utvärderingar

1. I varje medlemsstat skall 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 skall 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 skall göras av kvalificerade personer som inte själva utövar de aktuella verksamheterna.

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

KAPITEL VIII

BEHÖRIGHETSPRÖVNING AV ÖVRIG PERSONAL

Artikel 27

Rapport om övrig personal

Byrån skall, i en rapport som skall läggas fram senast ... (*), fastställa kompetensprofil och uppgifter för övrig personal på lok och tåg vilka utför uppgifter som är väsentliga för säkerheten 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.

(*) Två år efter den dag detta direktiv träder i kraft.

KAPITEL IX

KONTROLLER OCH PÅFÖLJDER

Artikel 28

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, examinators 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, skall den vidta följande åtgärder:

a) Om det gäller ett förarbevis som har utfärdats av den behöriga myndigheten skall denna återkalla beviset. Återkallandet skall vara tidsbegränsat eller slutgiltigt beroende på omfattningen av den fara för järnvägssäkerheten som föraren gett upphov till. Myndigheten skall omedelbart meddela den berörde föraren och hans eller hennes arbetsgivare om sitt motiverade beslut utan att detta påverkar rätten till överklagande enligt artikel 21. Myndigheten skall ange det förfarande som skall följas för att återfå beviset.

b) Om det gäller ett förarbevis, som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat skall 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 skall informera kommissionen och övriga behöriga myndigheter om sin begäran. Den myndighet som har utfärdat det aktuella förarbeviset skall pröva begäran inom fyra veckor och meddela sitt beslut till den andra myndigheten. Den myndighet som utfärdade förarbeviset skall även informera kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om beslutet. Varje behörig myndighet kan förbjuda lokförare att arbeta inom dess behörighetsområde i avvaktan på meddelande om den utfärdande myndighetens beslut.

c) Om det gäller ett intyg skall den behöriga myndigheten vända sig till det utfärdande organet och antingen begära en kompletterande kontroll eller tillfälligt återkallande av intyget. Det utfärdande organet skall 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 skall informera kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om detta.

Om den behöriga myndigheten anser att en viss förare utgör ett allvarligt hot mot järnvägssäkerheten skall 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 skall meddela kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om beslutet.

Under alla förhållanden skall 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, skall frågan hänskjutas till kommissionen som skall avge sitt yttrande inom tre månader. Vid behov skall förslag till åtgärder lämnas till den berörda medlemsstaten för en lösning av frågan. Vid fall av meningsskilligheter eller tvister skall frågan hänskjutas till den kommitté som nämns i artikel 31.1, och kommissionen skall vidta erforderliga åtgärder i enlighet med det förfarande som avses i artikel 31.2. 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 29

Påföljder

Utan att detta påverkar andra påföljder eller förfaranden som fastställs genom direktivet skall medlemsstaterna föreskriva påföljder för överträdelser av nationella bestämmelser som har utfärdats med tillämpning av detta direktiv och skall vidta de åtgärder som krävs för att se till att dessa påföljder verkställs. De föreskrivna påföljderna skall vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla bestämmelserna om påföljderna till kommissionen senast den dag som anges i artikel 35, och skall utan dröjsmål anmäla alla senare ändringar som gäller dem.

KAPITEL X

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 30

Anpassning av bilagor

Bilagorna skall anpassas till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 31.2.

Artikel 31

Kommitté

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

2. När det hänvisas till denna punkt skall 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 skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 32

Rapportering

Byrån skall utvärdera utvecklingen av den behörighetsprövning av tågförare som skall göras i enlighet med detta direktiv. Byrån skall senast fyra år efter det att kommissionen enligt artikel 22.3 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 examinatore,
- c) det kvalitetssäkringssystem som införts av de behöriga myndigheterna,
- d) det ömsesidiga erkännandet av förarbevis,
- e) utbildningskraven enligt bilagorna IV, V och VI till detta direktiv mot bakgrund av den marknadsstruktur och de kategorier som anges i artikel 4.2 a,
- f) sammanlänknings av register 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 skall vidta erforderliga åtgärder utifrån rekommendationerna och vid behov föreslå ändringar av detta direktiv.

Artikel 33

Användning av smartkort

Byrån skall senast ... (*) undersöka möjligheten att använda ett smartkort för både det förarbevis och de intyg som avses i artikel 4 och även göra en kostnadsnyttoanalys. I tillämpliga fall skall kommissionen, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 31.2 och på grundval av ett förslag från byrån, anta de tekniska och funktionsmässiga specifikationerna för sådana smartkort. Införandet av smartkortet kan komma att kräva en anpassning av bilagorna i enlighet med artikel 30.

(*) Fem år efter den dag direktivet träder i kraft.

Artikel 34

Samarbete

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

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

Artikel 35

Genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv ... (*). De skall genast informera kommissionen om detta.

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

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

3. Skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv skall inte gälla Cypern och Malta så länge som inget järnvägs-system har upprättats inom deras territorium.

Artikel 36

Successivt genomförande och övergångsperioder

Detta direktiv skall genomföras successivt enligt följande:

1. De register som föreskrivs i artikel 22 skall läggas upp inom två år efter de att de grundläggande föreskrifterna för dessa register enligt artikel 22.3 har antagits.
2. a) Inom två år efter det att de grundläggande föreskrifterna för dessa register enligt artikel 22.3 har antagits skall 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 skall alla tågförare 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 anges i artikel 16.

(*) Senast 24 månader efter den dag detta träder i kraft.

b) Inom två år efter det att de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp skall 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 skall samtliga förare inneha förarbevis och intyg som överensstämmer med detta direktiv. De utfärdande organen skall 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 skall i möjligaste mån garanteras. 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 bestämmelserna i detta direktiv enligt 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 bestämmelserna i detta direktiv enligt 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 skall i detta fall begränsas till den berörda medlemsstatens territorium.

4. Behöriga myndigheter, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skall 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.
5. Om en medlemsstat begär det skall 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 skall omfatta en tidsperiod på tio år. Denna kostnadsnyttoanalys skall 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 skall kommissionen i enlighet med det förfarande som avses i artikel 31.2 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 förfarandet i artikel 31.2 begära att byrån utför en ny kostnadsnyttoanalys som skall överlämnas till kommissionen senast 12 månader innan denna tillfälliga undantagsperiod löper ut. Kommissionen skall fatta ett beslut i enlighet med det förfarande som avses i andra stycket i denna punkt.

Artikel 37

Ikraftträdande

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

Artikel 38

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den ...

På Europaparlamentets vägnar

...

Ordförande

På rådets vägnar

...

Ordförande

BILAGA I

GEMENSKAPSMODELL FÖR FÖRARBEVIS OCH HARMONISERAT KOMPLETTERANDE INTYG

1. FÖRARBEVISETS UTFORMNING

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

Kortet skall bestå av polykarbonat.

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

2. FÖRARBEVISETS INNEHÅLL

Förarbevisets framsida skall 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 anställde (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.
- 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 III, i kodifierad form.

Koderna skall fastställas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 31.2 på grundval av en rekommendation från byrån.

3. INTYG

Intyget skall 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.
-

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

1.2 Syn

I fråga om synförmåga skall följande krav uppfyllas:

- Synskärpa på avstånd med eller utan korrigering: 1,0; minst 0,5 på det sämsta ögat.
- Maximala korrektionsvärden linser: hypermetropi +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.
- Syn på båda ögonen: effektiv. Inget krav om personen har tillräcklig adaptation och kompensationserfarenhet. Endast om personen förlorat binokulärseendet sedan han eller hon började arbeta.
- Binokulärseende: effektivt.
- Förmåga att uppfatta färgsignaler: Testet skall 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.
- Inga besvär med 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 skall 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 skall 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 SKALL GENOMFÖRAS FÖRE ANSTÄLLNING

2.1 Läkarundersökningar

- 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.

2.2 Yrkespsykologiska undersökningar

Syftet med yrkespsykologiska undersökningar är att hjälpa att anställa och leda 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 utan risk.

3. REGELBUNDNA KONTROLLER EFTER ANSTÄLLNING

3.1 Intervall

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

Dessutom måste en läkare genomföra kontroller med kortare intervall om den anställdes hälsotillstånd kräver detta.

Om inte annat föreskrivs i artikel 16.1 skall 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 skall kontrolleras regelbundet och efter eventuella arbetsolyckor. Läkaren eller företagets hälsoavdelning får besluta att genomföra en kompletterande lämplig läkarundersökning, särskilt efter minst 30 dagars sjukfrånvaro. Arbetsgivaren skall anmoda läkaren 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 tågförare som är äldre än 40 år.

BILAGA III

UTBILDNINGSMETOD

Det skall 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 skall 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 skall 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.

BILAGA IV

ALLMÄNNA YRKESKUNSKAPER OCH KRAV FÖR FÖRARBEVISET

Den allmänna utbildningen har följande mål:

- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om järnvägsteknik, däribland säkerhetsprinciper och resonemangen bakom driftsbestämmelserna.
- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om de risker som är förbundna med järnvägstrafik samt de olika medel som kan användas för att bemästra dessa risker.
- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om principerna för ett eller flera trafikeringsformer.
- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om tåg, tågsammansättning och tekniska krav för dragfordon, gods- och personvagnar och rullande materiel av annat slag.

Föraren skall särskilt

- kunna förstå de konkreta villkor som gäller för utövandet av föraryrket, dess betydelse och de yrkesmässiga och personliga krav det ställer (långa arbetsperioder, frånvaro från hemmet etc.),
- kunna tillämpa säkerhetsbestämmelser som gäller för personalen,
- kunna känna igen olika typer av rullande materiel,
- känna till och tillämpa en arbetsmetod på ett korrekt sätt,
- känna till olika referens- och tillämpningsdokument ("förarinstruktion" och "linjebok" enligt definitionerna i TSD för delsystemet "Drift", förarhandbok, reparationshandbok osv.),
- kunna lära in beteenden som är förenliga med ansvaret för uppgifter som är väsentliga för säkerheten,
- känna till de förfaranden som är tillämpliga vid personolyckor,
- känna till de risker som är förbundna med järnvägstrafik i allmänhet,
- känna till de principer som gäller för trafiksäkerheten,
- tillämpa de grundläggande principerna i elektroteknik.

BILAGA V

YRKESKUNSKAPER OM RULLANDE MATERIEL OCH KRAV FÖR INTYGET

Efter den särskilda utbildningen i rullande materiel skall föraren kunna utföra följande uppgifter.

1. FÖRESKRIVNA TEST OCH KONTROLLER FÖRE AVGÅNG

Föraren skall

- 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 skall föraren känna till samtliga manöverorgan och instrument som står till förfogande, särskilt vad gäller

- dragkraft,
- bromskraft,
- 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, skall 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.
- 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 skall kunna

- kontrollera och beräkna att tågets bromskraft före avgång motsvarar den bromskraft 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 skall 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 skall 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.

6. FEL

Föraren skall

- 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 skall prioriteras,
- känna till tillgängliga skydds- och kommunikationsmedel.

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

Föraren skall

- 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 skall 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 skall kunna kontrollera och beräkna att tågets bromskraft före avgång motsvarar den bromskraft som föreskrivs för linjen i fordonsdokumenten.

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

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

4. SÄKERHETSBESTÄMMELSER

Föraren skall 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 skall 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 skall tas till egenskaperna hos dragfordonet, tåget, linjen och miljön.

6. FEL

Föraren skall

- 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 skall kunna

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

8. SPRÅKTEST

Förare som måste kommunicera med infrastrukturförvaltaren om kritiska säkerhetsfrågor skall ha kunskaper i det språk som bestäms av berörd infrastrukturförvaltare. Språkkunskaperna måste vara sådana att personalen kan kommunicera aktivt och effektivt i normala lägen, under avvikelser och i nödsituationer.

De skall kunna använda sig av de meddelanden och den kommunikationsmetod som specificeras i TSD "Drift". Förare skall kunna kommunicera enligt nivå 3 i följande tabell.

Språk- och kommunikationsnivå

De muntliga färdigheterna i ett språk kan indelas i fem nivåer:

Nivå	Beskrivning
5	— Kan anpassa det sätt han/hon talar på till samtalspartnern. — Kan framföra en åsikt. — Kan förhandla. — Kan övertyga. — Kan ge råd.
4	— Kan hantera helt oförutsedda situationer. — Kan göra antaganden. — Kan framföra en motiverad åsikt.
3	— Kan hantera praktiska situationer med oförutsedda inslag. — Kan beskriva. — Kan hålla en enkel konversation vid liv.
2	— Kan hantera enkla praktiska situationer. — Kan ställa frågor. — Kan besvara frågor.
1	— Kan tala med hjälp av memorerade meningar.

*BILAGA VII***PROVFREKVENNS**

De regelbundna kontrollerna skall genomföras med iakttagande av följande minimiintervall:

- 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.
-

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Kommissionen lade fram förslaget till direktiv om behörighetsprövning av lokförare som är nödvändig för framförandet av lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen den 3 mars 2004 som ett av de fyra förslagen i tredje järnvägspaketet ⁽¹⁾.

Den 28 september 2005 antog Europaparlamentet sitt yttrande vid första behandlingen.

Den 14 september 2006 antog rådet sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 251 i fördraget.

I sitt arbete beaktade rådet yttrandena från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén ⁽²⁾ och Regionkommittén ⁽³⁾.

II. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

1. Allmänt

Förhandlingarna om behörighetsprövning av lokförare ägde rum i ett politiskt sammanhang som präglats av kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 ⁽⁴⁾ och av första och andra järnvägspaketet. I vitboken framhöll kommissionen behovet av lokförare som kan trafikera hela det transeuropeiska nätet. Det första och andra järnvägspaketet innehåller detaljerade bestämmelser om tillgång till infrastruktur, interoperabilitet och järnvägssäkerhet på nationell och europeisk nivå och skapar därigenom den nödvändiga ramen för öppnandet av marknaden för godstransporter och internationell persontrafik.

När det gäller öppnandet av marknaden stod det klart att man måste anta gemensamma regler för behörighetsprövning av lokförare för att underlätta dessas interoperabilitet och säkerställa förutsättningarna för den fria rörligheten för arbetstagare inom järnvägssektorn.

I den gemensamma ståndpunkt som rådet enats om fastställs förutsättningarna och förfarandena för behörighetsprövning av lokförare som är nödvändig för framförandet av lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen. I den specificeras de uppgifter som åligger behöriga myndigheter i medlemsstaterna, lokförare och andra aktörer inom sektorn, framför allt järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och utbildningsanstalter. Dessutom fastställs i förslaget minimikrav på fysisk och psykisk lämplighet, obligatoriska regelbundna kontroller samt beskrivning av de kvalifikationer som föraren måste ha. Utkastet till direktiv kommer enbart att omfatta lokförare. Annan tågpersonal i lokomotiv och på tåg som direkt eller indirekt deltar i tågets framförande och/eller i andra arbetsuppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten omfattas inte. Det innefattar även ett särskilt förfarande för tillfälligt undantag från direktivets tillämpningsområde för inhemska lokförare som endast framför tåg inom respektive medlemsstats gränser.

2. Centrala politiska frågor

i) Uteslutning av annan personal

I kommissionen förslag förutsågs ett tillämpningsområde som omfattade behörighetsprövning av lokförare och annan tågpersonal i lokomotiv och på tåg som direkt eller indirekt deltar i tågets framförande och/eller i andra arbetsuppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten. Införandet av "annan tågpersonal" härrör från ett åtagande som kommissionen gjorde i samband med förhandlingar som gällde andra järnvägspaketet ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Den andra tre lagförslagen gäller:

- Förordning om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter (dok. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- Förordning om kvalitetskrav för godstransport på järnväg (dok. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- Direktiv om ändring av direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (dok. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335).

⁽²⁾ EUT C 221, 9.9.2005, s. 20.

⁽³⁾ EUT C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽⁴⁾ Dok. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Jfr Direktiv 2004/49/EG om gemenskapens järnvägar (säkerhetsdirektivet) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16-31 (skäl 21)).

Rådet gick noggrant igenom Europaparlamentets ståndpunkt efter första behandlingen med förslaget om införande av tågpersonal i tillämpningsområdet för utkastet till direktiv samt tillägget av en mekanism för behörighetsprövning i artikel 27.

I sin gemensamma ståndpunkt begränsar dock rådet tillämpningsområdet för utkastet till direktiv till lokförare. Rådet motsätter sig inte principen om behörighetsprövning av "annan personal", men anser att det är för tidigt att införa ett sådant utvidgat tillämpningsområde, eftersom det inte är känt vilken personal som kommer att tillhöra denna kategori och inte heller vilka uppgifter de skall utföra. Därför har man lagt till en bestämmelse till utkastet till direktiv som ger Europeiska järnvägsbyrån i uppdrag att utarbeta en rapport i vilken kompetensprofil och uppgifter för sådan övrig personal fastställs. Denna rapport skall läggas fram två år efter detta direktivs ikraftträdande (jfr. artikel 27).

Rådet har även inkluderat en särskild bestämmelse som garanterar godstågens fria rörlighet inom hela Europeiska unionens territorium (jfr artikel 2.2).

ii) *Behörighetsprövning av "inhemska lokförare"*

I linje med kommissionens förslag beslutade rådet att tillämpa bestämmelserna i detta utkast till direktiv på alla lokförare inom gemenskapen. Detta innebär att inhemska lokförare som endast framför tåg inom en medlemsstats gränser också omfattas av direktivets tillämpningsområde.

Rådet beslutade emellertid att en medlemsstat kan anhänga hos kommissionen om att Europeiska järnvägsbyrån gör en kostnads-nyttoanalys av tillämpningen av bestämmelserna i direktivet på lokförare som uteslutande utövar sitt yrke på en medlemsstats territorium. Om analysen visar att kostnaderna för tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv på dessa lokförare blir större än vinsterna, skall kommissionen anta ett beslut inom sex månader efter det att resultaten av denna kostnads-nyttoanalys lagts fram. Kommissionens beslut, grundat på denna analys, kan få till effekt att direktivet inte behöver tillämpas på inhemska lokförare under en period på högst tio år på den berörda medlemsstatens territorium. Vid behov kan en ny undantagsperiod medges enligt ett liknande förfarande (jfr artikel 36.5)

Europaparlamentet delar rådets uppfattning i detta avseende och valde ett liknande förfarande i den andra delen av sin ändring 40.

iii) *Successivt genomförande*

I sitt förslag föreslår kommissionen ett successivt genomförande i tre steg, fördelat över åren 2006-2015.

I sitt yttrande vid första behandlingen (första delen av ändring 40) gick Europaparlamentet på kommissionens linje, men beslutade att flytta fram datumen ett år.

I sin gemensamma ståndpunkt följer rådet kommissionens trestegsstrategi i princip, men knyter inte de enskilda stegen till bestämda datum. Rådet godkände ett successivt genomförande (utfärdandet av "nya" förarbevis och/eller intyg i överensstämmelse med detta direktiv) enligt följande:

Från datum för upprättandet av de nödvändiga nationella registren:

1. Efter 1 år: tillämpning på nya lokförare – som arbetar i internationell trafik, med cabotage-tjänster eller godstransporter i en annan medlemsstat eller som arbetar i mer än en medlemsstat – och på förare som redan har arbetat med dessa tjänster men som behöver ett nytt förarbevis eller intyg.
2. Efter 3 år, tillämpning på alla lokförare som behöver ett nytt förarbevis eller intyg.
3. Efter 8 år: tillämpning på alla lokförare.

Genom en kompletterande bestämmelse i artikel 36.3 garanteras att en förare får fortsätta att utöva sitt yrke på grundval av sin befintliga behörighet till dess att bestämmelserna i artikel 36.2 a, b eller c, börjar tillämpas.

III. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGAR

Rådet kunde helt godta Europaparlamentets ändringar 27, 36 och 44 i sin helhet. Som redan anförts ovan avvisade rådet ändringarna 7, 9, 11, 34, 35 och 40 (första delen). När det gäller ändringar 15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 och 45 beslutade rådet att följa Europeiska kommissionen och att avvisa dem. Ändringarna 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 40 (andra delen), 41, 42, 43, 46 och 47 liknar rådets gemensamma ståndpunkt eller ligger nära den anda i vilken den utformats.

IV. SAMMANFATTNING

Vid utarbetandet av den gemensamma ståndpunkten har rådet fullt ut beaktat kommissionens förslag och Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen. När det gäller Europaparlamentets förslag till ändringar noterar rådet att ett betydande antal ändringar – enligt andemeningen, delvis eller helt, redan täcks i den gemensamma ståndpunkten.

När det gäller de två viktigaste frågorna som det råder oenighet om – införandet av tågpersonal i tillämpningsområdet för utkastet till direktiv, och tidpunkten för det successiva genomförandet (datum) – anser rådet att det har funnit en väl avvägd och lämplig lösning.
