

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2007/59/EF

af 23. oktober 2007

## om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 31. juli 2007 <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU <sup>(4)</sup> skal infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne fastlægge deres sikkerhedsledelsessystemer således, at jernbanesystemet som minimum kan opfylde de fælles sikkerhedsmål, at det opfylder de nationale sikkerhedsregler og de sikkerhedskrav, der fastlægges i tekniske specifikationer for interoperabilitet (»TSI«), og at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder anvendes. Disse sikkerhedsledelsessystemer omfatter bl.a. programmer for personaleuddannelse og ordninger, der gør det muligt at sikre, at personalets kompetencer vedligeholdes, og at opgaverne udføres i overensstemmelse hermed.
- (2) Direktiv 2004/49/EF fastsætter, at en jernbanevirksomhed skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat for at få adgang til jernbaneinfrastrukturen.
- (3) I overensstemmelse med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner <sup>(5)</sup> har jernbanevirksomheder, der er indehavere af en licens, siden den 15. marts 2003 haft adgang til det transeuropæiske godsbanenet for international banegodstransport og

vil senest fra 2007 få adgang til hele nettet af indenrigs og international godstransport. Denne gradvise udvidelse af adgangsrettighederne vil uvægerligt føre til en forøgelse af lokomotivførernes bevægelser på tværs af landegrænserne. Dette vil medføre en øget efterspørgsel efter lokomotivførere, der er uddannet og certificeret til at arbejde i mere end én medlemsstat.

- (4) En undersøgelse, som Kommissionen foretog i 2002, viste, at der var store forskelle mellem de nationale lovgivninger om betingelserne for certificering af lokomotivførere. For at udligne disse forskelle og samtidig opretholde det nuværende høje sikkerhedsniveau inden for jernbanesystemet i Fællesskabet bør der fastsættes fællesskabsregler for certificering af lokomotivførere.
- (5) Disse fællesskabsregler bør som led i den fælles transportpolitik også bidrage til gennemførelsen af Fællesskabets politikker vedrørende arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser, dog således at eventuel konkurrenceforvridning undgås.
- (6) Disse fælles bestemmelser bør især have til formål at lette lokomotivførernes mobilitet mellem medlemsstater, men også mellem jernbanevirksomheder, og generelt at gøre det lettere for alle aktører inden for jernbanesektoren at anerkende licenser og harmoniserede supplerende certifikater. Med henblik herpå bør det nødvendigvis fastlægges, hvilke mindstekrav en aspirant bør opfylde for at erhverve en licens eller et supplerende harmoniseret certifikat.
- (7) Dette direktiv følger og bygger på den historiske fælles aftale, der blev indgået mellem Fællesskabet af De Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester <sup>(6)</sup>.
- (8) Selv om en medlemsstat udelukker lokomotivførere, der udelukkende arbejder på visse former for jernbanesystemer, -net og -infrastruktur, fra direktivets anvendelsesområde, bør dette på ingen måde indskrænke medlemsstatens forpligtelse til at respektere licensernes gyldighed på hele Den Europæiske Unions område eller de harmoniserede supplerende certifikaters gyldighed på den relevante infrastruktur.

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

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

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 28.9.2005 (EUT C 227 E af 21.9.2006, s. 464), Rådets fælles holdning af 14.9.2006 (EUT C 289 E af 28.11.2006, s. 42), Europa-Parlamentets holdning af 18.1.2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 25.9.2007 og Rådets afgørelse af 26.9.2007.

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

<sup>(5)</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

<sup>(6)</sup> EUT L 195 af 27.7.2005, s. 18.

- (9) Kravene bør som minimum vedrøre mindstealder for at føre tog, aspirantens fysiske og erhvervspsykologiske egnethed, erhvervs erfaring og kundskaber på visse områder, der er relevante for at føre tog, samt kendskab til den infrastruktur, han skal benytte, og til det sprog, der anvendes.
- (10) Med henblik på en øget omkostningseffektivitet bør den undervisning, som lokomotivføreren bør følge for at erhverve et harmoniseret supplerende certifikat, for så vidt det er muligt og ønskeligt af sikkerhedsgrunde, være fokuseret på de specifikke opgaver, som lokomotivføreren skal udføre, som f.eks. rangering, vedligeholdelse, passagerbefordring eller godstransport. Det Europæiske Jernbaneagentur (i det følgende benævnt »agenturet«) bør ved evaluering af dette direktivs gennemførelse vurdere behovet for at ændre uddannelseskravene i bilaget, således at de bedre afspejler den nye struktur, der aftegner sig på markedet.
- (11) De jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, der udsteder de harmoniserede supplerende certifikater, kan eventuelt selv tilbyde uddannelse inden for almene faglige kundskaber, sprogkundskaber, kendskab til rullende materiel og infrastruktur. Med hensyn til afholdelse af prøver bør enhver interessekonflikt dog undgås uden at udelukke muligheden for, at eksaminatoren kan tilhøre den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der udsteder det harmoniserede supplerende certifikat.
- (12) I overensstemmelse med artikel 13, stk. 4, i direktiv 2004/49/EF er jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne ansvarlige for lokomotivførernes uddannelses- og kvalifikationsniveau. På denne baggrund bør jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne ved ansættelse af lokomotivførere tage hensyn til disses efteruddannelse og opnåede kvalifikationer, jf. artikel 13, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF. Det er endvidere vigtigt at sikre uddannelse af et tilstrækkeligt antal lokomotivførere. I denne sammenhæng er det dog nødvendigt at træffe foranstaltninger til at undgå, at investeringer foretaget af en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter i uddannelsen af en lokomotivfører, i det tilfælde at en lokomotivfører frivilligt skifter arbejdsplads til fordel for en anden jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, ikke uberettiget begunstiger den anden jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter. Sådanne foranstaltninger kan eksempelvis bygge på national lovgivning, kollektive overenskomster, kontraktlige forpligtelser mellem lokomotivførere og deres arbejdsgivere eller aftaler om overflytning af lokomotivførere fra en virksomhed til en anden, når lokomotivførerne er part i sådanne aftaler.
- (13) Personalets kompetencer og sundheds- og sikkerhedsbetingelserne udvikles i forbindelse med direktiverne om interoperabilitet, navnlig som en del af »tekniske specifikationer for interoperabilitet« (TSI) vedrørende trafikstyring og drift. Der er behov for at sikre sammenhæng mellem disse TSI'er og bilagene til dette direktiv. Kommissionen opnår dette ved at modificere eller tilpasse den relevante TSI til dette direktiv og bilagene hertil ved hjælp af de procedurer, der er fastsat i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog <sup>(1)</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog <sup>(2)</sup>.
- (14) Med henblik på at fremme den frie bevægelighed for arbejdstagere og sikkerheden på Fællesskabets jernbaner bør der rettes særlig opmærksomhed mod andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver på lokomotiver og tog. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver, opfylder de mindstekrav, der er opstillet i TSI vedrørende trafikstyring og drift. Under hensyntagen til nationale gennemførelsesplaner, som medlemsstaterne giver meddelelse om i forbindelse med gennemførelsen af nævnte TSI, bør agenturet opstille forskellige muligheder for certificering af andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver, og foretage en konsekvensvurdering af disse forskellige muligheder. Kommissionen bør i givet fald på grundlag af en rapport forelægge forslag om betingelser og procedurer for certificering af andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver på lokomotiver og tog.
- (15) Kravene til licenserne og de harmoniserede supplerende certifikater, som omhandlet i dette direktiv, bør kun vedrøre lokomotivførers ret til lovligt at føre et tog. Samtlige andre juridiske krav, som er forenelige med fællesskabslovgivningen og anvendes på ikke-diskriminerende vis, og som vedrører jernbanevirksomheder, infrastrukturforvalterne, infrastrukturen og det rullende materiel, bør ligeledes overholdes, før lokomotivføreren kan føre et tog på en bestemt infrastruktur.
- (16) Dette direktiv bør ikke berøre anvendelsen af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger <sup>(3)</sup> eller af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger <sup>(4)</sup>.

(1) EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF (EUT L 141 af 2.6.2007, s. 63).

(2) EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2007/32/EF.

(3) EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31. Ændret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

(4) EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

- (17) For at sikre den fornødne ensartethed og gennemsigtighed bør Fællesskabet fastlægge en standardmodel for en attest, der er gensidigt anerkendt af medlemsstaterne og godtgør, at lokomotivførerne opfylder visse grundlæggende krav samt har erhvervsmæssige kvalifikationer og sprogkunderskaber; ansvaret for udstedelse af licenserne overlades til de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, mens jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne får ansvaret for at udstede harmoniserede supplerende certifikater.
- (18) Agenturet bør også vurdere, om licensen og de harmoniserede supplerende certifikater kan erstattes af et chipkort. Et sådant chipkort ville have den fordel, at disse to elementer kombineres i ét kort, og vil samtidig kunne bruges til andre formål enten på sikkerhedsområdet eller i forvaltningen af lokomotivførerpersonalet.
- (19) Alle oplysningerne i licenserne, de harmoniserede supplerende certifikater og registre over licenser og harmoniserede supplerende certifikater bør anvendes af sikkerhedsmyndighederne for at lette evalueringen af certificeringen af personalet som omhandlet i artikel 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF og fremskynde udstedelsen af de sikkerhedscertifikater, der er omhandlet i de nævnte artikler.
- (20) Beskæftigelse af lokomotivførere, der er certificeret i henhold til dette direktiv, bør ikke fritage jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere for deres forpligtelse til at opbygge et system til registrering af og intern kontrol med deres lokomotivføreres kompetence og adfærd i tjenesten, jf. artikel 9 i og bilag III til direktiv 2004/49/EF, og bør udgøre en del af dette system. Det harmoniserede supplerende certifikat bør ikke fritage hverken jernbanevirksomhederne eller infrastrukturforvalterne for deres ansvar for sikkerheden og, mere specifikt, for uddannelse af deres personale.
- (21) Visse selskaber yder lokomotivførertjenester til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. I sådanne tilfælde bør den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der indirekte beskæftiger en lokomotivfører, have ansvaret for at sikre, at lokomotivføreren er attesteret og certificeret i overensstemmelse med dette direktiv.
- (22) For at jernbanetransporten kan fungere tilfredsstillende, bør lokomotivførere, der i forvejen udøver deres erhverv inden dette direktivs ikrafttræden, kunne bevare deres erhvervede førerret i en overgangsperiode.
- (23) Unødvendige administrative og økonomiske byrder bør undgås, når lokomotivførertilladelser, der blev udstedt til førere inden anvendelsen af de relevante bestemmelser i dette direktiv, erstattes med harmoniserede supplerende certifikater og licenser, der er i overensstemmelse med dette direktiv. Derfor bør tidligere udstedt førerret i videst muligt omfang bevares. De udstedende organer bør tage hensyn til hver lokomotivførers eller gruppe af lokomotivføreres kvalifikationer og erfaring, når disse tilladelser skal erstattes. Det udstedende organ bør på grundlag af kvalifikationer og/eller erfaring træffe afgørelse om, hvorvidt det er nødvendigt for en lokomotivfører eller gruppe af lokomotivførere at tage yderligere prøver og/eller uddannelse, før de kan få deres erstatningslicenser og harmoniserede supplerende certifikater. Det bør derfor være det udstedende organs opgave at beslutte, om kvalifikationer og/eller erfaring er tilstrækkelige til at få udstedt de påkrævede licenser og harmoniserede supplerende certifikater, uden at der er behov for yderligere prøver eller uddannelse.
- (24) Unødvendige administrative og økonomiske byrder bør også undgås, når lokomotivførerne skifter arbejdsgiver. En jernbanevirksomhed, der beskæftiger en lokomotivfører, bør tage hensyn til de kompetencer, denne tidligere har erhvervet, og bør så vidt muligt sørge for, at yderligere prøver og uddannelse ikke er påkrævet.
- (25) Førerret, der er erhvervet inden anvendelsen af dette direktiv, bør ikke være omfattet af nogen ret til gensidig anerkendelse i henhold til dette direktiv, hvilket dog ikke berører den generelle ordning for gensidig anerkendelse, der er indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer<sup>(1)</sup>, som fortsat finder anvendelse indtil overgangsperiodens udløb.
- (26) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>(2)</sup>.
- (27) Kommissionen bør navnlig have beføjelse til at fastlægge de nødvendige betingelser og kriterier for gennemførelsen af dette direktiv. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv eller at supplere dette direktiv med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(1) EUT L 255 af 30.9.2005, s. 22. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/100/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 141).

(2) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

- (28) Når de frister, der normalt gælder i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol, i særligt hastende tilfælde ikke kan overholdes, bør Kommissionen have mulighed for at anvende hasteproceduren i artikel 5a, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF ved fastsættelse af fællesskabskriterier for udvælgelse af eksaminatorer og tilrettelæggelse af prøver som omhandlet i dette direktiv, og ved tilpasning af dette direktivs bilag til den tekniske og videnskabelige udvikling som omhandlet heri.
- (29) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning <sup>(1)</sup> tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne sammenligningstabeller, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem nærværende direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (30) Medlemsstaterne bør fastsætte kontrolforanstaltninger vedrørende overholdelse af dette direktiv og relevante foranstaltninger i tilfælde af overtrædelse af direktivets bestemmelser.
- (31) Medlemsstaterne bør fastsætte relevante sanktioner i tilfælde af overtrædelser af deres nationale bestemmelser om gennemførelse af dette direktiv.
- (32) Målet med dette direktiv, nemlig indførelse af fælles rammebestemmelser om certificering af lokomotivførere og tog til passagerbefordring og godstransport kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af direktivets omfang, bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (33) Det kan ud fra et omkostningseffektivitetssynspunkt være hensigtsmæssigt, at lokomotivførere, der udelukkende fører tog på én medlemsstats område, i en begrænset periode undtages fra dette direktivs bestemmelser om, at sådanne lokomotivførere skal være i besiddelse af licenser og harmoniserede supplerende certifikater i overensstemmelse med dette direktiv. Betingelserne for en sådan undtagelse bør være klart fastsat.
- (34) En medlemsstat, der ikke har noget jernbanesystem og ikke umiddelbart har udsigt til at få det, vil være underlagt en uforholdsmæssig og overflødig forpligtelse til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning. Sådanne medlemsstater fritages derfor, så længe de ikke har noget jernbanesystem, for forpligtelsen til at omsætte dette direktiv til national lovgivning —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

## KAPITEL I

### FORMÅL, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

#### Artikel 1

##### Formål

Dette direktiv fastsætter betingelser og procedurer for certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanesystemet i Fællesskabet. Det fastsætter de opgaver, som påhviler de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, lokomotivførere og andre aktører i sektoren, navnlig jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og uddannelsescentre.

#### Artikel 2

##### Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanesystemet i Fællesskabet for en jernbanevirksomhed, der skal være i besiddelse af et sikkerheds-certifikat, eller en infrastrukturforvalter, der skal være i besiddelse af en sikkerhedsgodkendelse.

2. Medlemsstaterne må ikke på grundlag af nationale bestemmelser vedrørende andet personale på godstog, hindre godstog i at krydse grænser eller udføre indenrigstransport på deres område.

3. For så vidt andet ikke er fastsat i artikel 7, kan medlemsstaterne undtage lokomotivførere fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelse af dette direktiv, hvis de udelukkende kører på:

- metroer, sporvogne og andre letbanesystemer
- net, der funktionsmæssigt er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som kun er beregnet til personbefordring og godstrafik i lokal-, by- og forstadsområder
- privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende bruges til ejerens egen godstransport
- sporsektioner, der midlertidigt er afspærret for normal trafik med henblik på vedligeholdelse, fornyelse eller forbedring.

#### Artikel 3

##### Definitioner

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

- »Kompetent myndighed«: den sikkerhedsmyndighed, der er omtalt i artikel 16 i direktiv 2004/49/EF

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

- b) »Lokomotivfører«: person, der på en selvstændig, ansvarsfuld og sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde er i stand til og har tilladelse til at føre tog, herunder lokomotiver, rangerlokomotiver, arbejdstog, jernbanevedligeholdelseskøretøjer eller tog til passagerbefordring eller godstransport
- c) »Andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver«: personale i toget, som ikke er lokomotivførere, men som bidrager til at sikre togets, passagerernes og de transporterede varers sikkerhed
- d) »Jernbanesystem«: Et system bestående af jernbaneinfrastrukturer, der omfatter sporsystemets strækninger og faste anlæg samt alt rullende materiel, uanset kategori og oprindelse, der kører på denne infrastruktur, jf. direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF
- e) »Infrastrukturforvalter«: Ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen eller en del deraf, jf. artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltning af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer. En infrastrukturforvalters funktioner i forbindelse med et banenet eller en del af et banenet kan uddelegeres til forskellige organer eller foretagender
- f) »Jernbanevirksomhed«: En jernbanevirksomhed som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering <sup>(1)</sup>, og enhver anden offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i at levere gods-transport og/eller personbefordring ad jernbane, således forstået, at virksomheden sørger for trækraften. Denne betegnelse omfatter også virksomheder, som kun sørger for trækraft
- g) »Tekniske specifikationer for interoperabilitet eller« TSI'er: De specifikationer, som gælder for det enkelte delsystem eller et enkelt afsnit af et delsystem med henblik på opfylde væsentlige krav og sikre interoperabilitet i det transeuropæiske højhastighedssystem samt det konventionelle jernbanesystem, jf. direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF
- h) »Agentur«: Det Europæiske Jernbaneagentur, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 <sup>(2)</sup>
- i) »Sikkerhedscertifikat«: Det certifikat, som en sikkerhedsmyndighed udsteder til en jernbanevirksomhed, jf. artikel 10 i direktiv 2004/49/EF
- j) »Certifikat«: Det harmoniserede supplerende certifikat, hvori det er anført, på hvilken infrastruktur og med hvilket rullende materiel indehaveren har ret til at køre
- k) »Sikkerhedsgodkendelse«: Den godkendelse, som en sikkerhedsmyndighed udsteder til en infrastrukturforvalter, jf. artikel 11 i direktiv 2004/49/EF
- l) »Uddannelsescenter«: En enhed, der er godkendt eller anerkendt af den kompetente myndighed til at give kurser.

## KAPITEL II

## CERTIFICERING AF LOKOMOTIVFØRERE

## Artikel 4

## Fællesskabsmodel for certificering

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

a) en licens, der godtgør, at lokomotivføreren opfylder minimumskravene til helbred, grunduddannelse og almene faglige kvalifikationer. På licensen anføres lokomotivførers identitet, den udstedende myndighed og gyldighedsperioden. Licensen udformes som foreskrevet i bilag I, indtil fællesskabsmodellen for certificering er vedtaget som omhandlet i stk. 4

b) et eller flere certifikater, hvori det anføres, på hvilken infrastruktur og med hvilket rullende materiel indehaveren har ret til at køre. Hvert enkelt certifikat udformes som foreskrevet i bilag I.

2. Kravet om at være i besiddelse af et certifikat for en bestemt del af infrastrukturen gælder dog ikke i de ekstraordinære tilfælde, der er anført nedenfor, forudsat at en anden lokomotivfører med et gyldigt certifikat for den pågældende infrastruktur sidder ved siden af føreren på turen:

a) når forstyrrelser af jernbanedriften nødvendiggør omdirigering af tog eller vedligeholdelse af sporene som præciseret af infrastrukturforvalteren

b) når der er tale om ekstraordinære engangstjenester med historiske tog

c) når der er tale om ekstraordinære engangsgodstrafiktjenester, forudsat at infrastrukturforvalteren samtykker

d) når der er tale om levering eller demonstration af et nyt tog eller lokomotiv

e) når der er tale om uddannelse af lokomotivførere og lokomotivførerprøver.

<sup>(1)</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29. Senest ændret ved direktiv 2004/49/EF.

<sup>(2)</sup> EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1. Berigtiget ved EUT L 220 af 21.6.2004, s. 3.

Brugen af denne mulighed er op til jernbanevirksomheden og kan ikke pålægges af hverken den relevante infrastrukturforvalter eller den kompetente myndighed.

Når en ekstra lokomotivfører bruges som ovenfor nævnt, skal infrastrukturforvalteren underrettes på forhånd.

3. Certifikatet giver adgang til at føre lokomotiver af en eller flere af følgende kategorier:

- a) kategori A: rangerlokomotiver, arbejdstog, jernbanevedligeholdelseskøretøjer og alle andre lokomotiver, når de anvendes til rangering
- b) kategori B: personbefordring og/eller godstransport.

Et certifikat kan indeholde en tilladelse til alle kategorier, der dækker alle koder som nævnt i stk. 4.

4. Senest den 4. december 2008 vedtager Kommissionen på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet en fællesskabsmodel for licensen, certifikatet og den certificerede kopi af certifikatet og fastlægger også den fysiske udformning heraf under hensyntagen til foranstaltninger mod forfalskning. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3.

Senest den 4. december 2008 vedtager Kommissionen de foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, og som vedrører fællesskabskoder for de forskellige typer i kategori A og B som nævnt i stk. 3 i denne artikel, efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3, på grundlag af en henstilling fra agenturet.

#### Artikel 5

### Foranstaltninger til bekæmpelse af forfalskning

De kompetente myndigheder og udstedende organer træffer alle nødvendige foranstaltninger til at undgå risiko for forfalskning af licenser og certifikater og uautoriserede ændringer af de i artikel 22 omhandlede registre.

#### Artikel 6

### Ejendomsret, sprog og udstedende organer

1. En licens tilhører indehaveren og udstedes af den i artikel 3, litra a), omhandlede kompetente myndighed. Når en kompetent myndighed eller dens stedfortræder udsteder en licens på et nationalt sprog, som ikke er et fællesskabssprog, udfærdiger den en tosproget udgave af licensen, idet det ene sprog skal være et af fællesskabssprogene.

2. Et certifikat udstedes af den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, som direkte eller indirekte beskæftiger lokomotivføreren. Certifikatet tilhører den virksomhed eller den forvalter, som udsteder den. Lokomotivførere har dog i medfør af artikel 13, stk. 3, i direktiv 2004/49/EF ret til en bekræftet genpart. Når en

jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter udsteder et certifikat på et nationalt sprog, som ikke er et fællesskabssprog, udfærdiger den en tosproget udgave af certifikatet, idet det ene sprog skal være et af fællesskabssprogene.

#### Artikel 7

### Geografisk gyldighed

1. En licens er gyldig på hele Fællesskabets område.
2. Et certifikat gælder kun for de infrastrukturer og det rullende materiel, som er anført på det.

#### Artikel 8

### Anerkendelse af certificeringsdokumenter tilhørende lokomotivførere fra tredjelande

Certificeringsdokumenter tilhørende lokomotivførere fra tredjelande, der udelukkende kører på en medlemsstats grænseovergangssektion, kan anerkendes af denne medlemsstat i overensstemmelse med bilaterale aftaler med det pågældende tredjeland.

#### KAPITEL III

### BETINGELSER FOR ERHVERVELSE AF EN LICENS OG ET CERTIFIKAT

#### Artikel 9

### Mindstekrav

1. For at erhverve en licens skal ansøgerne opfylde mindstekravene i artikel 10 og 11. For at erhverve et certifikat og for at det forbliver gyldigt, skal ansøgerne være i besiddelse af en licens og opfylde mindstekravene i artikel 12 og 13.
2. En medlemsstat kan stille strengere krav ved udstedelsen af licenser på sit eget område. Den skal dog godkende licenser udstedt af andre medlemsstater, jf. artikel 7.

#### Afdeling I

### Licens

#### Artikel 10

### Mindstealder

Medlemsstaterne fastsætter licensansøgernes mindstealder, der skal være mindst 20 år. En medlemsstat kan dog udstede licenser til ansøgere, der er fyldt 18 år, men i så fald er licensens gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område.

*Artikel 11***Grundlæggende krav**

1. Ansøgere skal have bestået mindst ni års uddannelse (primær og sekundær) og have gennemført en grunduddannelse svarende til niveau 3, jf. Rådets beslutning 85/368/EØF af 16. juli 1985 om sammenlignelighed af de ved erhvervsuddannelse i medlemsstaterne opnåede kvalifikationer <sup>(1)</sup>.

2. Ansøgere skal godtgøre deres fysiske egnethed gennem en helbredsundersøgelse foretaget af eller — efter medlemsstatens beslutning — under opsyn af en læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20. Undersøgelsen skal mindst omfatte kriterierne i bilag II, afsnit 1.1, 1.2, 1.3 og 2.1.

3. Ansøgere skal godtgøre deres erhvervmæssige psykiske egnethed gennem en undersøgelse foretaget af eller — efter medlemsstatens beslutning — under opsyn af en psykolog eller læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20. Undersøgelsen skal mindst omfatte kriterierne i bilag II, afsnit 2.2.

4. Ansøgere skal have godtgjort deres almene faglige kompetence ved at have bestået en prøve, der mindst skal omfatte de generelle emner i bilag IV.

## Afdeling II

**Certifikat***Artikel 12***Sprogkundskaber**

Det i bilag VI omhandlede kriterium angående sprogkundskaber skal være opfyldt for den infrastruktur, som certifikatet anvendes til.

*Artikel 13***Faglige kvalifikationer**

1. Ansøgere skal have bestået en prøve i faglige kundskaber og kompetence vedrørende det rullende materiel, for hvilket der ansøges om et certifikat; prøven skal mindst omfatte de generelle emner i bilag V.

2. Ansøgere skal have bestået en prøve i deres faglige kundskaber og kompetence vedrørende den infrastruktur, for hvilken der ansøges om et certifikat. Prøven skal mindst omfatte de generelle emner i bilag VI. I givet fald omfatter prøven også sprogkundskaber i henhold til bilag VI, afsnit 8.

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

3. Ansøgere undervises af jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren i det sikkerhedsledelsessystem, der er foreskrevet i direktiv 2004/49/EF.

## KAPITEL IV

**PROCEDURE FOR ERHVERVELSE AF EN LICENS OG ET CERTIFIKAT***Artikel 14***Erhvervelse af en licens**

1. Den kompetente myndighed offentliggør proceduren for erhvervelse af en licens.

2. Ansøgning om licens indgives til den kompetente myndighed af lokomotivføreraspiranten selv eller af en retlig enhed på dennes vegne.

3. Ansøgninger til den kompetente myndighed kan vedrøre udstedelse af en ny licens, ajourføring af oplysningerne i licensen, fornyelse eller en genpart.

4. Den kompetente myndighed udsteder licensen snarest muligt og senest en måned efter at have modtaget alle fornødne dokumenter.

5. En licens er gyldig i ti år, jf. dog artikel 16, stk. 1.

6. En licens udstedes i et enkelt originaleksemplar. Kopiering af en licens er forbudt, idet den kompetente myndighed dog efter anmodning kan udstede en genpart.

*Artikel 15***Erhvervelse af et certifikat**

Hver jernbanevirksomhed og hver infrastrukturforvalter fastsætter i overensstemmelse med dette direktiv sine egne procedurer for udstedelse og ajourføring af certifikater som led i sit sikkerhedsledelsessystem samt en klageprocedure, der giver lokomotivførere mulighed for at anmode om fornyet behandling af en afgørelse i forbindelse med udstedelse, ajourføring, suspension eller inddragelse af et certifikat.

I tilfælde af uenighed kan parterne forelægge sagen for den kompetente myndighed eller en uafhængig klageinstans.

Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne ajourfører straks et certifikat, når indehaveren af certifikatet har erhvervet yderligere godkendelser med hensyn til rullende materiel eller infrastruktur.

## Artikel 16

**Regelmæssig kontrol**

1. For at en licens forbliver gyldig, skal indehaveren af et certifikat regelmæssigt lade sig undersøge og/eller aflægge prøver, for så vidt angår de i artikel 11, stk. 2 og 3, omhandlede krav. For så vidt angår helbreds krav skal dette mindst ske med den hyppighed, der er anført i bilag II, afsnit 3.1. Lægeundersøgelserne foretages af eller under opsyn af læger, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20. For så vidt angår almene faglige kundskaber finder artikel 23, stk. 8, anvendelse.

Når en licens fornyes, kontrollerer den kompetente myndighed i det i artikel 22, stk. 1, litra a), omhandlede register, at lokomotivføreren opfylder kravene omhandlet i dette stykkes første afsnit.

2. For at et certifikat forbliver gyldigt, skal indehaveren regelmæssigt aflægge eksaminer og/eller prøver, for så vidt angår de i artikel 12 og 13 omhandlede krav. Hyppigheden af disse eksaminer og/eller prøver fastsættes af den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, som direkte eller indirekte beskæftiger lokomotivføreren, i overensstemmelse med dennes eget sikkerhedsledelsessystem, idet minimumshyppigheden i bilag VII skal overholdes.

Hver gang en sådan kontrol er foretaget, bekræfter det udstedende organ ved en påtegning på certifikatet og i det i artikel 22, stk. 2, litra a), omhandlede register, at lokomotivføreren opfylder kravene omhandlet i dette stykkes første afsnit.

3. Hvis en regelmæssig kontrol springes over eller får et negativt resultat, finder proceduren i artikel 18 anvendelse.

## Artikel 17

**Ansættelsens ophør**

Når en lokomotivfører ophører med at arbejde for en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, underretter sidstnævnte straks den kompetente myndighed herom.

Licensen forbliver gyldig, så længe betingelserne i artikel 16, stk. 1, er opfyldt.

Et certifikat mister sin gyldighed, når indehaveren heraf ikke længere er ansat som lokomotivfører. Indehaveren modtager dog en bekræftet genpart heraf og af enhver dokumentation for sin uddannelse, kvalifikationer, erfaring og faglige kompetence. Ved udstedelse af certifikat til lokomotivføreren tager jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren en sådan dokumentation i betragtning.

## Artikel 18

**Tilsyn med lokomotivføreren og suspension**

1. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere sikrer sig og kontrollerer gyldigheden af licenser og certifikater, som de lokomotivførere, de direkte eller indirekte beskæftiger, er i besiddelse af.

De etablerer en tilsynsordning for deres lokomotivførere. Hvis resultatet af et sådant tilsyn giver anledning til tvivl om, hvorvidt en lokomotivfører har den nødvendige kompetence til at udføre arbejdet, og licensens eller certifikatets fortsatte gyldighed, træffer jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne øjeblikkelig de nødvendige foranstaltninger.

2. Hvis en lokomotivfører finder, at hans helbred giver anledning til tvivl om hans egnethed til arbejdet, underretter han øjeblikkelig enten jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren herom.

Så snart en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter bliver opmærksom på eller af en læge underrettes om, at en lokomotivførers helbred er så svækket, at det giver anledning til tvivl om dennes egnethed til arbejdet, træffer denne øjeblikkelig de nødvendige foranstaltninger, herunder foretager den undersøgelse, der er beskrevet i bilag II, afsnit 3.1, og inddrager om nødvendigt certifikatet samt ajourfører det i artikel 22, stk. 2, omhandlede register. Der sørges endvidere for, at lokomotivføreren på intet tidspunkt under tjenesten er påvirket af et stof, der kan påvirke hans koncentrationsevne, årvågenhed eller adfærd. Den kompetente myndighed underrettes omgående ved arbejdsudygtighed i en periode på mere end tre måneder.

## KAPITEL V

**DEN KOMPETENTE MYNDIGHEDS OPGAVER OG AFGØRELSER**

## Artikel 19

**Den kompetente myndigheds opgaver**

1. Den kompetente myndighed udfører følgende opgaver på en åben og ikke-diskriminerende måde:

- a) udsteder og ajourfører licenser samt udfærdiger genparter, jf. artikel 6 og 14
- b) sørger for regelmæssig kontrol, jf. artikel 16, stk. 1
- c) suspenderer og inddrager licenser og meddeler det udstedende organ begrundede anmodninger om suspension af certifikater, jf. artikel 29
- d) anerkender personer eller organer, jf. artikel 23 og 25, hvis den er udpeget hertil af medlemsstaten

- e) sørger for, at et register over de fagfolk og organisationer, der er godkendt eller anerkendt i henhold artikel 20, offentliggøres og ajourføres
- f) fører og ajourfører et register over licenser, jf. artikel 16, stk. 1, og artikel 22, stk. 1
- g) fører kontrol med togførernes certificeringsproces, jf. artikel 26
- h) gennemfører kontrol, jf. artikel 29
- i) fastlægger nationale kriterier for eksaminatorer, jf. artikel 25, stk. 5.

Den reagerer hurtigt på begæringer og anmodninger om oplysninger og fremsætter under sagsbehandlingen af licensansøgninger omgående sine eventuelle anmodninger om supplerende oplysninger.

2. Den kompetente myndighed må ikke uddelegere de opgaver, der er omhandlet i stk. 1, litra c), g) og i), til tredjepart.

3. Enhver uddelegering af opgaver skal ske på en åben og ikke-diskriminerende måde og ikke give anledning til interessekonflikt.

4. Når den kompetente myndighed uddelegerer eller udliciterer de i stk. 1, litra a) eller b), omhandlede opgaver til en jernbanevirksomhed, skal mindst en af følgende to betingelser overholdes:

- a) Jernbanevirksomheden udsteder kun licenser til sine egne lokomotivførere.
- b) Jernbanevirksomheden har inden for det pågældende område ikke eneret til at udføre nogen af de opgaver, den har fået uddelegeret eller udliciteret.

5. Når en kompetent myndighed uddelegerer eller udliciterer opgaver, har den bemyndigede repræsentant eller kontrahenten pligt til under udførelsen af sådanne opgaver at overholde de forpligtelser, der påhviler de kompetente myndigheder i henhold til dette direktiv.

6. Når en kompetent myndighed uddelegerer eller udliciterer opgaver, etablerer den et system til kontrol af, hvordan disse opgaver er blevet udført, og til sikring af, at betingelserne i stk. 2, 4 og 5 er opfyldt.

#### Artikel 20

### Godkendelse og anerkendelse

1. Personer eller organer, der skal godkendes i henhold til dette direktiv, godkendes af et godkendelsesorgan, der er udpeget af den pågældende medlemsstat. Godkendelsesprocessen bygger på uafhængigheds-, kompetence- og upartiskhedskriterier, såsom de

relevante europæiske standarder i EN 45 000-serien, og på en bedømmelse af et dossier, som ansøgerne fremlægger som bevis for deres kvalifikationer på det pågældende område.

2. Som alternativ til godkendelsen omhandlet i stk. 1 kan en medlemsstat fastsætte, at den kompetente myndighed eller et organ udpeget af den pågældende medlemsstat anerkender personer eller organer, der anerkendes i medfør af dette direktiv. Anerkendelse baseres på uafhængigheds-, kompetence- og upartiskhedskriterier. I tilfælde, hvor den særlige kompetence er yderst sjælden, tillades en undtagelse fra denne regel, hvis Kommissionen har afgivet positiv udtalelse efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2.

Uafhængighedskriteriet finder ikke anvendelse i tilfælde af uddannelse som omhandlet i artikel 23, stk. 5 og 6.

3. Den kompetente myndighed sørger for offentliggørelse og ajourføring af et register over de personer og organer, der er godkendt eller anerkendt i henhold til dette direktiv.

#### Artikel 21

### Den kompetente myndigheds afgørelser

1. Den kompetente myndighed begrundrer sine afgørelser.

2. Den kompetente myndighed sørger for, at der indføres en administrativ klageadgang, således at arbejdsgiveren og lokomotivføreren kan kræve fornyet behandling af en afgørelse, der er truffet i henhold til dette direktiv.

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

#### Artikel 22

### Registre og dataudveksling

1. De kompetente myndigheder skal:

a) føre et register over alle licenser, der er udstedt, ajourført, fornyet, ændret, udløbet, suspenderet, inddraget eller anmeldt tabt, stjålet eller ødelagt. Registret skal indeholde data som foreskrevet i bilag I, afsnit 4 for hver licens, der kan genfindes ved hjælp af det nationale nummer, der er tildelt hver lokomotivfører. Det ajourføres regelmæssigt

b) efter begrundet anmodning levere oplysninger om sådanne licensers status til de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater, til agenturet eller til lokomotivføreres arbejdsgivere.

2. Alle jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal:
  - a) føre eller sørge for, at der føres et register over alle certifikater, der er udstedt, ajourført, fornyet, ændret, udløbet, suspenderet, inddraget eller anmeldt tabt, stjålet eller ødelagt. Registret skal indeholde hvert certifikats data som foreskrevet i bilag I, afsnit 4, samt data vedrørende den i artikel 16 omhandlede regelmæssige kontrol. Det ajourføres regelmæssigt
  - b) samarbejde med den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor de er etableret, med henblik på at udveksle data med den kompetente myndighed og give den adgang til de nødvendige data
  - c) levere oplysninger om sådanne certifikaters indhold til de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater efter anmodning, hvis dette er nødvendigt som følge af deres transnationale aktiviteter.
3. Lokomotivføreren har adgang til sine data i den kompetente myndigheds register og i jernbanevirksomhedens register, og har ret til efter anmodning at få udleveret en kopi.
4. De kompetente myndigheder samarbejder med agenturet for at sikre interoperabiliteten af de i stk. 1 eller 2 omhandlede registre.

Med henblik herpå vedtager Kommissionen inden den 4. december 2008 på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet de grundlæggende parametre for de registre, der skal indføres, f.eks. de data, der skal registreres, deres format samt en protokol for dataudveksling, adgangsrettigheder, tidsfrister for opbevaring af data og de procedurer, der skal følges i tilfælde af konkurs. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3.
5. De kompetente myndigheder, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne sikrer sig, at de registre, som de opretter i henhold til stk. 1 og 2, og den måde, de udnyttes på, er i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF.
6. Agenturet sikrer, at det system, der oprettes i henhold til stk. 2, litra a) og b), er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 45/2001.
2. Undervisningsmetoden skal opfylde kriterierne i bilag III.
3. De detaljerede uddannelsesmål er fastlagt i bilag IV for licensens vedkommende og i bilag V og VI for certifikatets vedkommende. Disse detaljerede uddannelsesmål kan suppleres med enten:
  - a) de relevante TSI'er, der vedtages i overensstemmelse med direktiv 96/48/EF eller direktiv 2001/16/EF. I så fald sikrer Kommissionen sammenhængen mellem TSI'erne og bilag IV, V og VI, eller
  - b) de kriterier, der foreslås af agenturet i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. 881/2004. Disse kriterier, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i nærværende direktivs artikel 32, stk. 3.
4. I overensstemmelse med artikel 13 i direktiv 2004/49/EF sikrer medlemsstaterne, at lokomotivføreraspiranter har fair adgang uden forskelsbehandling til den uddannelse, der er nødvendig for at kunne opfylde betingelserne for at erhverve en licens og et certifikat.
5. Undervisning i de almene faglige kundskaber, jf. artikel 11, stk. 4, og sprogkundskaber, jf. artikel 12, samt faglige kundskaber vedrørende rullende materiel, jf. artikel 13, stk. 1, udføres af personer eller organer, der er godkendt eller anerkendt i overensstemmelse med artikel 20.
6. Undervisning i kendskab til infrastruktur, jf. artikel 13, stk. 2, herunder kendskab til strækninger og driftsregler og procedurer, udføres af personer eller organisationer, der er godkendt eller anerkendt af den medlemsstat, hvor infrastrukturen findes.
7. For så vidt angår licenser finder den generelle ordning for anerkendelse af erhvervsuddannelser, der er indført ved direktiv 2005/36/EF, fortsat anvendelse på anerkendelse af faglige kvalifikationer hos lokomotivførere, der er statsborgere i en medlemsstat, og som har opnået deres uddannelsesbevis i et tredjeland.
8. Der indføres et efteruddannelsesprogram for at sikre, at personalets kompetencer bevares i overensstemmelse med bilag III, punkt 2, litra e), i direktiv 2004/49/EF.

## KAPITEL VI

### LOKOMOTIVFØRERUDDANNELSE OG -PRØVER

#### Artikel 23

#### Uddannelse

1. Uddannelsen af lokomotivførere omfatter en del, der vedrører licensen og afspejler almene faglige kundskaber som beskrevet i bilag IV, og en anden del, der vedrører certifikatet og afspejler specifikke faglige kundskaber som beskrevet i bilag V og VI.

#### Artikel 24

#### Investeringer i uddannelse

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at undgå, at investeringer foretaget af en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter i uddannelsen af en lokomotivfører, i det tilfælde at lokomotivføreren frivilligt skifter arbejdsplads til fordel for en anden jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, ikke uberettiget begunstiger den anden jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter.

2. Gennemførelsen af denne artikel er genstand for særlig opmærksomhed i den rapport, der er omhandlet i artikel 33, jf. navnlig litra f).

#### Artikel 25

##### Prøver

1. Det nærmere indhold af de prøver og udpegelse af de eksaminatorer, der skal kontrollere de fornødne kvalifikationer, fastlægges:

- a) for så vidt angår den del, der vedrører licensen: af den kompetente myndighed i forbindelse med fastsættelsen af proceduren for erhvervelse af en licens, jf. artikel 14, stk. 1
- b) for så vidt angår den del, der vedrører certifikatet: af jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren i forbindelse med fastsættelsen af proceduren for erhvervelse af et certifikat, jf. artikel 15.

2. De prøver, der er omhandlet i stk. 1, aflægges til sagkyndige eksaminatorer, der er godkendt eller anerkendt i overensstemmelse med artikel 20; prøverne tilrettelægges således, at det undgås, at der opstår interessekonflikter.

3. Evaluering af kendskab til infrastruktur, herunder kendskab til strækninger og driftsregler, udføres af personer eller organer, der er godkendt eller anerkendt af den medlemsstat, hvor infrastrukturen befinder sig.

4. De prøver, der er omhandlet i stk. 1, tilrettelægges således, at enhver interessekonflikt undgås, uden at det berører muligheden for, at eksaminatoren kan tilhøre den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der udsteder certifikatet.

5. Eksaminatorer kan udvælges og prøver kan tilrettelægges efter fællesskabskriterier, der fastlægges på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3. I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen anvende hasteproceduren i artikel 32, stk. 4.

Er der ikke fastlagt fællesskabskriterier, fastlægger de kompetente myndigheder nationale kriterier.

6. Som afslutning på uddannelsen holdes der teoretiske og praktiske prøver. Kørefærdighederne bedømmes under køreprøver på jernbanenettet. Simulatorer kan også benyttes til at kontrollere lokomotivførers overholdelse af driftsregler og hans præstationer i særlig vanskelige situationer.

#### KAPITEL VII

##### EVALUERING

#### Artikel 26

##### Kvalitetsnormer

De kompetente myndigheder forvisser sig om, at alle aktiviteter i forbindelse med uddannelse, evaluering af kvalifikationer og ajourføring af licenser og certifikater kontrolleres løbende ved

hjælp af et system af kvalitetsnormer. Denne bestemmelse gælder ikke aktiviteter, der i forvejen er omfattet af sikkerhedsledelsessystemer, som jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere har indført i henhold til direktiv 2004/49/EF.

#### Artikel 27

##### Uafhængig evaluering

1. I hver medlemsstat foretages der med højst fem års mellemrum en uafhængig evaluering af procedurerne for erhvervelse og evaluering af faglige kundskaber og kvalifikationer og af systemet for udstedelse af licenser og certifikater. Dette gælder ikke aktiviteter, der i forvejen er omfattet af sikkerhedsledelsessystemer, som jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere har indført i henhold til direktiv 2004/49/EF. Evalueringen foretages af kvalificerede personer, der ikke selv er involveret i de pågældende aktiviteter.

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

#### KAPITEL VIII

##### ANDET TOGPERSONALE

#### Artikel 28

##### Rapport om andet togpersonale

1. Agenturet fastlægger i en rapport, der skal forelægges senest den 4. juni 2009 og under hensyntagen til den TSI for trafikstyring og drift, der udarbejdes i henhold til direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF, hvilken profil og hvilke opgaver for andet togpersonale, der varetager sikkerhedskritiske opgaver, og hvis faglige kvalifikationer dermed har betydning for jernbanesikkerheden, der bør fastlægges på fællesskabsniveau ved hjælp af licenser og/eller certifikater, som kan svare til det system, der indføres med nærværende direktiv.

2. På grundlag af denne rapport forelægger Kommissionen senest den 4. juni 2010 et forslag til en certificeringsordning for andet togpersonale som omhandlet i stk. 1.

#### KAPITEL IX

##### KONTROL OG SANKTIONER

#### Artikel 29

##### Kontrol udført af den kompetente myndighed

1. Den kompetente myndighed kan til enhver tid på tog, der kører inden for dens jurisdiktionsområde, kontrollere, at lokomotivføreren er i besiddelse af de dokumenter, der er udstedt i medfør af dette direktiv.

2. Uanset den i stk. 1 nævnte kontrol kan den kompetente myndighed i tilfælde af forsømmelse på arbejdspladsen kontrollere, om den pågældende lokomotivfører overholder kravene i artikel 13.

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

4. Hvis den kompetente myndighed finder, at en lokomotivfører ikke længere opfylder et eller flere af kravene, træffer den følgende foranstaltninger:

- a) For så vidt angår en licens udstedt af den kompetente myndighed suspenderer den kompetente myndighed licensen. Suspensionen er midlertidig eller permanent alt efter, hvor stor risiko forholdet indebærer for jernbanesikkerheden. Den meddeler straks lokomotivføreren og dennes arbejdsgiver sin begrundede afgørelse, uden at det berører den i artikel 21 fastsatte klageadgang. Den oplyser om den procedure, der skal følges for at få licensen tilbage.
- b) For så vidt angår en licens udstedt af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat henvender den kompetente myndighed sig til den pågældende myndighed og fremsætter en begrundet anmodning om supplerende kontrol eller suspension af licensen. Den anmodende kompetente myndighed underretter Kommissionen og de øvrige kompetente myndigheder om anmodningen. Den myndighed, der har udstedt den pågældende licens, forpligter sig til at undersøge anmodningen inden for fire uger og underrette den anden myndighed om, hvilken afgørelse den har truffet. Den myndighed, der har udstedt licensen, underretter ligeledes Kommissionen og de øvrige kompetente myndigheder om afgørelsen. Alle kompetente myndigheder kan forbyde lokomotivførere at føre lokomotiver og tog på deres område, indtil de har modtaget underretning om den udstedende myndigheds afgørelse.
- c) For så vidt angår et certifikat henvender den kompetente myndighed sig til udstederen og anmoder om supplerende kontrol eller suspension af certifikatet. Udstederen træffer passende foranstaltninger og rapporterer tilbage til den kompetente myndighed inden for en frist på fire uger. Den kompetente myndighed kan forbyde lokomotivførere at føre lokomotiver og tog på sit jurisdiktionsområde, indtil den har modtaget udstederens rapport, og underretter Kommissionen og de øvrige kompetente myndigheder herom.

Hvis den kompetente myndighed finder, at en bestemt lokomotivfører udgør en alvorlig risiko for jernbanesikkerheden, træffer den under alle omstændigheder øjeblikkelig de nødvendige foranstaltninger, f.eks. anmoder den infrastrukturforvalteren om at stoppe toget og forbyder lokomotivføreren at føre lokomotiver og tog på dens område i den periode, der måtte være nødvendig. Den underretter Kommissionen og de øvrige kompetente myndigheder om en sådan afgørelse.

I alle tilfælde ajourfører den kompetente myndighed eller det organ, der er udpeget hertil, det i artikel 22 omhandlede register.

5. Finder en kompetent myndighed, at en afgørelse truffet af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat i henhold til stk. 4 ikke opfylder de relevante kriterier, forelægges spørgsmålet for Kommissionen, som afgiver en udtalelse inden for en frist på tre måneder. Om fornødent foreslås den berørte medlemsstat korrigerende foranstaltninger. I tilfælde af uenighed eller tvist forelægges spørgsmålet for det i artikel 32, stk. 1, omhandlede udvalg, og Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2. En medlemsstat kan opretholde forbuddet mod, at lokomotivføreren fører lokomotiver og tog på dens område, jf. stk. 4, indtil sagen er afsluttet i overensstemmelse med nærværende stykke.

#### Artikel 30

#### Sanktioner

Uden at dette berører andre sanktioner eller procedurer, der er fastlagt i dette direktiv, fastsætter medlemsstaterne regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse bestemmelser gennemføres. De fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen, være ikke-diskriminerende og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser inden den i artikel 36, stk. 1, første afsnit, anførte dato og giver omgående meddelelse om alle efterfølgende ændringer, der berører de pågældende bestemmelser.

#### KAPITEL X

#### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### Artikel 31

#### Tilpasning af bilagene

1. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at tilpasse bilagene til den tekniske og videnskabelige udvikling, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3. I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen anvende hasteproceduren i artikel 32, stk. 4.
2. Når en ændring af bilagene vedrører sundheds- og sikkerhedsforhold eller faglige kompetencer, sikrer Kommissionen, at arbejdsmarkedets parter høres inden udarbejdelsen heraf.

#### Artikel 32

#### Udvalg

1. Kommissionen bistås af det ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF oprettede udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1, 2, 4 og 6, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

#### Artikel 33

##### Rapport

Agenturet evaluerer udviklingen i den certificering af lokomotivførere, der foretages i medfør af dette direktiv. Det forelægger senest fire år efter vedtagelsen af de grundlæggende parametre for registrene, jf. artikel 22, stk. 4, Kommissionen en rapport, i givet fald ledsaget af anbefalinger om forbedringer af systemet for så vidt angår:

- a) procedurerne for udstedelse af licenser og certifikater
- b) godkendelsen af uddannelsescentre og eksaminatorer
- c) det kvalitetssikringssystem, der er indført af de kompetente myndigheder
- d) den gensidige anerkendelse af certifikater
- e) relevansen af uddannelseskravene i bilag IV, V og VI til dette direktiv i forhold til markedsstrukturen og de kategorier, der er nævnt i artikel 4, stk. 2, litra a)
- f) sammenkoblingen af registre og mobiliteten på arbejdsmarkedet.

Endvidere kan agenturet i denne rapport i givet fald anbefale foranstaltninger vedrørende den teoretiske og praktiske prøve, som skal vise ansøgernes faglige kundskaber i forbindelse med det harmoniserede certifikat for rullende materiel og den relevante infrastruktur.

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

#### Artikel 34

##### Chipkort

Senest den 4. december 2012 vurderer agenturet, om det er muligt at anvende et chipkort, der kombinerer den licens og de certifikater, der er omhandlet i artikel 4, idet det også foretager en costbenefitanalyse heraf.

Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv vedrørende de tekniske og funktionelle specifikationer for et sådant chipkort, vedtages på grundlag af et udkast, der udarbejdes af agenturet, og efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 32, stk. 3.

Såfremt indførelsen af chipkortet ikke indebærer ændringer af dette direktiv eller dets bilag, vedtages chipkortets specifikationer efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2.

#### Artikel 35

##### Samarbejde

Medlemsstaterne yder hinanden gensidig bistand ved gennemførelsen af dette direktiv. De kompetente myndigheder samarbejder under denne gennemførelsesfase.

Agenturet støtter dette samarbejde og tilrettelægger relevante møder med repræsentanter for de kompetente myndigheder.

#### Artikel 36

##### Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 4. december 2009. De meddeler straks Kommissionen teksten hertil.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

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

3. Forpligtelsen til at omsætte dette direktiv til national lovgivning og gennemføre det gælder ikke for Cypern og Malta, så længe der ikke findes noget jernbanenet på deres område.

#### Artikel 37

##### Gradvis gennemførelse og overgangsperioder

Dette direktiv gennemføres gradvis som anført nedenfor.

1. De i artikel 22 nævnte registre oprettes inden for to år fra vedtagelsen af de grundlæggende parametre for de registre, der er omhandlet i artikel 22, stk. 4.

2. a) Inden for to år fra vedtagelsen af de grundlæggende parametre for de registre, der er omhandlet i artikel 22, stk. 4, udstedes certifikater eller licenser i henhold til dette direktiv til lokomotivførere, der udfører grænseoverskridende trafik, cabotage eller godstransport i en anden medlemsstat eller arbejder i mindst to medlemsstater, jf. dog nr. 3.

Fra samme dato skal alle lokomotivførere, der udfører ovennævnte tjenester, også dem, der endnu ikke har fået licens eller certifikat i henhold til dette direktiv, overholde kravene om regelmæssig kontrol i henhold til artikel 16.

- b) Inden for to år fra oprettelsen af de i stk. 1 omhandlede registre, skal alle nye licenser og certifikater udstedes i henhold til dette direktiv, jf. dog nr. 3.
- c) Inden for syv år fra oprettelsen af de registre, der er omhandlet i nr. 1, skal alle lokomotivførere have licenser og certifikater i henhold til dette direktiv. De udstedende organer skal tage hensyn til den erhvervskompetence, som hver lokomotivfører allerede har erhvervet, på en sådan måde, at dette krav ikke medfører unødvendige administrative og økonomiske byrder. En førerret, der tidligere er indrømmet lokomotivføreren, skal så vidt muligt bevares. De udstedende organer kan dog for individuelle førere eller grupper af førere beslutte, at de skal gennemgå yderligere prøver og/eller uddannelse for at få licenser og/eller certifikater i henhold til dette direktiv.
3. Lokomotivførere, der har førerret i henhold til de bestemmelser, der var gældende før anvendelsen af nr. 2, litra a) eller b), kan fortsætte deres arbejde på grundlag af deres førerret, uden at dette direktivs bestemmelser anvendes, indtil syv år fra oprettelsen af de registre, der er omhandlet i nr. 1.

For så vidt angår aspiranter, der har påbegyndt et godkendt undervisnings- og uddannelsesprogram eller et godkendt uddannelseskursus inden anvendelsen af nr. 2, litra a) og b), kan medlemsstaterne certificere disse lokomotivførere i henhold til gældende nationale bestemmelser.

For lokomotivførere og aspiranter som nævnt i dette stykke kan den eller de berørte kompetente myndigheder i undtagelsestilfælde indrømme fravigelse af helbredskravene i bilag III. Gyldigheden af licenser udstedt i et sådant undtagelsestilfælde begrænses til den udstedende medlemsstats område.

4. Kompetente myndigheder, jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere sørger for gradvis gennemførelse af regelmæssig kontrol svarende til den i artikel 16 omhandlede for lokomotivførere, der ikke har licenser og certifikater i henhold til dette direktiv.
5. For medlemsstater, der anmoder om det, beder Kommissionen agenturet om i samråd med den pågældende medlemsstat at foretage en cost-benefit-analyse af anvendelsen af dette direktivs bestemmelser på lokomotivførere, der udelukkende fører tog på denne medlemsstats område. Cost-benefit-analysen skal dække en periode på ti år. Denne cost-benefit-analyse forelægges for Kommissionen to år efter oprettelsen af det i stk. 1 omhandlede register.

Hvis denne costbenefitanalyse viser, at omkostningerne ved at anvende dette direktivs bestemmelser på sådanne lokomotivførere er større end fordelene, vedtager Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2, inden seks måneder efter forelæggelsen af resultaterne af denne cost-benefit-analyse en beslutning om, at det i op til højst ti år ikke er nødvendigt at anvende bestemmelserne i nr. 2, litra b) og c) i nærværende artikel på sådanne lokomotivførere på den pågældende medlemsstats område.

Senest 24 måneder før denne midlertidige undtagelse udløber, kan Kommissionen på baggrund af den relevante udvikling i jernbanesektoren i den pågældende medlemsstat efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2, anmode agenturet om at foretage endnu en cost-benefit-analyse, der forelægges for Kommissionen senest 12 måneder før denne midlertidige undtagelse udløber. Kommissionen træffer beslutning efter den procedure, der er beskrevet i foregående afsnit.

#### Artikel 38

#### **Ikrafttræden**

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

#### Artikel 39

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. oktober 2007.

På Europa-Parlamentets vegne  
H.-G. PÖTTERING  
Formand

På Rådets vegne  
M. LOBO ANTUNES  
Formand

## BILAG I

## FÆLLESSKABSMODEL FOR EN LICENS OG ET HARMONISERET SUPPLERENDE CERTIFIKAT

## 1. LICENS UDFORMNING

Den fysiske udformning af lokomotivførerlicensen skal være i overensstemmelse med standarderne ISO 7810 og ISO 7816-1.

Kortet skal være fremstillet af polycarbonat.

Metoderne til kontrol med, at lokomotivførerlicenser opfylder de internationale standarder, skal være i overensstemmelse med ISO-standard 10373.

## 2. LICENS INDHOLD

På licensens forside skal være angivet:

- a) betegnelsen »lokomotivførerlicens« med store typer på den udstedende medlemsstats sprog
- b) navnet på den udstedende medlemsstat
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke i overensstemmelse med ISO-kode 3166 trykt i negativ i et blåt rektangel og omgivet af 12 gule stjerner
- d) de særlige oplysninger for den udstedte licens, nummereret således:
  - i) indehaverens efternavn
  - ii) indehaverens fornavn(e)
  - iii) indehaverens fødselsdato og fødested
  - iv) — licensens udstedelsesdato  
— licensens udløbsdato  
— navnet på den udstedende myndighed  
— det referencenummer, som arbejdsgiveren har givet arbejdstageren (valgfrit)
  - v) licensens nummer, som giver adgang til oplysningerne i det nationale register
  - vi) et foto af indehaveren
  - vii) indehaverens underskrift
  - viii) fast bopæl eller postadresse (valgfrit)
- e) betegnelsen »EF-model« på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen »lokomotivførerlicens« på de øvrige fællesskabssprog trykt med gul farve på en sådan måde, at det udgør licensens baggrund
- f) referencefarver:
  - blå: Pantone Reflex Blue
  - gul: Pantone Yellow

- g) supplerende oplysninger eller lægelige begrænsninger for anvendelsen, som en kompetent myndighed har pålagt i overensstemmelse med bilag II i kodeform.

Koderne fastlægges af Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 32, stk. 2, og på grundlag af en anbefaling fra agenturet.

### 3. CERTIFIKAT

Certifikatet indeholder:

- a) indehaverens efternavn
- b) indehaverens fornavn(e)
- c) indehaverens fødselsdato og fødested
- d) — licensens udstedelsesdato
- licensens udløbsdato
- navnet på den udstedende myndighed
- det referencenummer, som arbejdsgiveren har givet arbejdstageren (valgfrit)
- e) licensens nummer, som giver adgang til oplysningerne i det nationale register
- f) et foto af indehaveren
- g) indehaverens underskrift
- h) fast bopæl eller postadresse (valgfrit)
- i) navn og adresse på den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, for hvis regning lokomotivføreren har tilladelse til at køre
- j) den kategori, indehaveren har tilladelse til at føre
- k) den eller de typer rullende materiel, indehaveren har tilladelse til at føre
- l) de infrastrukturer, indehaveren har tilladelse til at køre på
- m) eventuelle supplerende eller begrænsende påtegninger
- n) sprogkunderskaber.

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

- a) Data om licensen

Alle data, der findes på licensen, samt data vedrørende kontrolkravene i artikel 11 og 16.

- b) Data om certifikatet

Alle data, der findes på certifikatet, samt data vedrørende kontrolkravene i artikel 12, 13 og 16.

## BILAG II

## HELBREDSKRAV

## 1. GENERELLE KRAV

## 1.1. Lokomotivførere må ikke have noget helbredsproblem, være under en medicinsk behandling eller tage medikamenter eller stoffer, der kan forårsage:

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

## 1.2. Syn

Der stilles følgende krav til synsevnen:

- synsstyrke på afstand med eller uden korrektion: 1,0 med mindst 0,5 på det svagest seende øje
- maksimalværdier for korrigerende linser: langsynethed +5/nærsynethed -8. Der kan gøres undtagelser i exceptionelle tilfælde og efter udtalelse fra en øjenlæge. Derefter træffer lægen afgørelse
- synsstyrke ved nærblik og på mellemlang afstand: tilstrækkelig med eller uden korrektion
- kontaktlinser og briller er tilladt, hvis de regelmæssigt kontrolleres af en specialist
- normalt farvesyn. Der anvendes en anerkendt test, f.eks. Ishihara, suppleret af en anden anerkendt test, hvis nødvendigt
- synsfelt: fuldt
- syn på begge øjne: fyldestgørende; kræves ikke, når en person har god adaptationsevne og tilstrækkelig kompenseringsevne. Kun i det tilfælde, hvor personen har mistet sit binokulære syn efter ansættelsen
- binokulært syn: fyldestgørende
- identificering af farvesignaler: testen skal baseres på genkendelse af enkeltfarver og ikke på relative forskelle
- kontrastfølsomhed: god
- ingen fremadskridende øjensygdom
- øjenimplantater, keratotomi og keratektomi er kun tilladt, hvis de kontrolleres årligt eller med en hyppighed, som lægen fastsætter
- evne til at modstå blænding
- farvede kontaktlinser og fotokromatiske glas må ikke benyttes. Linser med UV-filter må benyttes.

### 1.3. Hørelse og tale

Tilstrækkelig hørelse bekræftet ved audiogram, dvs.:

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

Følgende værdier skal anses for vejledende:

- hørenedsættelsen må ikke være større end 40 dB ved 500 og 1 000 Hz
- hørenedsættelsen må ikke være større end 45 dB ved 2 000 Hz for det øre, hvor hørelsen ved luftledning er dårligst
- ingen anomali i det vestibulære sanseapparat
- ingen kroniske talevanskeligheder (jf. nødvendigheden af høj og klar udveksling af meddelelser)
- brug af høreapparat er tilladt i særlige tilfælde.

### 1.4. Graviditet

Ved lav tolerance eller patologisk tilstand skal graviditet anses som grund til midlertidig udelukkelse for lokomotivførere. Lovregler om beskyttelse af gravide lokomotivførere skal finde anvendelse.

## 2. MINDSTEINDHOLD AF UNDERSØGELSERNE FØR ANSÆTTELSE

### 2.1. Helbredsundersøgelser

- generel lægeundersøgelse
- undersøgelse af sansefunktioner (syn, hørelse, farvesans)
- analyser af blod- eller urinprøve, bl.a. for diabetes mellitus, i det omfang, de er nødvendige for at kunne bedømme ansøgerens fysiske egnethed
- elektrokardiogram (EKG) i hvile
- test for psykotrope stoffer såsom ulovlige stoffer eller psykotrop medicin samt for alkoholmisbrug, der kan rejse tvivl om, hvorvidt lokomotivføreren er egnet til arbejdet
- kognitive egenskaber: opmærksomhed og koncentration, hukommelse, opfattelsesevne, dømmekraft
- kommunikationsevne
- psykomotoriske egenskaber: reaktionshastighed, koordinering af bevægelser.

### 2.2. Arbejdspsykologiske undersøgelser

Formålet med de arbejdspsykologiske undersøgelser er at hjælpe ved ansættelse og ledelse af personale. Ved fastlæggelsen af indholdet af den psykologiske vurdering skal undersøgelsen kunne godtgøre, at ansøgeren til en stilling som lokomotivfører ikke har nogen kendte arbejdspsykologiske mangler, navnlig med hensyn til praktisk egnethed eller til relevante personasppekter, der vil kunne indvirke på en sikker udførelse af arbejdet.

## 3. REGELMÆSSIGE UNDERSØGELSER EFTER ANSÆTTELSEN

### 3.1. Hyppighed

Lægeundersøgelser (fysisk egnethed) skal finde sted mindst hvert tredje år indtil en alder af 55 år, derefter hvert år.

Ud over denne hyppighed skal en læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20, foretage hyppigere lægeundersøgelser, hvis den ansattes helbredstilstand kræver det.

Uanset artikel 16, stk. 1, skal der foretages en passende lægeundersøgelse, når der er grund til at tro, at indehaveren af en licens eller et certifikat ikke længere opfylder de helbredsmæssige krav i bilag II, afsnit 1.

Den fysiske egnethed skal kontrolleres regelmæssigt og efter eventuelle arbejdsulykker eller fraværsperioder efter en ulykke, der involverer personer. En læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20, kan beslutte at udføre en supplerende passende lægeundersøgelse, særlig efter en fraværsperiode på mindst 30 dage på grund af sygdom. Arbejdsgiveren skal bede en læge, der er godkendt eller anerkendt i henhold til artikel 20, om at kontrollere lokomotivførerens fysiske egnethed, hvis det har været nødvendigt at tage denne ud af tjenesten af sikkerhedsgrunde.

### 3.2. Mindsteindhold af de regelmæssige lægeundersøgelser

Hvis lokomotivføreren opfylder kriterierne ved undersøgelsen forud for ansættelsen, skal de regelmæssige undersøgelser mindst omfatte:

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

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

---

*BILAG III***UNDERVISNINGSMETODE**

Der skal være en rimelig ligevægt mellem teoretisk undervisning (klasseundervisning og demonstrationer) og praktisk undervisning (arbejdserfaring, kørsel med tilsyn og kørsel uden tilsyn på baner, der er lukket med henblik på undervisning).

Computerstøttet undervisning skal anvendes til individuel læring af driftsregler, signalsituationer m.v.

Brugen af simulatorer er ikke obligatorisk, men de kan være et nyttigt middel i en effektiv lokomotivføreruddannelse; de bruges især til undervisning under unormale arbejdsforhold eller i regler, der sjældent anvendes. De har den særlige fordel, at de kan sikre aktiv læring med henblik på situationer, der ikke kan øves i virkeligheden. I princippet skal der anvendes simulatorer af nyeste generation.

Hvad angår erhvervelse af strækningskendskab, anbefales det, at aspiranten ledsager en lokomotivfører på et passende antal ture på strækningen, både dag og nat. Filmoptagelser af strækningerne set fra lokomotivførerens plads kan blandt andre metoder benyttes som en alternativ undervisningsmetode.

---

## BILAG IV

**ALMENE FAGLIGE KUNDSKABER OG KRAV VEDRØRENDE LICENSEN**

Den generelle uddannelse har følgende mål:

- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder med hensyn til jernbaneteknologi, herunder sikkerhedsprincipper og filosofien bag driftsreglementer
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder med hensyn til de risici, der er forbundet med jernbanedrift, og de foranstaltninger, der kan tages i anvendelse for at få dem under kontrol
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder inden for de styrende principper for en eller flere driftsformer
- erhvervelse af viden om og praktiske færdigheder vedrørende tog, deres opbygning og de tekniske krav til trækraftenheder, godsvogne, personvogne og andet rullende materiel.

Lokomotivføreren skal navnlig:

- kunne forstå de konkrete vilkår for udøvelse af erhvervet som lokomotivfører, hvilken betydning det har, og hvilke faglige og personlige krav det stiller (lange arbejdsperioder, fravær fra hjemmet osv.)
  - kunne anvende reglerne for personalets sikkerhed i praksis
  - kunne kende forskel på det rullende materiel
  - have kendskab til en arbejdsmetode og kunne anvende den præcist
  - kunne identificere de forskellige referencedokumenter og anvisninger (lokomotivførerens regelsæt og strækningssinformation som defineret i TSI'en »driftsforhold«, kørselshåndbog, reparationshåndbog osv.)
  - kunne tilegne sig en adfærd, der er forenelig med et sikkerhedskritisk ansvar
  - kende de foranstaltninger, der skal træffes ved ulykker med personskader til følge
  - have kendskab til de risici, der generelt er forbundet med jernbanedrift
  - have kendskab til de forskellige principper for trafiksikkerhed
  - beherske grundlæggende elektroteknik.
-

## BILAG V

**FAGLIGE KUNDSKABER OM RULLENDE MATERIEL OG KRAV VEDRØRENDE CERTIFIKATET**

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

**1. AFPRØVNINGER OG KONTROLLER INDEN AFGANG**

Lokomotivføreren skal kunne:

- skaffe sig den dokumentation og det udstyr, der er brug for
- kontrollere trækraftenhedens kapacitet
- kontrollere oplysningerne i trækraftenhedens dokumenter
- udføre de foreskrevne kontroller og prøvninger og derved sikre sig, at trækraftenheden kan levere den fornødne trækraft, og at sikkerhedsudstyret fungerer
- kontrollere, at det foreskrevne beskyttelses- og sikkerhedsudstyr er til rådighed og fungerer, når et lokomotiv overtages eller en kørsel påbegyndes
- udføre eventuelt foreskrevne rutinemæssig forebyggende vedligeholdelse.

**2. KENDSKAB TIL RULLENDE MATERIEL**

For at kunne føre et lokomotiv skal lokomotivføreren kende alle de betjeningsflader og indikatorer, der er til rådighed, herunder særlig dem, der vedrører:

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

For at kunne registrere og lokalisere uregelmæssigheder ved det rullende materiel, afgive melding om dem, afgøre, under hvilke betingelser driften kan genoptages, og i visse tilfælde foretage et indgreb, skal lokomotivføreren have kendskab til

- den mekaniske konstruktion
- affjedringen og koblingsudstyret
- bogier
- sikkerhedsudstyret
- brændstofreservoirer, brændstofforsyningsudstyr, udstødningsudstyr
- betydningen af mærkning indvendigt og udvendigt på det rullende materiel, særlig de symboler, der bruges ved transport af farligt gods
- system til registrering af ture
- elektriske og pneumatiske systemer
- strømaftagningsudstyr og højspændingskredsløb
- kommunikationsmidlerne (jord til tog-radio osv.)
- organisering af ture

- det rullende materiels bestanddele, deres formål og vognenes særlige anordninger, herunder navnlig systemet til standsning af toget ved udluftning af hovedluftledningen
- bremsesystemet
- bestanddele, der er specielle for trækraftenheder
- trækraftsenheden, motorerne og kraftoverføringen.

### 3. AFPRØVNING AF BREMSER

Lokomotivføreren skal kunne:

- kontrollere og beregne inden afgang, at togets bremskraft svarer til den bremskraft, der er foreskrevet for strækningen, som angivet i køretøjets papirer
- kontrollere, at de forskellige komponenter i trækraftenhedens og togets bremsystem fungerer, alt efter behov inden toget sættes i bevægelse, ved start og under kørsel.

### 4. KØRSELSTYPE OG MAKSIMALHASTIGHED FOR TOGET I FORHOLD TIL DE KARAKTERISTISKE TRÆK VED STRÆKNINGEN

Lokomotivføreren skal kunne:

- tage hensyn til de oplysninger, som han modtager før afgang
- fastlægge kørselstype og hastighedsgrænse for toget ud fra variable forudsætninger som f.eks. hastighedsbegrænsninger, vejforhold og eventuelle signalændringer.

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

Lokomotivføreren skal kunne:

- betjene alle foreliggende styrings- og kontrolanordninger efter gældende regler
- sætte toget i gang under hensyntagen til adhæsions- og effektgrænserne
- benytte bremsen til at nedsætte farten og standse toget under hensyntagen til det rullende materiel og anlæggene.

### 6. UREGELMÆSSIGHEDER

Lokomotivføreren skal:

- være opmærksom over for uregelmæssigheder af betydning for togets kørsel
- kunne besigtige toget og kunne identificere tegn på usædvanlige forhold, skelne mellem disse, reagere hensigtsmæssigt alt efter, hvor betydningsfulde de er, samt forsøge at afhjælpe dem og under alle omstændigheder prioritere banetraffikkens og personers sikkerhed
- have kendskab til de disponible sikrings- og kommunikationsmidler

### 7. DRIFTSHÆNDELSE OG -ULYKKER, BRANDE OG ULYKKER MED PERSONSKADE TIL FØLGE

Lokomotivføreren skal:

- kunne træffe foranstaltninger til at sikre toget og tilkalde hjælp i tilfælde af ulykker, hvor personer om bord på toget er impliceret
- kunne konstatere, om toget medfører farligt gods, og identificere dette ud fra togdokumenterne og vognlisterne
- have kendskab til procedurerne for nødevakuering af et tog.

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

Efter en hændelse skal lokomotivføreren kunne vurdere, om materiellet kan køre videre, og på hvilke betingelser, således at infrastrukturforvalteren kan underrettes om disse betingelser så hurtigt som muligt.

Lokomotivføreren skal være i stand til at fastslå, om der er behov for en ekspertvurdering, inden toget kan køre videre.

9. BLOKERING AF TOGET

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

Endvidere skal lokomotivføreren have kendskab til foranstaltninger, der kan standse et tog eller dele af et tog, som er begyndt at bevæge sig af sig selv.

---

## BILAG VI

## FAGLIGE KUNDSKABER OM INFRASTRUKTUR OG KRAV VEDRØRENDE ATTESTEN

## Spørgsmål i forbindelse med infrastruktur

## 1. AFPRØVNING AF BREMSER

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

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

Lokomotivføreren skal kunne:

- tage hensyn til de oplysninger, som han modtager, f.eks. om hastighedsbegrænsninger og eventuelle signalændringer
- fastlægge kørselstype og hastighedsgrænse for toget i forhold til strækningens egenskaber.

## 3. STRÆKNINGSKENDSKAB

Lokomotivføreren skal kunne forudse eventuelle problemer og reagere hensigtsmæssigt under hensyn til sikkerhed og andre aspekter, såsom punktlighed og økonomiske aspekter. Derfor skal han have et grundigt kendskab til de strækninger, der køres på, og til jernbaneanlæggene langs dem, samt i givet fald til alternative strækninger, som der er indgået aftale om.

Følgende elementer er vigtige:

- driftsforhold (sporskifter, ensrettet trafik osv.)
- evnen til at sætte sig ind i den foreliggende transportopgave og konsultation af de relevante dokumenter
- identifikation af de spor, der kan anvendes til den pågældende trafiktype
- gældende trafikregler samt betydningen af signalsystemet
- driftssystemet
- bloksystemet og de regler, der gælder for det
- navn og beliggenhed på samt identifikation på afstand af banegårde og blokposter, så kørslen kan tilpasses herefter
- signaler, der angiver overgangen mellem forskellige drifts- og strømsystemer
- hastighedsbegrænsninger for de forskellige kategorier af tog, som lokomotivføreren fører
- de topografiske strækningsprofiler
- særlige bremseteknikker, f.eks. på strækninger med stærke fald
- særlige driftsforhold: særlige signaler, skilte, afgangsvilkår m.v.

#### 4. SIKKERHEDSREGLER

Lokomotivføreren skal:

- først kunne sætte toget i bevægelse, når alle reglementets betingelser er opfyldt (køreplan, ordre eller signal til afgang, i givet fald omstilling af signal osv.)
- kunne iagttage signalerne (på strækningen eller i kabinen), afkode dem uden tøven eller fejl og handle som foreskrevet
- køre sikkert i overensstemmelse med de særlige driftsformer: særlige kørselstyper efter ordre, midlertidige hastighedsbegrænsninger, kørsel mod sædvanlig retning, tilladelse til at køre frem, når signal viser »fare«, rangering, vending, kørsel gennem sporarbejder osv.
- stoppe efter køreplanen eller ekstraordinært efter ordre og eventuelt betjene passagererne under disse stop, bl.a. ved at åbne og lukke dørene.

#### 5. KØRSEL MED TOGET

Lokomotivføreren skal kunne:

- bestemme sin position på den strækning, han kører på, til enhver tid
- benytte bremsen til at nedsætte farten og standse toget under hensyntagen til det rullende materiel og anlæggene
- tilpasse kørslen med toget til køreplanen og eventuelle anvisninger om energibesparelse under hensyntagen til trækraftens, togets, strækningens og miljøets egenskaber.

#### 6. USÆDVANLIGE TILDRAGELSER

Lokomotivføreren skal:

- kunne være agtpågivende over for usædvanlige tildragelser på infrastrukturen og i omgivelserne i den udstrækning, kørslen af toget tillader det: signaler, spor, energiforsyning, niveauskæringer, sporomgivelser, anden trafik
- kunne bedømme afstanden til hindringer
- hurtigst muligt kunne underrette infrastrukturforvalteren om, hvilke usædvanlige forhold han har iagttaget og hvor, og sikre sig, at modtageren har forstået beskeden
- kunne tage hensyn til infrastrukturen, varetage eller træffe foranstaltninger til at varetage trafikens og personers sikkerhed, hver gang det er nødvendigt.

#### 7. DRIFTSHÆNDELSE OG –ULYKKER, BRANDE OG ULYKKER MED PERSONSKADE TIL FØLGE

Lokomotivføreren skal kunne:

- træffe foranstaltninger til at sikre toget og tilkalde hjælp i tilfælde af ulykker med personskade til følge
- afgøre, hvor toget bør standses i tilfælde af brand, og om nødvendigt lette evakueringen af passagererne
- give de nødvendige oplysninger om branden så hurtigt som muligt, hvis han ikke selv kan slukke den
- underrette infrastrukturforvalteren om disse forhold så hurtigt som muligt
- vurdere, hvorvidt infrastrukturen giver mulighed for, at materiellet kan køre videre, og på hvilke betingelser.

## 8. SPROGPRØVE

Lokomotivførere, der skal kommunikere med infrastrukturforvalteren om vigtige sikkerhedsmæssige spørgsmål, skal have sprogkunderskaber i det sprog, der opgives af den pågældende infrastrukturforvalter. Sprogkunderskaberne skal give mulighed for aktiv og effektiv kommunikation i rutinemæssige situationer, vanskelige situationer og nødsituationer.

De skal kunne anvende de meddelelser og den kommunikationsmetode, der er omhandlet i TSI'en »driftsindhold«. Lokomotivførere skal kunne kommunikere på niveau 3 i nedenstående tabel:

Sprog- og kommunikationsniveau

De mundtlige kvalifikationer på et sprog kan opdeles i fem niveauer:

Niveau	Beskrivelse
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>— kan afpasse sit sprog efter enhver samtalepartner</li> <li>— kan give udtryk for en opfattelse</li> <li>— kan forhandle</li> <li>— kan overtale</li> <li>— kan rådgive</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>— kan håndtere helt uforudsete situationer</li> <li>— kan fremsætte formodninger</li> <li>— kan argumentere for sin opfattelse</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>— kan håndtere konkrete situationer, der indebærer et uforudset element</li> <li>— kan give en beskrivelse</li> <li>— kan føre en enkel samtale</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— kan håndtere enkle, konkrete situationer</li> <li>— kan stille spørgsmål</li> <li>— kan besvare spørgsmål</li> </ul>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— kan udtrykke sig med brug af udenadlærte sætninger</li> </ul>

*BILAG VII***HYPPIGHEDEN AF PRØVER**

De regelmæssige prøver skal som et minimum afholdes med følgende intervaller:

- a) sprogkunderskaber (kun for ikke-indfødte sprogbrugere): hvert tredje år eller efter fravær på over et år
  - b) infrastrukturkendskab (herunder kendskab til strækninger og driftsregler): hvert tredje år eller efter fravær på over et år på den relevante strækning
  - c) kendskab til det rullende materiel: hvert tredje år.
-