

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2007/59/EF

2014/EØS/21/26

av 23. oktober 2007

om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 31. juli 2007⁽³⁾, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF⁽⁴⁾ av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner skal infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak opprette sikkerhetsstyringssystemer for å sikre at jernbanesystemet minst kan oppfylle de felles sikkerhetsmålene og de nasjonale sikkerhetsreglene og sikkerhetskravene fastsatt i de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkvegne (TSI-ene), og for å sikre at de relevante delene av de felles sikkerhetsmetodene anvendes. Disse sikkerhetsstyringssystemene omfatter blant annet opplæringsprogrammer for personalet og systemer som sikrer at personalets kvalifikasjoner vedlikeholdes og oppgavene utføres i samsvar med dette.
- 2) I henhold til direktiv 2004/49/EF må et jernbaneforetak ha et sikkerhetsattest for å få tilgang til jernbaneinfrastrukturen.
- 3) I henhold til rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁵⁾ har lisensierte jernbaneforetak siden 15. mars 2003 hatt adgangsrett til det transeuropeiske jernbanenettet for godstransport med sikte på å drive internasjonal godstransport, og vil senest

fra 2007 ha adgangsrett til hele jernbanenettet med sikte på å drive innenlandsk og internasjonal godstransport. Denne gradvise utvidelsen av adgangsretten vil uvegerlig føre til flere passeringer av lokomotivførere over landegrensene. Resultatet vil bli en økende etterspørsel etter lokomotivførere som er opplært og sertifisert til å arbeide i flere medlemsstater.

- 4) En undersøkelse gjennomført av Kommisjonen i 2002 viste betydelige forskjeller i medlemsstatenes lovgivning om sertifiseringsvilkår for lokomotivførere. For å fjerne disse forskjellene og samtidig opprettholde det nåværende høye sikkerhetsnivået i jernbanesystemet i Fellesskapet bør det derfor vedtas fellesskapsregler for sertifisering av lokomotivførere.
- 5) Disse fellesskapsreglene bør også, som et ledd i den felles transportpolitikk, bidra til målene for Fellesskapets politikk med hensyn til fri bevegelighet for arbeidstakere, etableringsretten og adgangen til å yte tjenester, samtidig som all konkurransevridning unngås.
- 6) Målet med disse felles bestemmelsene bør framfor alt være å gjøre det enklere for lokomotivførere å bevege seg mellom medlemsstater, men også mellom ulike jernbaneforetak, og i alminnelighet at førerbevis og harmoniserte tilleggsattester skal anerkjennes av alle aktører innenfor jernbanesektoren. For dette formål må det fastsettes minstekrav som søkerne må oppfylle for å få utstedt et førerbevis eller et harmonisert tilleggsattest.
- 7) Dette direktiv følger og bygger for en stor del på den historiske felles avtalen mellom Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) og Det europeiske jernbanefellesskap (CER) om visse aspekter ved arbeidsvilkårene for mobile arbeidstakere som utfører samtrafikkjenester på tvers av landegrensene⁽⁶⁾.
- 8) Selv om en medlemsstat utelukker lokomotivførere som utelukkende arbeider på visse kategorier av jernbanesystemer, -nett og -infrastrukturer, fra virkeområdet for dette direktiv, bør dette ikke på noen måte begrense medlemsstatens plikt til å respektere gyldigheten av førerbevis på hele territoriet til Den europeiske union eller gyldigheten av harmoniserte tilleggsattester på den relevante infrastrukturen.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 16, 19.3.2009, s. 18.

⁽¹⁾ EUT C 221 av 8.9.2005, s. 64.

⁽²⁾ EUT C 71 av 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 28. september 2005 (EUT C 227 E av 21.9.2006, s. 464), Rådets felles holdning av 14. september 2006 (EUT C 289 E av 28.11.2006, s. 42), Europaparlamentets holdning av 18. januar 2007 (ennå ikke offentliggjort i EUT), Europaparlamentets regelverksresolusjon av 25. september 2007 og Rådsbeslutning av 26. september 2007.

⁽⁴⁾ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44. Rettet i EUT L 220 av 21.6.2004, s. 16.

⁽⁵⁾ EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25. Direktivet sist endret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 344).

⁽⁶⁾ EUT L 195 av 27.7.2005, s. 18.

- 9) Kravene bør minst omfatte en minstealder for å føre tog, søkerens fysiske og yrkespsykologiske skikkethet, yrkeserfaring og faglige kunnskaper som er relevante for å føre tog, samt kunnskaper om den infrastrukturen som skal trafikkeres, og det språket som benyttes der.
- 10) For å øke kostnadseffektiviteten av den opplæringen som lokomotivførere må gjennomgå for å få utstedt et harmonisert tilleggssertifikat, bør opplæringen så langt det er mulig og ønskelig fra et sikkerhetssynspunkt være tilpasset de særlige tjenestene som skal utføres av lokomotivføreren, som for eksempel skifting, vedlikeholdstjenester, person- eller godstransport. Når Det europeiske jernbanebyrå (heretter kalt «Byrået») vurderer gjennomføringen av dette direktiv, bør det undersøke om opplæringskravene fastsatt i vedlegget bør endres slik at de er bedre tilpasset den nye strukturen i markedet.
- 11) Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger som utsteder harmoniserte tilleggssertifikater, kan selv sørge for opplæring i allmenne faglige kunnskaper, språkkunnskaper og kunnskaper om rullende materiell og infrastruktur. Når det gjelder prøver, bør imidlertid alle interessekonflikter unngås, uten dermed å utelukke muligheten for at en eksaminator kan tilhøre det jernbaneforetaket eller den infrastrukturforvaltningen som utsteder det harmoniserte tilleggssertifikatet.
- 12) I samsvar med artikkel 13 nr. 4 i direktiv 2004/49/EF er jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene ansvarlige for nivået på opplæringen til de lokomotivførerne de ansetter. Jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene bør derfor ta hensyn til utdanning og kvalifikasjoner som disse førerne har fra før, i samsvar med artikkel 13 nr. 3 i nevnte direktiv. Det er også viktig å sikre at et tilstrekkelig antall lokomotivførere får opplæring. I denne sammenheng er det imidlertid nødvendig å treffe tiltak for å sikre at investeringer som et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning har gjort for å gi en fører opplæring, ikke gir et annet jernbaneforetak eller en annen infrastrukturforvaltning en uberettiget fordel i tilfelle føreren frivillig forlater førstnevnte for sistnevnte jernbaneforetak eller infrastrukturforvaltning. Disse tiltakene kan være av forskjellig art, som for eksempel nasjonal lovgivning, tariffavtaler, vilkår fastsatt ved kontrakt mellom lokomotivførere og arbeidsgiver eller avtaler som fastsetter regler for overføring av lokomotivførere fra et foretak til et annet, dersom lokomotivførerne er part i slike avtaler.
- 13) Kravene til personalets kvalifikasjoner og helse- og sikkerhetsvilkår utarbeides i forbindelse med direktivene om samtrafikkveier, særlig som en del av TSI-ene for drift og trafikkstyring. Det er behov for å sikre sammenheng mellom disse TSI-ene og vedleggene til dette direktiv. Kommisjonen vil oppnå dette ved å endre eller tilpasse den relevante TSI-en til dette direktiv og dets vedlegg ved hjelp av framgangsmåtene fastsatt i rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkveien i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog⁽¹⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkveien til jernbanesystemet for konvensjonelle tog⁽²⁾.
- 14) For å øke den frie bevegelsen for arbeidstakere og sikkerheten på Fellesskapets jernbaner bør det rettes særlig oppmerksomhet mot annet togpersonale med ansvar for viktige sikkerhetsoppgaver på lokomotiver og tog. Medlemsstatene bør derfor sikre at annet togpersonale med ansvar for viktige sikkerhetsoppgaver oppfyller minstekravene fastsatt i TSI-en for drift og trafikkstyring. Idet det tas hensyn til de nasjonale gjennomføringsplanene som medlemsstatene skal underrette om i forbindelse med gjennomføringen av nevnte TSI, bør Byrået identifisere forskjellige muligheter for sertifisering av annet togpersonale med ansvar for viktige sikkerhetsoppgaver, og vurdere virkningen av disse forskjellige mulighetene. På grunnlag av denne rapporten bør Kommisjonen eventuelt framlegge et forslag om vilkår og framgangsmåter for sertifisering av annet togpersonale med ansvar for viktige sikkerhetsoppgaver på lokomotiver og tog.
- 15) De kravene til førerbevis og harmoniserte tilleggssertifikater som fastsettes i dette direktiv, bør utelukkende gjelde de juridiske vilkårene som gir en lokomotivfører rett til å føre et tog. Alle andre juridiske krav som er forenlige med Fellesskapets regelverk og anvendes uten forskjellsbehandling, og som gjelder jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger, infrastruktur og rullende materiell, bør også oppfylles før en lokomotivfører kan føre et tog på en bestemt infrastruktur.
- 16) Dette direktiv bør ikke berøre gjennomføringen av europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁽³⁾ eller europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger⁽⁴⁾.

(1) EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2007/32/EF (EUT L 141 av 2.6.2007, s. 63).

(2) EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2007/32/EF.

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

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

- 17) For å garantere nødvendig ensartethet og åpenhet bør Fellesskapet fastsette en felles sertifiseringsmodell som anerkjennes gjensidig av medlemsstatene, og som både attesterer at lokomotivførerne oppfyller visse minstekrav og har yrkeskvalifikasjoner og språkkunnskaper, idet det overlates til vedkommende myndigheter i medlemsstatene å utstede lokomotivførerbevis, og til jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger å utstede harmoniserte tilleggssertifikater.
- 18) Byrået bør også undersøke om lokomotivførerbeviset og de harmoniserte tilleggssertifikatene kan erstattes med et smartkort. Et slikt smartkort vil ha den fordel at disse to elementene kombineres i ett kort, samtidig som det kan brukes til andre formål, enten på sikkerhetsområdet eller i personalforvaltningen av lokomotivførere.
- 19) Sikkerhetsmyndighetene bør bruke alle opplysningene i lokomotivførerbevisene, de harmoniserte tilleggssertifikatene og i registrene over lokomotivførerbevis og harmoniserte tilleggssertifikater for å lette evalueringen av framgangsmåten for sertifisering av personale fastsatt i artikkel 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF, og for å sørge for raskere utstedelse av sikkerhetssertifikatene omhandlet i nevnte artikler.
- 20) Ansettelse av lokomotivførere som er sertifisert i samsvar med dette direktiv, bør ikke fritta jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger for deres plikt til å innføre et system for overvåking og intern kontroll av sine lokomotivføreres kvalifikasjoner og atferd i tjenesten i henhold til artikkel 9 i og vedlegg III til direktiv 2004/49/EF, og bør inngå i dette systemet. Det harmoniserte tilleggssertifikatet bør ikke fritta jernbaneforetakene eller infrastrukturforvaltningene for deres ansvar for sikkerheten og særlig for opplæringen av personalet.
- 21) Visse foretak yter lokomotivførertjenester til jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger. I slike tilfeller bør det jernbaneforetaket eller den infrastrukturforvaltningen som inngår kontrakt med føreren, ha ansvaret for å sikre at vedkommende har førerbevis og sertifikater som er i samsvar med dette direktiv.
- 22) For at jernbanetransporten fortsatt skal fungere effektivt, bør lokomotivførere som utøver dette yrket før ikrafttredelsen av dette direktiv, i en overgangsperiode få beholde sine tilegnede rettigheter.
- 23) Unødige administrative og økonomiske byrder bør unngås når førertillatelse som er tildelt lokomotivførere for anvendelsen av de relevante bestemmelsene i dette direktiv, skal erstattes med harmoniserte tilleggssertifikater og førerbevis som er i samsvar med dette direktiv. Førerretter som tidligere er tildelt lokomotivførere, bør derfor opprettholdes så langt det er mulig. De utstedende organer bør ta hensyn til hver enkelt førers eller førergruppes kvalifikasjoner og erfaring når disse tillatelsene skal erstattes. Det utstedende organ bør på grunnlag av kvalifikasjoner og/eller erfaring beslutte om det er nødvendig for en fører eller en gruppe av førere å gjennomgå ytterligere prøver og/eller opplæring før de kan få nye førerbevis og harmoniserte tilleggssertifikater. Derfor bør det være det utstedende organ som avgjør om kvalifikasjonene og/eller erfaringen er tilstrekkelig til at de nødvendige førerbevis og harmoniserte tilleggssertifikater kan utstedes uten at det er behov for ytterligere prøver eller opplæring.
- 24) Unødige administrative og økonomiske byrder bør også unngås når lokomotivførere skifter arbeidsgiver. Et jernbaneforetak som ansetter en lokomotivfører, bør ta hensyn til tidligere tilegnede kvalifikasjoner og så langt det er mulig unngå ytterligere prøver og opplæring.
- 25) Dette direktiv bør ikke gi rett til gjensidig godkjenning av førerrett som er tildelt lokomotivførere før ikrafttredelsen av dette direktiv, uten at dette berører den allmenne ordningen for gjensidig godkjenning innført ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/36/EF av 7. september 2005 om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner⁽¹⁾, som fortsatt skal gjelde til overgangsperiodens utløp.
- 26) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽²⁾.
- 27) Kommisjonen bør særlig gis myndighet til å fastsette de vilkår og kriterier som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv eller å utfylle det med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.

(1) EUT L 255 av 30.9.2005, s. 22. Direktivet sist endret ved rådsdirektiv 2006/100/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 141).

(2) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23. Direktivet endret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 av 22.7.2006, s. 11).

- 28) Når det foreligger grunner som nødvendiggjør hastesaksbehandling, og det ikke er mulig å overholde de normale fristene for framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll, bør Kommisjonen kunne anvende framgangsmåten for behandling av hastesaker fastsatt i artikkel 5a nr. 6 i beslutning 1999/468/EF ved fastsettelse av fellesskapskriterier for valg av eksaminatorer og prøver som omhandlet i dette direktiv, og ved tilpasning av vedleggene til dette direktiv til den vitenskapelige og tekniske utvikling, som fastsatt i direktivet.
- 29) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming⁽¹⁾ oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig illustrerer sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.
- 30) Medlemsstatene bør sørge for kontroll med overholdelsen av dette direktiv og for at det treffes egnede tiltak dersom en lokomotivfører overtrer en av dets bestemmelser.
- 31) Medlemsstatene bør fastsette egnede sanksjoner ved overtredelser av nasjonale bestemmelser om gjennomføring av dette direktiv.
- 32) Ettersom målet for dette direktiv, som er å fastsette felles rammeregler for sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog for person- og godstransport, ikke i tilstrekkelig grad kan oppnås av medlemsstatene, og derfor på grunn av direktivets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 33) Av hensyn til kostnadseffektiviteten kan det vise seg hensiktsmessig at lokomotivførere som utelukkende arbeider på én medlemsstats territorium, i et begrenset tidsrom unntas fra dette direktivs bestemmelser om slike føreres plikt til å inneha førerbevis og harmoniserte tilleggssertifikater i samsvar med dette direktiv. Vilårene for slike unntak bør være klart fastsatt.
- 34) En medlemsstat som ikke har noe jernbanesystem, og som ikke har noen utsikter til å få det i nær framtid, ville blitt pålagt en urimelig og unødvendig plikt dersom den måtte innarbeide og gjennomføre dette direktiv. Slike medlemsstater bør derfor, så lenge de ikke har noe eget jernbanesystem, unntas fra plikten til å innarbeide og gjennomføre dette direktiv —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

KAPITTEL I

FORMÅL, VIRKEOMRÅDE OG DEFINISJONER

Artikkel 1

Formål

I dette direktiv fastsettes vilårene og framgangsmåtene for sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanesystemet i Fellesskapet. Det fastsettes hvilke oppgaver som påhviler medlemsstatenes vedkommende myndigheter, lokomotivførerne og andre aktører i sektoren, særlig jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og opplæringscentre.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanesystemet i Fellesskapet på vegne av et jernbaneforetak som er pålagt å inneha et sikkerhets sertifikat, eller en infrastrukturforvaltning som er pålagt å inneha en sikkerhetsgodkjenning.
2. Medlemsstatene skal ikke på grunnlag av nasjonale bestemmelser som gjelder annet personale om bord i godstog, hindre godstog i å krysse grenser eller utføre innenlandsk transport på deres territorium.
3. Uten at det berører artikkel 7 kan medlemsstatene unnta lokomotivførere fra de tiltakene de treffer for gjennomføringen av dette direktiv, dersom disse utelukkende arbeider på
 - a) tunnelbaner, sporveier og andre forstadsbanesystemer,
 - b) nett som er funksjonsmessig atskilt fra resten av jernbanesystemet og er beregnet bare på lokal person- og godstransport eller person- og godstransport i byer eller forsteder,
 - c) privateid jernbaneinfrastruktur som bare brukes av eierne av infrastrukturen til egen godstransport,
 - d) sporavsnitt som er midlertidig stengt for normal trafikk fordi det skal utføres vedlikehold, fornyelse eller opprusting av jernbanesystemet.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- a) «vedkommende myndighet» sikkerhetsmyndigheten nevnt i artikkel 16 i direktiv 2004/49/EF,

⁽¹⁾ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

- b) «lokomotivfører» en person som er skikket og har tillatelse til å føre tog, herunder lokomotiver, skiftelokomotiver, arbeidstog, jernbanekjøretøyer for vedlikehold og tog til person- eller godstransport, på en selvstendig, ansvarlig og sikker måte,
- c) «annet togpersonale med ansvar for viktige sikkerhetsoppgaver» personale om bord i toget som ikke er lokomotivførere, men som bidrar til togsikkerheten og sikkerheten for passasjerer og gods som transporteres,
- d) «jernbanesystem» et system som består av jernbaneinfrastrukturer, herunder jernbanelinjer og faste anlegg, samt rullende materiell av alle kategorier og opprinnelser som trafikkerer disse infrastrukturene, som definert i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF,
- e) «infrastrukturforvaltning» ethvert organ eller foretak som er ansvarlig særlig for å opprette og vedlikeholde jernbaneinfrastrukturen eller deler av denne, som definert i artikkel 3 i direktiv 91/440/EØF; dette kan også omfatte forvaltning av kontroll- og sikkerhetssystemer for infrastrukturen. Infrastrukturforvaltningens oppgaver på et nett eller en del av et nett kan tildeles forskjellige organer eller foretak,
- f) «jernbaneforetak» ethvert jernbaneforetak som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsertifisering⁽¹⁾, og ethvert annet offentlig eller privat foretak hvis virksomhet er å besørge transport av gods og/eller passasjerer med jernbane og som forplikter seg til å sørge for trekraft. Begrepet omfatter også foretak som bare står for trekraft,
- g) «tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI-er)» spesifikasjoner som hvert delsystem eller hver del av et delsystem skal være omfattet av med sikte på å oppfylle de grunnleggende krav og sikre samtrafikkevnen i de transeuropeiske jernbanesystemene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog som definert i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF,
- h) «Byrået» Det europeiske jernbanebyrå opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004⁽²⁾ av 29. april 2004,
- i) «sikkerhets sertifikat» det sertifikatet som utstedes til et jernbaneforetak av vedkommende myndighet i samsvar med artikkel 10 i direktiv 2004/49/EF,
- j) «sertifikat» det harmoniserte tilleggssertifikatet som angir den infrastrukturen som innehaveren har rett til å kjøre på, og det rullende materiellet som innehaveren har rett til å føre,

k) «sikkerhetsgodkjenning» den godkjenningen som utstedes til en infrastrukturforvaltning av vedkommende myndighet i samsvar med artikkel 11 i direktiv 2004/49/EF,

l) «opplærings senter» en enhet som er godkjent eller anerkjent av vedkommende myndighet til å holde opplæringskurs.

KAPITTEL II

SERTIFISERING AV FØRERE

Artikkel 4

Fellesskapsmodell for sertifisering

1. Alle lokomotivførere skal være skikket og ha de nødvendige kvalifikasjoner til å føre tog og skal inneha følgende dokumenter:

a) Et førerbevis som viser at føreren oppfylle minstekravene til helse, grunnutdanning og allmenn yrkeskompetanse. I førerbeviset skal førerens identitet, den utstedende myndigheten og gyldighetstiden angis. Førerbeviset skal oppfylle kravene i vedlegg I inntil Fellesskapets sertifiseringsmodell er vedtatt i samsvar med nr. 4.

b) Ett eller flere sertifikater som angir den infrastrukturen som innehaveren har rett til å kjøre på, og det rullende materiellet som innehaveren har rett til å føre. Hvert sertifikat skal oppfylle kravene i vedlegg I.

2. Kravet om å inneha et sertifikat for en bestemt del av infrastrukturen gjelder imidlertid ikke i følgende unntakstilfeller, forutsatt at en annen lokomotivfører med gyldig sertifikat for vedkommende infrastruktur sitter ved siden av føreren under kjøringen:

a) når forstyrrelser i jernbanedriften nødvendiggjør omdirigering av tog eller vedlikehold av spor som fastsatt av infrastrukturforvaltningen,

b) ved ekstraordinære engangsturer der det benyttes historiske tog,

c) ved ekstraordinær enkelttransport av gods, forutsatt at infrastrukturforvaltningen samtykker,

d) ved levering eller demonstrasjon av et nytt tog eller lokomotiv,

e) under føreropplæring og førerprøver.

Bruk av denne muligheten skal skje etter jernbaneforetakets beslutning og kan ikke pålegges av den relevante infrastrukturforvaltningen eller av vedkommende myndighet.

⁽¹⁾ EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29. Direktivet sist endret ved direktiv 2004/49/EF.

⁽²⁾ EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1. Rettet i EUT L 220 av 21.6.2004, s. 3.

Når det brukes en ekstra fører som nevnt ovenfor, skal infrastrukturforvaltningen ha blitt underrettet om dette på forhånd.

3. Sertifikatet skal gi førertillatelse i en eller flere av følgende kategorier:

- a) Kategori A: skiftelokomotiver, arbeidstog, jernbanekjøretøyer for vedlikehold og alle andre lokomotiver når de benyttes til skifting,
- b) Kategori B: transport av passasjerer og/eller gods.

Et sertifikat kan inneholde en tillatelse for alle kategorier og omfatte alle kodene nevnt i nr. 4.

4. Innen 4. desember 2008 skal Kommisjonen på grunnlag av et utkast utarbeidet av Byrådet vedta en fellesskapsmodell for førerbeviset, sertifikatet og den bekreftede kopien av sertifikatet, og dessuten fastsette deres fysiske utforming, idet de tar hensyn til tiltak mot forfalskning. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 32 nr. 3.

Innen 4. desember 2008 skal Kommisjonen vedta de tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, og som gjelder fellesskapskodene for de forskjellige typene i kategori A og B nevnt i nr. 3 i denne artikkel, etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 32 nr. 3 og på grunnlag av en anbefaling fra Byrådet.

Artikkel 5

Bedrageribekjempelse

Vedkommende myndigheter og utstedende organer skal treffe alle nødvendige tiltak for å unngå risiko for forfalskning av førerbevis og sertifikater samt manipulering av registrene fastsatt i artikkel 22.

Artikkel 6

Eiendomsrett, språk og utstedende organer

1. Førerbeviset skal være innehaverens eiendom og skal utstedes av vedkommende myndighet som definert i artikkel 3 bokstav a). Dersom vedkommende myndighet eller dens representant utsteder et førerbevis på et nasjonalspråk som ikke er et fellesskapspråk, skal den utarbeide en tospråklig versjon av førerbeviset der det ene språket skal være et av fellesskapspråkene.

2. Et sertifikat skal utstedes av det jernbaneforetaket eller den infrastrukturforvaltningen som har ansatt eller inngått kontrakt med føreren. Sertifikatet skal tilhøre det foretaket eller den forvaltningen som utsteder det. I samsvar med artikkel 13 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF skal imidlertid førere ha rett til

å få en bekreftet kopi. Dersom et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning utsteder et sertifikat på et nasjonalspråk som ikke er et fellesskapspråk, skal det eller den utarbeide en tospråklig versjon av sertifikatet der det ene språket skal være et av fellesskapspråkene.

Artikkel 7

Geografisk gyldighetsområde

1. Et førerbevis skal være gyldig på hele Fellesskapets territorium.

2. Et sertifikat skal være gyldig bare for de infrastrukturene og det rullende materiellet som er angitt på sertifikatet.

Artikkel 8

Anerkjennelse av sertifiseringsdokumenter tilhørende lokomotivførere fra tredjestater

Sertifiseringsdokumenter tilhørende lokomotivførere fra en tredjestat som opererer utelukkende på grensekryssende deler av en medlemsstats jernbanesystem, kan anerkjennes av denne medlemsstaten i samsvar med bilaterale avtaler med vedkommende tredjestat.

KAPITTEL III

VILKÅR FOR Å FÅ LOKOMOTIVFØRERBEVIS OG SERTIFIKAT

Artikkel 9

Minstekrav

1. For å få et førerbevis må søkerne oppfylle minstekravene fastsatt i artikkel 10 og 11. For å få et sertifikat, og for at dette skal forbli gyldig, må søkerne inneha førerbevis og oppfylle minstekravene i artikkel 12 og 13.

2. En medlemsstat kan anvende strengere krav ved utstedelse av førerbevis på eget territorium. Vedkommende medlemsstat skal likevel anerkjenne førerbevis utstedt av andre medlemsstater, i samsvar med artikkel 7.

AVSNITT I

FØRERBEVIS

Artikkel 10

Minstealder

Medlemsstatene skal fastsette en minstealder på minst 20 år for personer som søker om førerbevis. En medlemsstat kan imidlertid utstede førerbevis til søkere som er fylt 18 år, men i så fall er førerbeviset gyldig bare på den utstedende medlemsstatens territorium.

*Artikkel 11***Grunnleggende krav**

1. Søkerne skal ha minst ni års grunnskoleutdanning (første og annet trinn) og ha bestått grunnopplæring tilsvarende nivå 3 omhandlet i rådsvedtak 85/368/EØF av 16. juli 1985 om samsvar mellom de kvalifikasjoner som oppnås ved yrkesrettet opplæring i medlemsstatene i De europeiske fellesskap⁽¹⁾.
2. Søkerne skal vise sin fysiske skikkethet ved å gjennomgå en legeundersøkelse utført av eller under tilsyn av, etter medlemsstatens beslutning, en lege som er godkjent eller anerkjent i samsvar med artikkel 20. Undersøkelsen skal minst omfatte kriteriene angitt i vedlegg II nr. 1.1, 1.2, 1.3 og 2.1.
3. Søkerne skal vise sin yrkespsykologiske skikkethet ved å gjennomgå en undersøkelse utført av eller under tilsyn av, etter medlemsstatens beslutning, en psykolog eller lege som er godkjent eller anerkjent i samsvar med artikkel 20. Undersøkelsen skal minst omfatte kriteriene angitt i vedlegg II nr. 2.2.
4. Søkerne skal ha vist sin allmenne yrkeskompetanse ved å bestå en prøve som minst omfatter de allmenne emnene oppført i vedlegg IV.

AVSNITT II

SERTIFIKAT*Artikkel 12***Språkkunnskaper**

Kriteriene for språkkunnskaper omhandlet i vedlegg VI skal være oppfylt for den infrastrukturen som sertifikatet gjelder for.

*Artikkel 13***Yrkeskvalifikasjoner**

1. Søkerne skal ha bestått en prøve i faglige kunnskaper og kompetanse når det gjelder det rullende materialet som det søkes om sertifikat for. Denne prøven skal minst omfatte de allmenne emnene oppført i vedlegg V.
2. Søkerne skal ha bestått en prøve i faglige kunnskaper og kompetanse når det gjelder de infrastrukturene som det søkes om sertifikat for. Denne prøven skal minst omfatte de allmenne emnene oppført i vedlegg VI. Eventuelt skal prøven også omfatte språkkunnskaper, i samsvar med vedlegg VI nr. 8.

⁽¹⁾ EFT L 199 av 31.7.1985, s. 56.

3. Jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen skal gi søkerne opplæring i det sikkerhetsstyringssystemet som er fastsatt i direktiv 2004/49/EF.

KAPITTEL IV

FRAMGANGSMÅTE FOR Å FÅ FØRERBEVIS OG SERTIFIKAT*Artikkel 14***Førerbevis**

1. Vedkommende myndighet skal offentliggjøre framgangsmåten som skal følges for å få et førerbevis.
2. Alle søknader om førerbevis skal inngis til vedkommende myndighet av søkeren selv eller av et rettssubjekt på søkerens vegne.
3. Søknader som inngis til vedkommende myndighet, kan gjelde tildeling av nytt førerbevis, ajourføring av opplysningene i førerbeviset, fornyelse eller et duplikat.
4. Vedkommende myndighet skal utstede lokomotivførerbeviset så snart som mulig og senest en måned etter å ha mottatt alle nødvendige dokumenter.
5. Et førerbevis skal gjelde i ti år, med forbehold for artikkel 16 nr. 1.
6. Et førerbevis skal utstedes i ett eksemplar. All kopiering av førerbevis er forbudt, bortsett fra at vedkommende myndighet kan utstede et duplikat på anmodning.

*Artikkel 15***Sertifikat**

Alle jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal som en del av sitt sikkerhetsstyringssystem fastsette egne framgangsmåter for utstedelse og ajourføring av sertifikater i samsvar med dette direktiv, samt en framgangsmåte ved klage som gir førere mulighet til å anmode om overprøving av en beslutning om utstedelse, ajourføring, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av et sertifikat.

I tilfelle uenighet kan partene klage til vedkommende myndighet eller en uavhengig klageinstans.

Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal umiddelbart ajourføre et sertifikat når innehaveren av sertifikatet har fått ytterligere godkjenninger for rullende materiell eller infrastruktur.

*Artikkel 16***Periodiske kontroller**

1. For at et førerbevis skal forbli gyldig, skal innehaveren gjennomgå periodiske undersøkelser og/eller prøver med hensyn til kravene omhandlet i artikkel 11 nr. 2 og 3. Når det gjelder medisinske krav, skal hyppigheten minst være som fastsatt i vedlegg II nr. 3.1. Disse legeundersøkelsene skal utføres av eller under tilsyn av leger som er godkjent eller anerkjent i samsvar med artikkel 20. Når det gjelder allmenne faglige kunnskaper, får bestemmelsene i artikkel 23 nr. 8 anvendelse.

Ved fornying av et førerbevis skal vedkommende myndighet kontrollere i registeret fastsatt i artikkel 22 nr. 1 bokstav a) at føreren har oppfylt kravene nevnt i første ledd i dette nummer.

2. For at et sertifikat skal forbli gyldig, skal innehaveren gjennomgå periodiske undersøkelser og/eller prøver med hensyn til kravene omhandlet i artikkel 12 og 13. Hyppigheten av disse undersøkelsene og/eller prøvene skal fastsettes av det jernbaneforetaket eller den infrastrukturforvaltningen som har ansatt eller inngått kontrakt med føreren, i samsvar med dens eller dets eget sikkerhetsstyringssystem, idet minstekravene til hyppighet angitt i vedlegg VII skal overholdes.

For hver av disse kontrollene skal det utstedende organet bekrefte ved en merknad på sertifikatet og i registeret fastsatt i artikkel 22 nr. 2 bokstav a) at føreren har oppfylt kravene omhandlet i første ledd i dette nummer.

3. Ved uteblivelse fra eller negativt resultat ved en periodisk kontroll får framgangsmåten fastsatt i artikkel 18 anvendelse.

*Artikkel 17***Opphør av arbeidsforhold**

Når en fører slutter å arbeide for et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning, skal det eller den umiddelbart underrette vedkommende myndighet om dette.

Førerbeviset skal forbli gyldig så lenge vilkårene i artikkel 16 nr. 1 er oppfylt.

Et sertifikat blir ugyldig når innehaveren ikke lenger er ansatt som fører. Innehaveren skal imidlertid få en bekreftet kopi av sertifikatet og av alle dokumenter som viser førerens opplæring, kvalifikasjoner, erfaring og yrkeskompetanse. Når et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning utsteder et sertifikat til en fører, skal det tas hensyn til alle disse dokumentene.

*Artikkel 18***Jernbaneforetaks og infrastrukturforvaltnings tilsyn med førere**

1. Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal sikre og kontrollere at de førerne de ansetter eller inngår kontrakt med, har gyldige førerbevis og sertifikater.

De skal opprette et system for tilsyn med sine førere. Dersom resultatene av slikt tilsyn gir grunn til tvil om hvorvidt en fører har den kompetansen som kreves for å utføre arbeidet, og om den fortsatte gyldigheten av vedkommendes førerbevis eller sertifikat, skal jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene umiddelbart treffe de nødvendige tiltak.

2. En fører som finner at hans eller hennes helsetilstand gir grunn til tvil om hvorvidt vedkommende er skikket til arbeidet, skal umiddelbart underrette jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen om dette, alt etter hva som er relevant.

Så snart et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning blir oppmerksom på eller blir underrettet av en lege om at en førers helsetilstand er så svekket at det gir grunn til tvil om hvorvidt føreren er skikket til arbeidet, skal jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen umiddelbart treffe nødvendige tiltak, herunder undersøkelsen beskrevet vedlegg II nr. 3.1, og om nødvendig tilbakekalle sertifikatet og ajourføre registeret fastsatt i artikkel 22 nr. 2. Videre skal jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen sikre at førerne ikke på noe tidspunkt under tjenesten er påvirket av noe stoff som kan virke inn på deres konsentrasjon, oppmerksomhet eller atferd. Vedkommende myndighet skal umiddelbart underrettes om arbeidsudyktighet som varer lenger enn tre måneder.

KAPITTEL V

**VEDKOMMENDE MYNDIGHETS OPPGAVER OG
BESLUTNINGER***Artikkel 19***Vedkommende myndighets oppgaver**

1. Vedkommende myndighet skal utføre følgende oppgaver på en åpen måte og uten forskjellsbehandling:

- a) utstede og ajourføre førerbevis og utstede duplikater, i samsvar med artikkel 6 og 14,
- b) sørge for periodiske undersøkelser og/eller prøver i samsvar med artikkel 16 nr. 1,
- c) midlertidig oppheve og tilbakekalle førerbevis samt oversende det utstedende organet begrunnede anmodninger om midlertidig oppheving av sertifikater i samsvar med artikkel 29,
- d) anerkjenne personer eller organer i samsvar med artikkel 23 og 25, dersom den er utpekt til dette av medlemsstaten,

- e) sørge for offentliggjøring og ajourføring av et register over personer og organer som er godkjent eller anerkjent i samsvar med artikkel 20,
- f) føre og ajourføre et register over førerbevis i samsvar med artikkel 16 nr. 1 og artikkel 22 nr. 1,
- g) føre tilsyn med framgangsmåten for sertifisering av førere i samsvar med artikkel 26,
- h) gjennomføre kontrollene fastsatt i artikkel 29,
- i) fastsette nasjonale kriterier for eksaminatorer i samsvar med artikkel 25 nr. 5.

Vedkommende myndighet skal svare raskt på anmodninger om opplysninger og skal under behandlingen av søknader om førerbevis framlegge alle anmodninger om ytterligere opplysninger umiddelbart.

2. Vedkommende myndighet skal ikke delegerer oppgavene omhandlet i nr. 1 bokstav c), g) og i) til tredjemann.

3. Enhver delegering av oppgaver skal skje åpent og uten forskjellsbehandling og skal ikke føre til interessekonflikt.

4. Dersom vedkommende myndighet delegerer eller setter ut oppgavene omhandlet i nr. 1 bokstav a) eller b) på kontrakt til et jernbaneforetak, skal minst ett av følgende vilkår være oppfylt:

- a) Jernbaneforetaket utsteder førerbevis bare til sine egne førere.
- b) Jernbaneforetaket har ikke enerett på det aktuelle territoriet til å utføre noen av de oppgavene som delegeres eller settes ut på kontrakt.

5. Dersom en vedkommende myndighet delegerer eller setter ut oppgaver på kontrakt, skal representanten eller oppdrags-takeren under utførelsen av disse oppgavene være forpliktet til å overholde de plikter som påhviler vedkommende myndigheter i henhold til dette direktiv.

6. Dersom en vedkommende myndighet delegerer eller setter ut oppgaver på kontrakt, skal den opprette et system for å kontrollere hvordan disse oppgavene er blitt utført, og skal sikre at vilkårene fastsatt i nr. 2, 4 og 5 oppfylles.

Artikkel 20

Godkjenning og anerkjennelse

1. Personer eller organer som er godkjent i henhold til dette direktiv, skal godkjennes av et godkjenningsorgan utpekt av vedkommende medlemsstat. Godkjenningsprosessen skal bygge på kriterier om uavhengighet, kompetanse og upartiskhet,

som f.eks. de relevante europeiske standardene i EN 45 000-serien, og på en vurdering av dokumenter som søkerne framlegger som bevis på sine kvalifikasjoner på det aktuelle området.

2. Som et alternativ til godkjenningen nevnt i nr. 1 kan en medlemsstat fastsette at personer eller organer som er anerkjent i henhold til dette direktiv, skal anerkjennes av vedkommende myndighet eller et organ utpekt av vedkommende medlemsstat. Anerkjennelsen skal bygge på kriterier om uavhengighet, kompetanse og upartiskhet. Dersom den særskilte kompetansen som det søkes etter, er svært sjelden, kan det imidlertid gjøres unntak fra denne regelen etter positiv uttalelse fra Kommissjonen etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 32 nr. 2.

Uavhengighetskriteriet får ikke anvendelse på opplæringen nevnt i artikkel 23 nr. 5 og 6.

3. Vedkommende myndighet skal sørge for offentliggjøring og ajourføring av et register over personer og organer som er godkjent eller anerkjent i henhold til dette direktiv.

Artikkel 21

Vedkommende myndighets beslutninger

1. Vedkommende myndighet skal begrunne sine beslutninger.

2. Vedkommende myndighet skal sørge for at det innføres en framgangsmåte for klage til overordnet forvaltningsmyndighet som gir arbeidsgivere og førere mulighet til å anmode om overprøving av en beslutning i forbindelse med en søknad i henhold til dette direktiv.

3. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre domstolskontroll av de beslutninger som treffes av vedkommende myndighet.

Artikkel 22

Registre og utveksling av informasjon

1. Vedkommende myndigheter skal

a) føre et register over alle førerbevis som er utstedt, ajourført, fornyet, endret, utløpt, midlertidig opphevet, tilbakekalt eller meldt som tapt, stjålet eller ødelagt. Dette registeret skal inneholde opplysningene fastsatt i vedlegg I nr. 4 i for hvert enkelt førerbevis, og opplysningene skal være tilgjengelige ved hjelp av det nasjonale nummeret som er tildelt hver fører. Registeret skal ajourføres regelmessig,

b) etter begrunnet anmodning gi opplysninger om status for slike førerbevis til vedkommende myndigheter i de andre medlemsstatene, til Byrået eller til førernes arbeidsgivere.

2. Alle jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal
 - a) føre eller sørge for at det føres et register over alle sertifikater som er utstedt, ajourført, fornyet, endret, utløpt, midlertidig opphevet, tilbakekalt eller meldt som tapt, stjålet eller ødelagt. Dette registeret skal inneholde opplysningene fastsatt i vedlegg I nr. 4 for hvert enkelt sertifikat, samt opplysninger om de periodiske kontrollene fastsatt i artikkel 16. Registeret skal ajourføres regelmessig,
 - b) samarbeide med vedkommende myndighet i den medlemsstaten der de er etablert, med henblikk på å utveksle informasjon med vedkommende myndighet og gi den tilgang til nødvendige opplysninger,
 - c) gi vedkommende myndigheter i de andre medlemsstatene informasjon om innholdet i slike sertifikater på deres anmodning, når dette er nødvendig på grunn av deres tverrnasjonale virksomhet.
3. Lokomotivførerne skal ha tilgang til opplysninger om dem som er lagret i de vedkommende myndighetenes og jernbaneforetakenes registre, og skal på anmodning få en kopi av disse opplysningene.
4. Vedkommende myndigheter skal samarbeide med Byrådet for å sikre at registrene fastsatt nr. 1 og 2 virker sammen.

For dette formål skal Kommisjonen innen 4. desember 2008 på grunnlag av et utkast utarbeidet av Byrådet vedta de grunnleggende parametrene for registrene som skal opprettes, f.eks. hvilke opplysninger som skal registreres, deres format og protokollen for informasjonsutveksling, tilgangsrettighetene, hvor lenge opplysningene skal oppbevares, og hvilke framgangsmåter som skal følges i tilfelle konkurs. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 32 nr. 3.

5. Vedkommende myndigheter, infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene skal sikre at registrene fastsatt i nr. 1 og 2 og deres driftsform er i samsvar med direktiv 95/46/EF.
6. Byrådet skal sikre at det systemet som opprettes i henhold til nr. 2 bokstav a) og b), er i samsvar med forordning (EF) nr. 45/2001.

KAPITTEL VI

OPPLÆRING OG PRØVING AV FØRERE

Artikkel 23

Opplæring

1. Føreropplæringen skal omfatte en del som gjelder førerbeviset og avspeiler allmenne faglige kunnskaper, som beskrevet i vedlegg IV, og en del som gjelder sertifikatet og avspeiler særlige faglige kunnskaper, som beskrevet i vedlegg V og VI.

2. Opplæringsmetoden skal oppfylle kriteriene fastsatt i vedlegg III.
3. De detaljerte opplæringsmålene er fastsatt i vedlegg IV for førerbeviset og i vedlegg V og VI for sertifikatet. Disse detaljerte opplæringsmålene kan suppleres med enten
 - a) de relevante TSI-ene vedtatt i samsvar med direktiv 96/48/EF eller direktiv 2001/16/EF. I så fall skal Kommisjonen sikre sammenheng mellom TSI-ene og vedlegg IV, V og VI, eller
 - b) de kriteriene som foreslås av Byrådet i henhold til artikkel 17 i forordning (EF) nr. 881/2004. Disse kriteriene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 32 nr. 3.
4. I samsvar med artikkel 13 i direktiv 2004/49/EF skal medlemsstatene treffe tiltak for å sikre at søkerne på like vilkår og uten forskjellsbehandling har tilgang til den opplæring som er nødvendig for å oppfylle vilkårene for å få et førerbevis og et sertifikat.
5. Opplæring i de allmenne faglige kunnskapene fastsatt i artikkel 11 nr. 4, språkkunnskapene fastsatt i artikkel 12 og de faglige kunnskapene om rullende materiell fastsatt i artikkel 13 nr. 1 skal gis av personer eller organer som er godkjent eller anerkjent i samsvar med artikkel 20.
6. Opplæring i kunnskapene om infrastruktur fastsatt i artikkel 13 nr. 2, herunder kunnskaper om strekningen samt regler og framgangsmåter for drift, skal gis av personer eller organer som er godkjent eller anerkjent av den medlemsstaten der infrastrukturen befinner seg.
7. Når det gjelder førerbevis, får den allmenne ordningen for godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fastsatt ved direktiv 2005/36/EF fortsatt anvendelse på anerkjennelse av yrkeskvalifikasjoner hos førere som er borgere i en medlemsstat og har fått sitt kompetansebevis i en tredjestat.
8. Det skal opprettes et system for etter- og videreutdanning for å sikre at personalets kompetanse vedlikeholdes, i samsvar med nr. 2 bokstav e) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

Artikkel 24

Kostnader ved opplæring

1. Medlemsstatene skal sørge for at det treffes nødvendige tiltak for å sikre at investeringer som et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning har gjort for å gi en fører opplæring, ikke gir et annet jernbaneforetak eller en annen infrastrukturforvaltning en uberettiget fordel i tilfeller der føreren frivillig forlater førstnevnte for sistnevnte jernbaneforetak eller infrastrukturforvaltning.

2. Gjennomføringen av denne artikkel skal gis særlig oppmerksomhet i rapporten fastsatt i artikkel 33, særlig når det gjelder artikkelens bokstav f).

Artikkel 25

Prøver

1. De prøvene som skal avlegges for å kontrollere at søkerne har de nødvendige kvalifikasjonene, og de eksaminatorene som skal foreta denne kontrollen, skal fastsettes

- a) for den delen som gjelder førerbeviset, av vedkommende myndighet ved fastsettelsen av den framgangsmåten som skal følges for å få et førerbevis, i samsvar med artikkel 14 nr. 1,
- b) for den delen som gjelder sertifikatet, av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen ved fastsettelsen av den framgangsmåten som skal følges for å få et sertifikat, i samsvar med artikkel 15.

2. Prøvene omhandlet i nr. 1 skal overvåkes av sakkyndige eksaminatorer som er godkjent eller anerkjent i samsvar med artikkel 20, og skal organiseres på en slik måte at interessekonflikter unngås.

3. Vurderingen av kunnskaper om infrastruktur, herunder om strekninger og driftsregler, skal utføres av personer eller organer som er godkjent eller anerkjent av den medlemsstaten der infrastrukturen befinner seg.

4. Prøvene omhandlet i nr. 1 skal organiseres på en slik måte at enhver interessekonflikt unngås, uten at dette berører muligheten for at eksaminatoren kan tilhøre det jernbaneforetaket eller den infrastrukturforvaltningen som utsteder sertifikatet.

5. Valg av eksaminatorer og prøver kan underlegges fellesskapskriterier fastsatt på grunnlag av et utkast utarbeidet av Byrådet. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 32 nr. 3. Når det foreligger grunner som nødvendiggjør hastesaksbehandling, kan Kommisjonen følge framgangsmåten for behandling av hastesaker nevnt i artikkel 32 nr. 4.

I mangel av slike fellesskapskriterier skal vedkommende myndigheter fastsette nasjonale kriterier.

6. Opplæringskurset skal avsluttes med teoretiske og praktiske prøver. Kjøreevnen skal vurderes ved kjøreprøver på jernbanenettet. Det kan også benyttes simulatorer for å kontrollere anvendelsen av driftsreglene og førerens prestasjoner i særlig vanskelige situasjoner.

KAPITTEL VII

VURDERING

Artikkel 26

Kvalitetsstandarder

Vedkommende myndigheter skal påse at all virksomhet i forbindelse med opplæring, vurdering av kvalifikasjoner og ajourføring av førerbevis og sertifikater kontrolleres løpende innen-

for rammen av et kvalitetsstandardsystem. Dette gjelder ikke virksomhet som allerede omfattes av de sikkerhetsstyringssystemene som jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger har innført i samsvar med direktiv 2004/49/EF.

Artikkel 27

Uavhengig vurdering

1. I hver medlemsstat skal det minst hvert femte år foretas en uavhengig vurdering av framgangsmåtene for tilegnelse og vurdering av faglige kunnskaper og kvalifikasjoner og av systemet for utstedelse av førerbevis og sertifikater. Dette gjelder ikke virksomhet som allerede omfattes av de sikkerhetsstyringssystemene som jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger har innført i samsvar med direktiv 2004/49/EF. Vurderingen skal utføres av kvalifiserte personer som selv ikke deltar i den berørte virksomheten.

2. Resultatene av disse uavhengige vurderingene skal behørig dokumenteres og framlegges for de berørte vedkommende myndigheter. Om nødvendig skal medlemsstatene treffe egnete tiltak for å rette opp eventuelle mangler som avdekkes ved den uavhengige vurderingen.

KAPITTEL VIII

ANNET TOGPERSOIALE

Artikkel 28

Rapport om annet togpersonale

1. Byrådet skal i en rapport som skal framlegges innen 4. juni 2009, og der det tas hensyn til den TSI-en for drift og trafikkstyring som er utarbeidet i henhold til direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, identifisere profilen og oppgavene til annet togpersonale med ansvar for viktige sikkerhetsoppgaver, og hvis faglige kvalifikasjoner dermed bidrar til jernbanesikkerheten og bør reguleres på fellesskapsplan, ved hjelp av en ordning for førerbevis og/eller sertifikater som kan svare til den ordningen som fastsettes ved dette direktiv.

2. På grunnlag av denne rapporten skal Kommisjonen innen 4. juni 2010 framlegge en rapport og eventuelt fremme forslag til regelverk for et sertifiseringssystem for annet togpersonale som omhandlet i nr. 1.

KAPITTEL IX

KONTROLL OG SANKSJONER

Artikkel 29

Kontroll utført av vedkommende myndighet

1. Vedkommende myndighet kan når som helst, om bord i tog som trafikkerer dens jurisdiksjonsområde, treffe tiltak for å kontrollere at lokomotivføreren innehar dokumentene utstedt i henhold til dette direktiv.

2. Uten hensyn til kontrollen nevnt i nr. 1 kan vedkommende myndighet i tilfelle uaktsomhet på arbeidsplassen kontrollere om føreren oppfyller kravene fastsatt i artikkel 13.

3. Vedkommende myndighet kan foreta undersøkelser for å kontrollere om førere, jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger, eksaminatorer og opplæringscentre som driver virksomhet innenfor dens jurisdiksjonsområde, overholder dette direktiv.

4. Dersom vedkommende myndighet finner at en fører ikke lenger oppfyller ett eller flere nødvendige vilkår, skal den treffe følgende tiltak:

a) Dersom det dreier seg om et førerbevis utstedt av vedkommende myndighet, skal vedkommende myndighet tilbakekalle førerbeviset. Tilbakekallingen skal være midlertidig eller permanent, avhengig av hvor stor risiko forholdet innebærer for jernbanesikkerheten. Vedkommende myndighet skal umiddelbart underrette den berørte føreren og dennes arbeidsgiver om sin begrunnede beslutning, uten at dette berører klageadgangen fastsatt i artikkel 21. Den skal opplyse om den framgangsmåten som skal følges for å få førerbeviset tilbake.

b) Dersom det dreier seg om et førerbevis utstedt av en vedkommende myndighet i en annen medlemsstat, skal vedkommende myndighet henvende seg til denne myndigheten og framsette en begrunnet anmodning enten om at det foretas ytterligere kontroll eller at førerbeviset tilbakekalles. Den anmodende vedkommende myndighet skal underrette Kommisjonen og de øvrige vedkommende myndigheter om sin anmodning. Myndigheten som utstedte førerbeviset, skal behandle anmodningen innen fire uker og underrette den andre myndigheten om sin beslutning. Myndigheten som utstedte førerbeviset, skal også underrette Kommisjonen og de øvrige vedkommende myndigheter om sin beslutning. Enhver vedkommende myndighet kan forby lokomotivførere å operere innenfor sitt jurisdiksjonsområde mens den venter på å bli underrettet om den utstedende myndighetens beslutning.

c) Dersom det dreier seg om et sertifikat, skal vedkommende myndighet henvende seg til det utstedende organet og anmode enten om at det foretas ytterligere kontroll eller at sertifikatet tilbakekalles. Det utstedende organet skal treffe egnede tiltak og rapportere tilbake til vedkommende myndighet innen fire uker. Vedkommende myndighet kan forby lokomotivførere å operere innenfor sitt jurisdiksjonsområde mens den venter på rapporten fra det utstedende organet, og skal underrette Kommisjonen og de øvrige vedkommende myndigheter om dette.

Dersom vedkommende myndighet finner at en bestemt fører utgjør en alvorlig trussel mot jernbanesikkerheten, skal den under alle omstendigheter umiddelbart treffe de nødvendige tiltak, som f.eks. å be infrastrukturforvaltningen om å stanse toget og forby føreren å operere innenfor sitt jurisdiksjonsområde så lenge det er nødvendig. Den skal underrette Kommisjonen og de øvrige vedkommende myndigheter om en slik beslutning.

I alle tilfeller skal vedkommende myndighet eller det organet som er utpekt til dette, ajourføre registeret fastsatt i artikkel 22.

5. Dersom en vedkommende myndighet finner at en beslutning som er truffet av en vedkommende myndighet i en annen medlemsstat i henhold til nr. 4, ikke oppfyller de relevante kriteriene, skal saken henvises til Kommisjonen, som skal avgi sin uttalelse innen tre måneder. Om nødvendig skal det fremmes forslag om korrigerende tiltak for den berørte medlemsstaten. I tilfelle uenighet eller tvist skal saken henvises til komiteen nevnt i artikkel 32 nr. 1, og Kommisjonen skal treffe nødvendige tiltak etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 32 nr. 2. En medlemsstat kan opprettholde et forbud mot at en fører opererer på dens territorium i samsvar med nr. 4, inntil saken er avgjort i samsvar med dette nummer.

Artikkel 30

Sanksjoner

Uten at det berører andre sanksjoner eller framgangsmåter fastsatt i dette direktiv skal medlemsstatene fastsette regler for sanksjoner ved overtredelse av nasjonale bestemmelser som er vedtatt i henhold til dette direktiv, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de blir gjennomført. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, ikke føre til forskjellsbehandling og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om disse bestemmelsene innen den datoen som er fastsatt i artikkel 36 nr. 1 første ledd, og umiddelbart underrette den om eventuelle senere endringer som påvirker disse bestemmelsene.

KAPITTEL X

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 31

Tilpasning av vedleggene

1. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv ved å tilpasse vedleggene til den vitenskapelige og tekniske utvikling, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 32 nr. 3. Når det foreligger grunner som nødvendiggjør hastesaksbehandling, kan Kommisjonen følge framgangsmåten for behandling av hastesaker nevnt i artikkel 32 nr. 4.

2. Dersom tilpasningene gjelder helse- og sikkerhetsvilkår eller yrkeskompetanse, skal Kommisjonen påse at partene i arbeidslivet rådspørres før tilpasningene utarbeides.

Artikkel 32

Komiteé

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 21 i direktiv 96/48/EF.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

4. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1, 2, 4 og 6 samt artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Artikkel 33

Rapportering

Byrået skal vurdere utviklingen i den sertifiseringen av lokomotivførere som foretas i samsvar med dette direktiv. Det skal senest fire år etter vedtakelsen av de grunnleggende parametrene for registrene fastsatt i artikkel 22 nr. 4, oversende Kommisjonen en rapport, eventuelt med forslag til forbedringer av systemet når det gjelder

- framgangsmåtene for utstedelse av førerbevis og sertifikater,
- godkjenningen av opplæringscentre og eksaminatorer,
- det kvalitetssikringssystemet som er innført av vedkommende myndigheter,
- den gjensidige anerkjennelsen av sertifikater,
- tilstrekkeligheten av opplæringskravene omhandlet i vedlegg IV, V og VI sett i forhold til markedsstrukturen og kategoriene nevnt i artikkel 4 nr. 2 bokstav a),
- sammenkoplingen av registre og mobiliteten i arbeidsmarkedet.

I denne rapporten kan Byrået dessuten eventuelt anbefale tiltak med hensyn til den teoretiske og praktiske prøvingen av de faglige kunnskapene hos personer som søker om det harmoniserte sertifikatet for rullende materiell og relevant infrastruktur.

Kommisjonen skal treffe egnede tiltak på grunnlag av disse anbefalingene og om nødvendig forslå endringer av dette direktiv.

Artikkel 34

Bruk av smartkort

Innen 4. desember 2012 skal Byrået undersøke muligheten for å benytte et smartkort som kombinerer førerbeviset og sertifikatene fastsatt i artikkel 4, og utarbeide en nytte- og kostnadsanalyse for dette.

Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, og som gjelder de tekniske og driftsmessige spesifikasjonene for et slikt smartkort, skal vedtas på grunnlag av et utkast utarbeidet av Byrået og etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 32 nr. 3.

Dersom gjennomføringen av smartkortet ikke medfører noen endring av dette direktiv eller dets vedlegg, skal spesifikasjonene for smartkortet vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 32 nr. 2.

Artikkel 35

Samarbeid

Medlemsstatene skal bistå hverandre i forbindelse med gjennomføringen av dette direktiv. Vedkommende myndigheter skal samarbeide i denne fasen av gjennomføringen.

Byrået skal bistå ved dette samarbeidet og organisere egnede møter med representanter for vedkommende myndigheter.

Artikkel 36

Gjennomføring

1. Medlemsstatene skal innen 4. desember 2009 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler. Kommisjonen skal underrette de andre medlemsstatene om dette.

3. Plikten til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning og gjennomføre det gjelder ikke for Kypros og Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanesystem på deres territorium.

Artikkel 37

Gradvis gjennomføring og overgangsperioder

Dette direktiv skal gjennomføres gradvis som angitt nedenfor.

- Registrene fastsatt i artikkel 22 skal opprettes innen to år etter vedtakelsen av de grunnleggende parametrene for registrene fastsatt i artikkel 22 nr. 4.
- a) Innen to år etter vedtakelsen av de grunnleggende parametrene for registrene fastsatt i artikkel 22 nr. 4, skal sertifikater eller førerbevis utstedes i samsvar med dette direktiv til førere som utfører tjenester på tvers av landegrensene, kabotasje eller godstransport i en annen medlemsstat eller arbeider i minst to medlemsstater, uten at det berører bestemmelsene i nr. 3.

- Fra samme dato skal alle lokomotivførere som utfører tjenestene nevnt ovenfor, herunder de som ennå ikke har fått førerbevis eller sertifikat i samsvar med dette direktiv, gjennomgå de periodiske kontrollene fastsatt i artikkel 16.
- b) Innen to år etter opprettelsen av registrene nevnt i nr. 1 skal alle nye førerbevis og sertifikater utstedes i samsvar med dette direktiv, uten at det berører bestemmelsene i nr. 3.
- c) Innen sju år etter opprettelsen av registrene nevnt i nr. 1 skal alle førere inneha førerbevis og sertifikater i samsvar med dette direktiv. De utstedende organene skal ta hensyn til all yrkeskompetanse som hver fører allerede har tilegnet seg, på en slik måte at dette kravet ikke fører til unødige administrative og økonomiske byrder. Førerretter som tidligere er tildelt førere, skal så langt det er mulig opprettholdes. De utstedende organene kan likevel beslutte at enkeltførere eller grupper av førere, alt etter hva som er relevant, må gjennomgå ytterligere prøver og/eller opplæring for å få førerbevis og/eller sertifikater i henhold til dette direktiv.
3. Førere som har førerrett i henhold til de bestemmelsene som gjaldt før anvendelsen av nr. 2 bokstav a) eller b), kan fortsette å utøve sitt yrke på grunnlag av sin førerrett, uten at bestemmelsene i dette direktiv anvendes, i opptil sju år fra opprettelsen av registrene nevnt i nr. 1.

Når det gjelder lærlinger som har påbegynt et godkjent utdannings- og opplæringsprogram eller et godkjent opplæringskurs før anvendelsen av nr. 2 bokstav a) eller b), kan medlemsstatene sertifisere disse i samsvar med gjeldende nasjonale bestemmelser.

For førere og lærlinger omhandlet i dette nummer kan den eller de berørte vedkommende myndigheter i unntakstilfeller gi unntak fra de medisinske kravene fastsatt i vedlegg II. Gyldigheten av et førerbevis som er utstedt med et slikt unntak, skal være begrenset til vedkommende medlemsstats territorium.

4. Vedkommende myndigheter, jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal sikre at periodiske kontroller tilsvarende dem som er fastsatt i artikkel 16, gradvis gjennomføres for førere som ikke innehar førerbevis og sertifikater som er i samsvar med dette direktiv.
5. Dersom en medlemsstat anmoder om det, skal Kommisjonen be Byrådet om i samråd med vedkommende medlemsstat å utføre en nytte- og kostnadsanalyse med hensyn til anvendelsen av bestemmelsene i dette direktiv på lokomotivførere som utelukkende opererer på denne medlemsstatens territorium. Nytte- og kostnadsanalysen skal omfatte en periode på 10 år. Denne nytte- og kostnadsanalysen skal oversendes til Kommisjonen innen to år etter opprettelsen av registrene nevnt i nr. 1.

Dersom nytte- og kostnadsanalysen viser at kostnadene ved å anvende bestemmelsene i dette direktiv på slike lokomotivførere ikke står i forhold til den nytten det gir, skal Kommisjonen etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 32 nr. 2 treffe en beslutning innen seks måneder etter at resultatene av nytte- og kostnadsanalysen er framlagt. Resultatet av denne beslutningen kan være at bestemmelsene i nr. 2 bokstav b) og c) i denne artikkel i en periode på opptil 10 år ikke behøver å anvendes på slike lokomotivførere på den berørte medlemsstatens territorium.

Senest 24 måneder før utløpet av denne midlertidige unntaksperioden kan Kommisjonen, idet det tas hensyn til relevant utvikling i jernbanesektoren i den berørte medlemsstaten, etter framgangsmåten med forskriftskomite nevnt i artikkel 32 nr. 2 anmode Byrådet om å utføre en ny nytte- og kostnadsanalyse som skal oversendes Kommisjonen senest 12 måneder før utløpet av denne midlertidige unntaksperioden. Kommisjonen skal treffe beslutning etter framgangsmåten beskrevet i annet ledd i dette nummer.

Artikkel 38

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 39

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 23. oktober 2007.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

M. LOBO ANTUNES

Formann

VEDLEGG I

FELLESSKAPSMODELL FOR FØRERBEVIS OG HARMONISERT TILLEGGSSERTIFIKAT

1. FØRERBEVISETS FYSISKE EGENSKAPER

Lokomotivførerbevisets fysiske egenskaper skal være i samsvar med ISO-standard 7810 og 7816-1.

Kortet skal være framstilt av polykarbonat.

Metodene for å kontrollere at førerbevisenes fysiske egenskaper oppfyller internasjonale standarder, skal være i samsvar med ISO-standard 10373.

2. FØRERBEVISETS INNHOLD

Førerbevisets forside skal inneholde

- a) ordet «lokomotivførerbevis» trykt med store typer på det eller de offisielle språk i medlemsstaten som utsteder førerbeviset,
- b) navnet på medlemsstaten som utsteder førerbeviset,
- c) nasjonalitetsmerket til medlemsstaten som utsteder førerbeviset, i samsvar med statens ISO 3166-kode, trykt i negativ i et blått rektangel og omkranset av tolv gule stjerner,
- d) opplysninger som gjelder særskilt for det utstedte førerbeviset, med følgende nummerering:
 - i) innehaverens etternavn,
 - ii) innehaverens fornavn,
 - iii) innehaverens fødselsdato og fødested,
 - iv) – førerbevisets utstedelsesdato,
 - førerbevisets utløpsdato,
 - navn på utstedende myndighet,
 - det referansennummeret som arbeidsgiveren har tildelt arbeidstakeren (valgfritt),
 - v) førerbevisets nummer, som gir tilgang til opplysninger i det nasjonale registeret,
 - vi) et fotografi av innehaveren,
 - vii) innehaverens underskrift,
 - viii) innehaverens faste bosted eller postadresse (valgfritt),
- e) ordet «EF-modell» på det eller de offisielle språk i medlemsstaten som utsteder førerbeviset, og ordet «lokomotivførerbevis» på Fellesskapets øvrige offisielle språk, trykt i gult på en slik måte at de danner førerbevisets bakgrunn,
- f) referansefarger:
 - blå: Pantone Reflex Blue,
 - gul: Pantone Yellow,

- g) tilleggsopplysninger eller eventuelle medisinske begrensninger på bruken som vedkommende myndighet har pålagt i samsvar med vedlegg II, i kodet form.

Kodene skal fastsettes av Kommisjonen etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 32 nr. 2 og på grunnlag av en anbefaling fra Byrådet.

3. SERTIFIKAT

Sertifikatet skal inneholde

- a) innehaverens etternavn,
- b) innehaverens fornavn,
- c) innehaverens fødselsdato og fødested,
- d) – sertifikatets utstedelsesdato,
– sertifikatets utløpsdato,
– navn på utstedende myndighet,
– det referansenummeret som arbeidsgiveren har tildelt arbeidstakeren (valgfritt),
- e) sertifikatets nummer, som gir tilgang til opplysninger i det nasjonale registeret,
- f) et fotografi av innehaveren,
- g) innehaverens underskrift,
- h) innehaverens faste bosted eller postadresse (valgfritt),
- i) navn og adresse på det jernbaneforetaket eller den infrastrukturforvaltningen som føreren har tillatelse til å kjøre for,
- j) den kategorien som innehaveren har førerrett i,
- k) den eller de typene av rullende materiell som innehaveren har tillatelse til å føre,
- l) den infrastrukturen som innehaveren har tillatelse til kjøre på,
- m) eventuelle tilleggsopplysninger eller begrensninger,
- n) språkkunnskaper.

4. MINSTEKRAV TIL OPPLYSNINGER I NASJONALE REGISTRE

- a) Opplysninger om førerbeviset:

Alle opplysninger som står på førerbeviset, samt opplysninger om kontrollen av at kravene nevnt i artikkel 11 og 16 er oppfylt.

- b) Opplysninger om sertifikatet:

Alle opplysninger som står på sertifikatet, samt opplysninger om kontrollen av at kravene nevnt i artikkel 12, 13 og 16 er oppfylt.

VEDLEGG II

MEDISINSKE KRAV

1. ALLMENNE KRAV

1.1. Førerne må ikke ha noen helseilstand eller være under noen medisinsk behandling eller ta noe legemiddel eller stoff som kan forårsake

- plutselig bevisstløshet,
- nedsatt oppmerksomhet eller konsentrasjon,
- plutselig arbeidsudyktighet,
- tap av balanse- eller koordineringsevne,
- betydelig begrenset bevegelsesevne.

1.2. Syn

Det stilles følgende krav til syn:

- Synsstyrke på avstand med eller uten korreksjon: 1,0, minst 0,5 for det svakeste øyet.
- Største tillatte korreksjon: langsynthet + 5/nærsynthet -8. Avvik fra dette kan tillates i unntakstilfeller etter å ha innhentet uttalelse fra en øyelege. Legen treffer deretter beslutningen.
- Synsstyrke på kort og mellomlang avstand: tilstrekkelig med eller uten korreksjon.
- Kontaktlinser og briller er tillatt når disse jevnlig kontrolleres av en spesialist.
- Normalt fargesyn: påvist gjennom bruk av en godkjent prøve, f.eks. Ishihara, supplert av en annen godkjent prøve dersom det er nødvendig.
- Synsfelt: fullstendig.
- Syn på begge øynene: effektivt; ikke påkrevd når personen har tilfredsstillende adaptasjon og tilstrekkelig kompensasjonsevne. Bare i tilfeller der personen har mistet det binokulære synet etter at vedkommende begynte i stillingen.
- Binokulært syn: effektivt.
- Gjenkjenning av fargesignaler: Prøvingen skal bygge på gjenkjenning av enkeltfarger og ikke relative forskjeller.
- Kontrastfølsomhet: god.
- Ingen progressive øyesykdommer.
- Øyeimplantater, keratotomi og keratektomi er bare tillatt dersom de kontrolleres årlig eller med en hyppighet som legen fastsetter.
- Evne til å motstå blinding.
- Fargede kontaktlinser og fotokromatiske linser er ikke tillatt. Linser med UV-filter er tillatt.

1.3. Krav til hørsel og taleevne

Tilfredsstillende hørsel som bekreftes av et audiogram, dvs.

- tilstrekkelig god hørsel til å kunne føre en telefonsamtale og høre varsellyder og radiomeldinger.

Følgende verdier skal betraktes som veiledende:

- Hørselsnedsettelsen skal ikke være over 40 dB ved 500 og 1000 Hz.
- Hørselsnedsettelsen skal ikke være over 45 dB ved 2000 Hz for det øret der luftledningen er dårligst.
- Ingen avvik i det vestibulære apparatet.
- Ingen kroniske talevansker (ettersom det er nødvendig å kunne utveksle meldinger høyt og tydelig).
- Bruk av høreapparat er tillatt i særlige tilfeller.

1.4. Graviditet

Ved lav toleranse eller en patologisk tilstand skal graviditet anses som grunn til å utelukke førere midlertidig. Lovbestemmelser som beskytter gravide førere, skal følges.

2. MINSTEKRAV TIL UNDERSØKELSER FØR ANSETTELSE

2.1. Legeundersøkelser:

- en allmenn legeundersøkelse,
- undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel, fargesans),
- blod- eller urinprøver for å påvise bl.a. sukkersyke, i den utstrekning de er nødvendige for å bedømme kandidatens fysiske egnethet,
- et elektrokardiogram (EKG) ved hvile,
- prøver for å påvise psykotrope stoffer, f.eks. ulovlige narkotiske stoffer eller psykotrope legemidler, og alkoholmisbruk som gir grunn til tvil om hvorvidt personen er skikket til arbeidet,
- kognitive evner: oppmerksomhet og konsentrasjon, hukommelse, oppfatningsevne, dømmekraft,
- kommunikasjonsevne,
- psykomotoriske evner: reaksjonstid, koordinering av håndbevegelser.

2.2. Yrkespsykologiske undersøkelser

De yrkespsykologiske undersøkelsene er ment å være til hjelp ved ansettelse og ledelse av personale. Når innholdet i den psykologiske vurderingen skal fastsettes, må undersøkelsen kunne påvise at søkeren ikke har noen kjente yrkespsykologiske mangler, særlig med hensyn til arbeidsevne eller relevante personlighetsfaktorer, som kan svekke søkerens evne til å utføre sine oppgaver på en sikker måte.

3. PERIODISKE UNDERSØKELSER ETTER ANSETTELSE

3.1. Hyppighet

Legeundersøkelser (fysisk skikkethet) skal foretas minst hvert tredje år fram til fylte 55 år og deretter hvert år.

Denne hyppigheten skal økes av den legen som er godkjent eller anerkjent i henhold til artikkel 20, dersom den ansattes helsetilstand krever det.

Uten at det berører artikkel 16 nr. 1 skal det foretas en passende legeundersøkelse når det er grunn til å tro at en innehaver av et førerbevis eller sertifikat ikke lenger oppfyller de medisinske kravene nevnt i vedlegg II nr. 1.

Den fysiske skikketheten skal kontrolleres regelmessig og etter enhver arbeidsulykke samt etter enhver fraværperiode som skyldes en personulykke. Legen som er godkjent eller anerkjent i henhold til artikkel 20, kan bestemme at det skal foretas ytterligere en passende legeundersøkelse, særlig etter minst 30 dagers sykefravær. Arbeidsgiveren skal be den legen som er godkjent eller anerkjent i henhold til artikkel 20, om å kontrollere førerens fysiske skikkethet dersom arbeidsgiveren av sikkerhetsgrunner har måttet ta føreren ut av tjeneste.

3.2. Minstekrav til den periodiske legeundersøkelsen

Dersom føreren oppfyller de fastsatte kriteriene i den undersøkelsen som foretas før ansettelsen, skal de periodiske undersøkelsene minst omfatte

- en allmenn legeundersøkelse,
- en undersøkelse av sansefunksjoner (syn, hørsel og fargesans),
- blod- eller urinprøver for å påvise sukkersyke og andre sykdommer på grunnlag av den kliniske undersøkelsen,
- prøver for å påvise narkotika dersom det er klinisk indikert.

Dessuten kreves det hvile-EKG for lokomotivførere over 40 år.

*VEDLEGG III***OPPLÆRINGSMETODE**

Det skal være god balanse mellom teoretisk opplæring (klasseromsundervisning og demonstrasjoner) og praktisk opplæring (praksis på arbeidsplassen, kjøring med og uten tilsyn på spor som er lukket for å brukes i opplæring).

Dataassistert opplæring er tillatt til individuell læring av driftsregler, signaleringssituasjoner osv.

Bruk av simulatorer er ikke obligatorisk, men kan være nyttig for å gi førerne effektiv opplæring. Simulatorer er særlig nyttige når det skal undervises i unormale arbeidsvilkår eller regler som anvendes sjelden. De har en særlig fordel ved at de gir mulighet for praktisk øving på hendelser som det ikke kan øves på i virkeligheten. I prinsippet skal den nyeste generasjonen av simulatorer benyttes.

Når det gjelder kjennskap til strekninger, skal den prioriterte opplæringsmetoden være at lokomotivføreren følger en annen fører på et passende antall turer langs strekningen, både i dagslys og om natten. Som en alternativ opplæringsmetode kan det bl.a. brukes videoopptak som viser strekningene sett fra førerkabinen.

*VEDLEGG IV***ALLMENNE FAGLIGE KUNNSKAPER OG KRAV I FORBINDELSE MED FØRERBEVISET**

Den allmenne opplæringen har som mål å gi

- teoretisk og praktisk kunnskap om jernbaneteknikk, herunder sikkerhetsprinsippene og tankegangen bak driftsbestemmelsene,
- teoretisk og praktisk kunnskap om risikoer forbundet med jernbanedrift og de forskjellige metodene som skal brukes for å begrense dem,
- teoretisk og praktisk kunnskap om de styrende prinsippene for en eller flere former for jernbanedrift,
- teoretisk og praktisk kunnskap om tog, deres oppbygning og de tekniske kravene til trekraftkjøretøyer, godsvogner, passasjervogner og annet rullende materiell.

Føreren skal særlig

- kunne forstå de særlige kravene som stilles til utøvelsen av føreryrket, betydningen av yrket og de arbeidsmessige og personlige belastningene som er forbundet med det (lange arbeidsperioder, fravær fra hjemmet osv.),
 - kunne anvende sikkerhetsregler som gjelder for personalet,
 - kunne identifisere rullende materiell,
 - ha kjennskap til arbeidsmetoder og kunne anvende dem presist,
 - kunne identifisere referanse- og bruksdokumenter (regelbok og strekningsbok som definert i TSI-en for drift, førerhåndbok, reparasjonshåndbok osv.),
 - kunne tilegne seg en atferd som er forenlig med ansvarsområder som er avgjørende for sikkerheten,
 - kunne identifisere de framgangsmåtene som skal anvendes ved personulykker,
 - kjenne til de farene som er forbundet med jernbanedrift i alminnelighet,
 - kjenne de styrende prinsippene for trafiksikkerhet,
 - anvende de grunnleggende prinsippene innen elektroteknikk.
-

VEDLEGG V

**FAGLIGE KUNNSKAPER OM RULLENDE MATERIELL OG KRAV
I FORBINDELSE MED SERTIFIKATET**

Etter å ha fullført den særlige opplæringen om rullende materiell skal førerne kunne utføre følgende oppgaver:

1. PRØVINGER OG KONTROLLER FØR AVGANG

Førerne skal kunne

- skaffe nødvendig dokumentasjonen og utstyr,
- kontrollere trekkraftkjøretøyets kapasitet,
- kontrollere opplysningene i dokumentene om bord i trekkraftkjøretøyet,
- sikre, ved å utføre de fastsatte kontrollene og prøvingene, at trekkraftkjøretøyet er i stand til å gi den nødvendige trekkraften, og at sikkerhetsutstyret fungerer,
- kontrollere at det fastsatte verne- og sikkerhetsutstyret er tilgjengelig og fungerer ved overtakelsen av et lokomotiv eller ved starten på en tur,
- utføre løpende forebyggende vedlikehold.

2. KUNNSKAP OM RULLENDE MATERIELL

For å kunne føre et lokomotiv må førerne være kjent med alle betjeningsinnretninger og indikatorer som de har til rådighet, særlig de som gjelder

- trekkraft,
- bremsing,
- innretninger som har betydning for trafikksikkerheten.

For å kunne oppdage og lokalisere avvik på det rullende materiellet, melde fra om avvikene og avgjøre hvilke reparasjoner som kreves, og for i visse tilfeller å kunne treffe tiltak for å utbedre dem, må førerne være kjent med

- mekaniske konstruksjoner,
- hjuloppheng og sammenkoplingsutstyr,
- løpeverk,
- sikkerhetsutstyr,
- drivstofftanker, drivstofftilførselssystem, eksosanlegg,
- betydningen av merking inne i og utenpå det rullende materiellet, særlig de symbolene som brukes ved transport av farlig gods,
- ferdregistreringssystemer,
- elektriske og pneumatiske systemer,
- strømvaktakere og høyspenningssystemer,
- kommunikasjonsutstyr (togradio osv.),
- organisering av turer,

- bestanddelene av det rullende materiellet, deres formål og vognenes særskilte innretninger, særlig systemet for å stanse toget ved utlufting av bremsørøret,
- bremseanlegg,
- de delene som er særskilte for trekraftkjøretøyer,
- framdriftssystem, motorer og kraftoverføring.

3. BREMSEPRØVING

Føerne skal kunne

- kontrollere og beregne før avgang at togets bremskraft tilsvarer den bremskraften som kreves for linjen i henhold til kjøretøydokumentene,
- kontrollere at de ulike bestanddelene av trekraftkjøretøyet og eventuelt togets bremseanlegg fungerer for avgang, ved oppstart og underveis.

4. KJØREMÅTE OG TOGETS HØYESTE HASTIGHET I FORHOLD TIL LINJENS EGENSKAPER

Føerne skal kunne

- ta hensyn til opplysninger de får før avgang,
- bestemme kjøremåten og togets fartsgrense på grunnlag av variabler som fartsbegrensninger, værforhold og eventuelle signalendringer.

5. EVNE TIL Å FØRE TOGET SLIK AT ANLEGG OG KJØRETØYER IKKE SKADES

Føerne skal kunne

- bruke alle betjeningsinnretninger som de har til rådighet, i samsvar med gjeldende regler,
- sette toget i bevegelse under hensyn til friksjons- og kraftbegrensninger,
- bruke bremsene for å senke farten og stanse toget, idet det tas hensyn til det rullende materiellet og anleggene.

6. AVVIK

Føerne skal

- kunne være oppmerksomme på uregelmessigheter som har betydning for føringen av toget,
- kunne inspisere toget og identifisere tegn på avvik, skille mellom disse, reagere hensiktsmessig ut fra hvor betydningsfulle de er, samt forsøke å avhjelpe dem og under alle omstendigheter prioritere sikkerheten i jernbanetrafikken og personsikkerheten,
- kjenne til de tilgjengelige sikrings- og kommunikasjonsmidlene.

7. HENDELSER OG ULYKKER VED DRIFT, BRANN OG PERSONULYKKER

Føerne skal

- kunne treffe tiltak for å sikre toget og tilkalle hjelp ved en ulykke som rammer personer om bord i toget,
- kunne fastslå om toget transporterer farlig gods og identifisere dette på grunnlag av togdokumentene og vognlistene,
- kjenne framgangsmåtene for evakuering av et tog i en nødsituasjon.

8. VILKÅR FOR Å FORTSETTE KJØRINGEN ETTER EN HENDELSE SOM INVOLVERER RULLENDE MATERIELL

Etter en hendelse må førerne kunne vurdere om kjøringen kan fortsette, og i så fall på hvilke vilkår, slik at de snarest mulig kan underrette infrastrukturforvaltningen om disse vilkårene.

Lokomotivførere må kunne avgjøre om det er nødvendig med en vurdering fra sakkyndig før toget kan fortsette.

9. BLOKKERING AV TOGET

Førerne skal kunne treffe tiltak for å sikre at toget, eller deler av det, ikke uventet starter eller settes i bevegelse, selv under de vanskeligste forhold.

Videre må førerne ha kjennskap til tiltak som kan iverksettes for å stanse et tog eller deler av et tog som uventet har begynt å bevege seg.

VEDLEGG VI

**FAGLIGE KUNNSKAPER OM INFRASTRUKTUR OG KRAV
I FORBINDELSE MED SERTIFIKATET****Spørsmål i forbindelse med infrastruktur**

1. BREMSEPRØVING

Førerene skal før avgang kunne kontrollere og beregne at togets bremskraft tilsvarer den bremskraften som kreves for linjen i henhold til kjøretøydokumentene.

2. KJØREMÅTE OG TOGETS HØYESTE HASTIGHET I FORHOLD TIL LINJENS EGENSKAPER

Lokomotivførere må kunne

- ta hensyn til opplysninger de får, f.eks. om fartsbegrensninger eller eventuelle signalendringer,
- bestemme kjøremåten og togets fartsgrense på grunnlag av linjens egenskaper.

3. KUNNSKAP OM LINJEN

Førerene må kunne forutse problemer og reagere hensiktsmessig ut fra hensynet til sikkerhet og andre faktorer, f.eks. punktlighet og økonomiske aspekter. De må derfor ha grundig kjennskap til jernbanelinjer og anlegg på sin strekning og til eventuelle avtalte alternative strekninger.

Følgende elementer er viktige:

- driftsforhold (sporendringer, enveiskjøring osv.),
- kontroll av strekningen og relevante dokumenter,
- identifisering av spor som kan benyttes til en gitt trafikktype,
- gjeldende trafikkregler og betydningen av signalsystemet,
- driftssystemet,
- linjeblokkeringsystemet med tilhørende regelverk,
- stasjonenes navn og plassering samt avstandsidentifisering av stasjoner og blokkposter for å kunne tilpasse kjøringen deretter,
- signaler om overgang mellom ulike drifts- eller kraftforsyningssystemer,
- fartsgrenser for de ulike kategoriene av tog som føres,
- topografiske profiler,
- særlige bremseforhold, f.eks. på linjer med sterke fall,
- særlige driftsforhold, f.eks. særskilte signaler, skilter, avgangsvilkår osv.

4. SIKKERHETSBESTEMMELSER

Førerne skal kunne

- sette toget i bevegelse først når alle fastsatte vilkår er oppfylt (ruteplan, ordre eller signal om avgang, eventuell omstilling av signaler osv.),
- observere signaler langs sporet og i førerkabinen, tolke dem umiddelbart og korrekt og handle som foreskrevet,
- føre toget sikkert i samsvar med de særlige driftsformene: særlige kjøremåter etter ordre, midlertidige fartsbegrensninger, kjøring i motsatt retning, tillatelse til å passere faresignaler, skifting, vending, kjøring gjennom anleggsområder osv.,
- foreta rutemessige eller ekstra stopp og om nødvendig betjene passasjerene under stoppene, bl.a. ved å åpne og lukke dørene.

5. FØRING AV TOGET

Førerne skal kunne

- kjenne togets posisjon på linjen til enhver tid,
- bruke bremsene for å senke farten og stanse toget, idet det tas hensyn til det rullende materiellet og anleggene,
- tilpasse kjøringen etter rutetabellen og eventuelle anvisninger om energisparing, samtidig som de tar hensyn til egenskapene ved trekraftkjøretøyet, toget, linjen og miljøet.

6. AVVIK

Førerne skal kunne

- være oppmerksomme, i den utstrekning det er mulig under kjøringen, på uregelmessigheter ved infrastrukturen og omgivelsene: signaler, spor, kraftforsyning, planoverganger, omgivelsene langs sporet, annen trafikk,
- bedømme avstanden til hindringer,
- underrette infrastrukturforvaltningen så snart som mulig om hva slags avvik som er observert, og hvor, samt forsikre seg om at opplysningene er oppfattet,
- ivareta trafikksikkerheten og sikkerheten for personer eller treffe tiltak for at den ivaretas når det er nødvendig, idet de tar hensyn til infrastrukturen.

7. HENDELSER OG ULYKKER VED DRIFT, BRANN OG PERSONULYKKER

Førerne skal

- kunne treffe tiltak for å sikre toget og tilkalle hjelp ved en personulykke,
- bestemme hvor toget skal stanse i tilfelle brann og om nødvendig legge til rette for evakuering av passasjerene,
- gi nyttig informasjon om brannen så snart som mulig dersom føreren ikke selv kan få den under kontroll,
- underrette infrastrukturforvaltningen om disse forholdene så snart som mulig,
- vurdere om infrastrukturen tillater at toget fortsetter, og i så fall på hvilke vilkår.

8. SPRÅKPRØVER

Førere som skal kommunisere med infrastrukturforvaltningen om kritiske sikkerhetsspørsmål, skal ha ferdigheter i det språket som angis av vedkommende infrastrukturforvaltning. Språkferdighetene skal være tilstrekkelige til at de kan kommunisere aktivt og effektivt i rutinesituasjoner, vanskelig situasjoner og nødssituasjoner.

De må kunne benytte de meldingene og den kommunikasjonsmetoden som er angitt i TSI-en for drift. Førerne må kunne kommunisere i samsvar med nivå 3 i tabellen nedenfor:

Språk- og kommunikasjonsnivå

De muntlige ferdighetene i et språk kan deles inn i fem nivåer:

| Nivå | Beskrivelse |
|------|--|
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> – kan føre en samtale med en hvilken som helst samtalepartner – kan gi uttrykk for en mening – kan forhandle – kan overtale – kan gi råd |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> – kan håndtere helt uforutsette situasjoner – kan framsette antakelser – kan argumentere for et synspunkt |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> – kan håndtere praktiske situasjoner som involverer et uforutsett element – kan beskrive – kan føre en enkel samtale |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> – kan håndtere enkle praktiske situasjoner – kan stille spørsmål – kan svare på spørsmål |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> – kan snakke ved å bruke setninger som er lært utenat |

*VEDLEGG VII***PRØVENES HYPPIGHET**

De periodiske kontrollene skal ha minst følgende hyppighet:

- a) språkkunnskaper (bare for personer som ikke har språket som morsmål): hvert tredje år eller etter fravær på mer enn ett år,
 - b) kunnskaper om infrastruktur (herunder om strekninger og driftsregler): hvert tredje år eller etter fravær på mer enn ett år fra vedkommende strekning,
 - c) kunnskaper om rullende materiell: hvert tredje år.
-