



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 48

(2008-2009)

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 20. mars 2009,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Bakgrunn

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 ble EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) endret for å innlemme europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet.

Hovedformålet med direktivet er å harmonisere de ulike nasjonale ordningene for sertifisering av lokomotivførere for å gjøre det enklere å bruke lokomotivførere på tvers av landegrensene. En vil da oppnå større grad av interoperabilitet i det felleseuropeiske jernbanetransportmarkedet, samtidig som det opprettholdes et høyt sikkerhetsnivå innenfor jernbanen.

Gjennomføringen av beslutningen i norsk rett krever lovendring. Det er derfor nødvendig med Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning i samsvar med Grunnloven § 26 andre ledd.

Stortinget inviteres gjennom denne proposisjonen til å gi sitt samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009.

EØS-komiteens beslutning 12/2009 og direktiv 2007/59/EF i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om direktivet

Direktivet fastsetter vilkår og prosedyrer for utstedelse av førerbevis og sertifikater til førere av lokomotiver og tog på jernbanesystemet i Fellesskapet. Det fastsetter videre de oppgaver som ligger til de kompetente myndigheter i medlemsstatene, lokomotivførere og andre aktører i sektoren, og da særlig jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og utdanningssteder.

Oppgaven som «kompetent myndighet» er lagt til sikkerhetsmyndigheten som nevnt i artikkel 16 i direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhetsdirektivet). Denne myndigheten er i Norge lagt til Statens jernbanetilsyn.

Sertifiseringsbestemmelsene i direktivet omfatter lokomotivførere hos jernbaneforetak som skal ha sikkerhets sertifikat, og infrastrukturforvaltere som skal ha sikkerhetsgodkjenning. I Norge vil det si virksomheter som reguleres etter lisensforskrif-

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

ten av 16. desember 2005 nr. 1490. Sertifiseringsbestemmelsene i direktivet vil derfor bare omfatte lokomotivførere på det nasjonale jernbanenettet. Førere av T-baner, sporveier og på andre atskilte jernbanenett, omfattes ikke.

Sertifiseringen av lokomotivførere er todelt. Den omfatter et generelt førerbevis utstedt av myndighetene. Førerbeviset gjelder i hele fellesskapsområdet. I tillegg kreves det at lokomotivførere har ett eller flere sertifikater utstedt av jernbaneforetak eller infrastrukturforvalter knyttet til det rullende materiellet og den infrastrukturen som skal trafikkeres.

Den som søker om førerbevis må oppfylle de minstekrav som fremgår av artikkel 10 og 11. Den som søker om sertifikat må oppfylle minstekravene i artikkel 12 og 13. Medlemsstaten kan stille strengere krav ved utstedelse av førerbevis på eget område, men skal likevel anerkjenne førerbevis som er utstedt av andre medlemsland. Minstekrav til førerbevis omfatter bl.a. krav til alder, utdanning, fysisk og psykisk skikkethet. Det kreves at søkeren legger fram legeattester på fysisk og psykisk skikkethet. Lege og psykologer som benyttes skal være akkreditert eller godkjent i samsvar med artikkel 20. Det stilles bl.a. krav til språkkunnskaper for å få sertifikater. Videre skal søkere ha bestått prøver som viser deres yrkesmessige kunnskaper og kompetanse for så vidt gjelder de typer rullende materielle og de infrastrukturur som det søkes om sertifikat for.

Direktivet legger bl.a. følgende oppgaver til den kompetente myndighet: Utstedelse, ajourføring og tilbakekalling av førerbevis, godkjenning av opplæring og eksaminator/sensor. Den kompetente myndighet skal føre tilsyn med lokomotivførere og fastlegge nasjonale kriterier for eksaminatorer mv. Oppgavene kan bare i visse tilfeller overlates til andre, jf. artikkel 19 nr. 2 – 6. Den kompetente myndighet skal også ha ansvaret for registre over personer og organer som er godkjent, og skal holde register over førerbevis.

Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere er pålagt å føre eller sørge for at det føres register over alle sertifikater som er utstedt, fornyet, endret, utløpt, suspendert, inndratt eller meldt tapt mv. og ajourføre disse regelmessig, jf. artikkel 22.

For øvrig inneholder direktivet nærmere bestemmelser om lokomotivføreropplæringen, om kontroll og sanksjoner. Direktivet skal gjennomføres gradvis, jf. artikkel 37.

3 EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok 5. februar 2009 i beslutning nr. 12 at vedlegg XIII, Transport, til EØS-avtalen, skal endres for å innlemme europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet.

EØS-komiteens beslutning inneholder en fortale og fire artikler.

Artikkel 1 fastslår at det skal gjøres følgende tilpasninger i direktiv 2007/59/EF:

- a) Artikkel 22 nr. 6 får ikke anvendelse.
- b) I vedlegg I skal teksten i nr. 2 bokstav c) lyde:

«nasjonalitetsbokstaven(e) til EFTA-staten som har utstedt kortet, trykt i svart omgitt av en svart ellipse. Nasjonalitetsbokstavene skal være som følger:

IS: Island
FL: Liechtenstein
N: Norge
- c) I vedlegg I nr. 2 bokstav e) skal ordet «EF-modell» erstattes med «EØS-modell».

Artikkel 2 fastslår at teksten til direktiv 2007/59/EF på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i *EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 angir at beslutningen trer i kraft 6. februar 2009, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4 fastslår at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

4 Forholdet til norsk rett

Direktivet inneholder bestemmelser og krav som det etter gjeldende rett ikke er tilstrekkelig lov hjemmel til å gjennomføre. For å kunne gjennomføre direktivet i norsk rett må det derfor foretas enkelte endringer i jernbaneloven. Det er behov for en hjemmel for å kunne godkjenne leger, psykologer mv. som skal undersøke lokomotivførere, samt for å godkjenne personer og opplæringsinstitusjoner o.a. som driver opplæring, eksaminering og evaluering av førere. Det bør videre foretas en utvidelse av tilsynshjemmelen i § 11 slik at den omfatter virkeområdet til direktivet. I den sammenheng kan det også være hensiktsmessig å foreta en mindre presisering av jernbanelovens virkeområde. I tillegg er det hensiktsmessig å foreta mindre

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

justeringer i § 3 d og § 3 e slik at disse bestemmelsene legges mer opp til ordlyden i direktivet, uten at det medfører noen realitetsendring. I tillegg er det behov for å ta inn en klar hjemmel i loven som gir tilsynsmyndigheten nødvendig myndighet til å kunne behandle sensitive personopplysninger (helsekraft) som nevnt i direktivet.

Forskrifter fastsatt av Statens jernbanetilsyn med hjemmel i jernbaneloven omfatter bl.a. krav til lokomotivførere for så vidt gjelder autorisasjon, helse, opplæring og sikkerhet. Gjennomføringen av direktivet nødvendiggjør justeringer i forskriftene slik at de fullt ut dekker alle krav som er satt i direktivet.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å fremme en odelstingsproposisjon fortrinnsvis våren 2009 med de nødvendige lovendringer.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Jernbaneforetak og infrastrukturforvalter (Jernbaneverket) har i dag ordninger og systemer for opplæring og sertifisering av sine førere. Både Statens jernbanetilsyn og virksomhetene finner det vanskelig å angi noe konkret om de økonomiske og administrative konsekvenser på dette stadium, men det antas at konsekvensene vil variere avhengig bl.a. av hvilke løsninger som velges for å gjennomføre direktivet i forskrifter. Tilsynet har anført at de årlige løpende utgiftene for den enkelte virksomhet sannsynligvis vil bli som i dag eller noe høyere. Statens jernbanetilsyn vil i størst mulig grad forsøke å bruke de eksisterende ordningene som finnes for opplæring i Norge, slik at det blir en minst mulig byrde på de enkelte som driver jernbaneverksamhet.

Utstedelse av førerbevis og opprettelse og vedlikehold av registre, økt tilsynsaktivitet, godkjenning av personer mv. antas å kunne føre til økt behov for ressurser hos tilsynsmyndigheten. Statens jernbanetilsyn har anslått at direktivet vil kunne

medføre en økt arbeidsbyrde i tilsynet tilsvarende 1-2 årsverk som kan tas innenfor eksisterende rammer.

6 Konklusjon og anbefaling

På grunn av den stramme bemanningssituasjonen for ombordpersonell innen norsk jernbane er tiltak som kan øke rekrutteringsmulighetene ønskelige. Direktivet legger opp til dette ved gjennomgående førerbevis. Denne fordelten anses å oppveie de mulige kostnader ved omstilling, og løpende merkostnader som gjennomføring av direktivet kan medføre. Økt interoperabilitet kan også bidra til å få mer gods over fra vei til bane.

I forbindelse med at utkastet til direktiv var på bred høring i 2004, uttrykte alle som avga uttalelse, herunder Norsk Lokomotivmannsforbund (i fellesskap med Norsk jernbaneforbund), NSB og Jernbaneverket at de var positive til at det ble fastsatt felles krav til utdanning og sertifisering av lokomotivførere.

Samferdselsdepartementet tilrår etter dette at Norge godkjenner EØS-komiteens beslutning om å innlemme europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF i EØS-avtalens vedlegg XIII i EØS-avtalen. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 129/2008 av 5. desember 2008¹.
2. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av togførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet² skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 42f (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004) skal nytt nr. 42g lyde:

«42g. **32007 L 0059:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av togførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51).

Direktivets bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpassing:

- a) Artikkel 22 nr. 6 får ikke anvendelse.
- b) I vedlegg I skal teksten i nr. 2 bokstav c) lyde:
«nasjonalitetsbokstaven(e) til EFTA-staten som har utstedt kortet, trykt i svart om-

gitt av en svart ellipse. Nasjonalitetsbokstavene skal være som følger:

IS: Island

FL: Liechtenstein

N: Norge»

- c) I vedlegg I nr. 2 bokstav e) skal ordet «EF-modell» erstattes med «EØS-modell.»

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2007/59/EF på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 6. februar 2009, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 5. februar 2009.

For EØS-komiteen

Formann

Alan Seatter

EØS-komiteens sekretærer

Bergdís Ellertsdóttir

Matthias Brinkmann

¹ EUT L 25 av 29.1.2009, s. 36, og EØS-tillegget til EUT nr. 5 av 29.1.2009, s. 4.

² EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51.

³ Forfatningsrettslige krav angitt.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av togførere 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 komité¹, under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen²,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 31. juli 2007³,

og ut fra følgende betraktninger:

1. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF⁴ av 29. april 2004 om sikkerheten på Fellesskapets jernbaner krever at infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak oppretter egne sikkerhetsstyringssystemer slik at jernbanenettene minst er i stand til å nå de felles sikkerhetsmålene og overholde de nasjonale sikkerhetsreglene og sikkerhetskravene som er definert i de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevene (TSI-er) og at de relevante delene av de felles sikkerhetsmetodene blir anvendt. Disse sikkerhetsstyringssystemene fastsetter blant annet opplæringsprogrammer for personale og systemer som sikrer at personalets kompetanse blir opprettholdt og at plikter blir utført på egen måte.
2. Direktiv 2004/49/EF fastsetter at for å få tilgang til jernbaneinfrastruktur, må et jernbaneforetak inneha et sikkerhets sertifikat.

3. I henhold til rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁵, har lisensierte jernbaneforetak etter 15. mars 2003 rett til å få tilgang til det transeuropeiske jernbanenettet for internasjonale godstransporttjenester og vil senest fra 2007 ha rett til tilgang til hele jernbanenettet for innenlandske og internasjonale godstjenester. Denne gradvise utvidelsen av jernbaneforetakenes rett til tilgang vil uten tvil føre til en økning i bevegeligheten av togførere på tvers av nasjonale grenser. Resultatet vil være en økende etterspørsel etter togførere som har fått opplæring og er sertifisert for drift i flere medlemsstater.
4. En undersøkelse utført av Kommisjonen i 2002 framhevet at lovgivningen i medlemsstatene vedrørende sertifiseringsvilkår for togførere varierer betraktelig. Det bør derfor vedtas fellesskapsregler for sertifisering av togførere for å fjerne disse forskjellene og samtidig beholde det nåværende høye sikkerhetsnivået i jernbanenettet i Fellesskapet.
5. Slike fellesskapsregler bør også bidra til målsettingene i Fellesskapets politikk vedrørende fri bevegelse for arbeidstakere, etableringsadgangen og adgangen til å yte tjenester i sammenheng med en felles transportpolitikk, og samtidig unngå all konkurransevridning.
6. Målet med slike felles bestemmelser bør framfor alt være å gjøre det enklere for togførere å bevege seg fra en medlemsstat til en annen, men også for å gjøre det enklere for dem å bevege seg fra ett jernbaneforetak til et annet, og generelt at togførerbevis og harmoniserte komplementære sertifikater blir anerkjent av alle parter på jernbanesektoren. For å oppnå dette er det svært viktig at bestemmelsene fastsetter minstekrav som søkere skal oppfylle for å få et togførerbevis eller et harmonisert komplementært sertifikat.

¹ EUT C 221 av 08.09.2005, s. 64.)

² EUT C 71 av 22.03.2005, s. 26.)

³ Europaparlamentsuttalelse av 28. september 2005 (EUT C 227 E av 21.09.2006, s. 464), Rådets felles holdning av 14. september 2006 (EUT C 289 E av 28.11.2006, s. 42), Europaparlamentets standpunkt av 18. januar 2007 (ennå ikke offentliggjort i EUT), Europaparlamentets lovgivningsmessige resolusjon av 25. september 2007 og Rådets beslutning av 26. september 2007.)

⁴ EUT L 164 av 30.04.2004, s. 44. Korrigert versjon i EUT L 220 av 21.06.2004, s. 16.

⁵ EFT L 237 av 24.08.1991, s. 25. Direktivet sist endret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 344).

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

7. Dette direktiv følger og er i store trekk basert på den historiske felles avtalen inngått med Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) og Det europeiske jernbanefellesskapet (CER) om visse sider av arbeidsforholdene for mobile arbeidstakere i samtrafikkerende tjenester på tvers av landegrensene⁶.
8. Selv om en medlemsstat fra virkeområdet for dette direktiv utelukker togførere som utelukkende arbeider innenfor visse kategorier av jernbanesystemer, -nett og -infrastrukturer, bør dette ikke på noen måte begrense vedkommende medlemsstats plikt til å respektere gyldigheten av togførerbevis innenfor hele territoriet til Den europeiske union eller av harmoniserte komplementære sertifikater på relevant infrastruktur.
9. Kravene bør minst omfatte en minstealder for å føre et tog, søkerens fysiske og yrkespsykologiske skikkethet, yrkeserfaring og kunnskap om visse saker knyttet til det å føre et tog, dessuten kunnskap om de infrastrukturer som vedkommende togfører vil føre et tog på og om det språket som benyttes i disse.
10. For å øke opplæringens kostnadseffektivitet bør den opplæring som togførere gjennomgår for å få et harmonisert komplementært sertifikat, i den utstrekning dette er mulig og ønskelig fra et sikkerhetssynspunkt, være rettet inn på de særlige tjenestene som skal utføres av togføreren, som for eksempel sporveksling, vedlikeholdstjenester, passasjer- eller godstjenester. Når gjennomføringen av dette direktiv skal vurderes, bør Det europeiske jernbanebyrå (heretter kalt «Byrået») evaluere behovet for å endre opplæringskravene fastsatt i vedlegget for bedre å gjenspeile den nye, framvoksende strukturen i markedet.
11. Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger som utsteder harmoniserte komplementære sertifikater, kan selv sørge for opplæring når det gjelder generell yrkeskunnskap, språkkunnskap, kunnskap om rullende materiell og om infrastruktur. Når det gjelder prøver bør imidlertid alle interessekonflikter unngås, uten dermed å utelukke muligheten for at en sensor kan tilhøre jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen som utsteder det harmoniserte komplementære sertifikatet.
12. I samsvar med artikkel 13 nr. 4 i direktiv 2004/49/EF har jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger ansvar for nivået av opplæring for de togførere de har ansatt. Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger bør derfor ta hensyn til den opplæring og den kompetanse som disse togførerne tidligere har tilegnet seg, i samsvar med artikkel 13 nr. 3 i nevnte direktiv. Det er også viktig å sikre at et tilstrekkelig antall togførere får opplæring. I denne sammenheng er det imidlertid nødvendig å treffe tiltak for å sikre at investeringer som et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning foretar med hensyn til opplæring av en togfører, ikke på ubehørig måte tilgodefaller et annet jernbaneforetak eller en annen infrastrukturforvaltning i tilfeller der vedkommende togfører frivillig forlater de førstnevnte for sistnevnte jernbaneforetak eller infrastrukturforvaltning. Disse tiltakene kan ha ulik form, som for eksempel nasjonal lovgivning, kollektive arbeidsavtaler, kontraktsmessige klausuler mellom togfører og arbeidsgiver, eller avtaler som fastsetter regler for ansettelse av togførere som tilhører ett foretak, hos et annet i det tilfellet der vedkommende togførere er parter i slike avtaler.
13. Personalets kompetanse og helse- og sikkerhetsforhold er i ferd med å utarbeides i sammenheng med direktivene for samtrafikkvegne, særlig som del av TSI-ene for drift og trafikkstyring. Det er behov for å sikre konsekvens mellom disse TSI-ene og vedleggene til dette direktiv. Kommisjonen vil oppnå dette ved å endre eller tilpasse relevant TSI til dette direktiv og dets vedlegg ved hjelp av framgangsmåtene fastsatt i rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkvevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog⁷ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF av 19. mars 2001 om samtrafikkvevnen til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog⁸.
14. For å øke den frie bevegeligheten for arbeidstakere og sikkerheten på Fellesskapets jernbaner, bør det særlig rettes oppmerksomhet mot andre medlemmer av togpersonalet som utfører sikkerhetskritiske oppgaver på lokomotiver og tog. Medlemsstatene bør derfor påse at andre medlemmer av togpersonalet som utfører sikkerhetskritiske oppgaver, oppfyller minstekravene fastsatt i TSI-en vedrørende drift og trafikkstyring. Idet det tas hensyn til de nasjonale gjennomføringsplanene som medlemsstatene skal underrette om i tilknytning til gjennomføringen av vedkommende TSI, bør Byrået identifisere mulige alternativer for sertifisering av

⁶ EUT L 195 av 27.07.2005, s. 18.

⁷ EFT L 235 av 17.09.1996, s. 6. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2007/32/EF (EUT L 141 av 02.06.2007, s. 63).

⁸ EFT L 110 av 20.04.2001, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2007/32/EF.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

andre medlemmer av togpersonalet som utfører sikkerhetskritiske oppgaver og vurdere virkningen av disse ulike alternativene. På grunnlag av denne rapporten bør Kommisjonen, dersom dette er hensiktsmessig, legge fram et forslag vedrørende vilkår og framgangsmåter for sertifisering av andre medlemmer av togpersonalet som utfører sikkerhetskritiske oppgaver på lokomotiver og tog.

15. Kravene som gjelder togførerbevis og harmoniserte komplementære sertifikater fastsatt i dette direktiv, bør utelukkende gjelde de juridiske vilkårene som gir en togfører rett til å føre et tog. Alle andre juridiske krav, forenlige med Fellesskapets regelverk og anvendt uten forskjellsbehandling, som gjelder jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger, infrastruktur og rullende materiell bør likedan være overholdt før en togfører 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 opplysninger⁹, og av 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 den frie bevegelighet for slike opplysninger¹⁰.
17. For å garantere nødvendig ensartethet og åpenhet bør Fellesskapet etablere en enkelt sertifiseringsmodell som anerkjennes gjensidig av medlemsstatene, og som både attesterer togføreres overholdelse av visse minstekrav og deres yrkesmessige kvalifikasjoner og språkkunnskaper, og overlater til vedkommende myndigheter i medlemsstatene å utstede togførerbevis og til jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger å utstede harmoniserte komplementære sertifikater.
18. Byrået bør også se nærmere på bruken av et smartkort istedenfor et togførerbevis og harmoniserte komplementære sertifikater. Et slikt smartkort vil ha den fordel at det kombinerer disse to elementene i ett kort og vil samtidig ha andre anvendelser, enten innenfor området sikkerhet eller når det gjelder personalforvaltning av togførere.
19. Alle opplysningene som finnes i togførerbevis, harmoniserte komplementære sertifikater og

registrene over togførerbevis og harmoniserte komplementære sertifikater bør kunne benyttes av sikkerhetsmyndighetene til å legge forholdene til rette for evaluering av personalets sertifiseringsprosess fastsatt i artikkel 10 og 11 i direktiv 2004/49/EF og til å sørge for raskere utstedelse av sikkerhetssertifikatene som omhandles i nevnte artikler.

20. Ansettelse av togførere som innehar togførerbevis i samsvar med dette direktiv, bør ikke fritta jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger fra sin plikt til å innføre et system for overvåking og intern kontroll av sine togføreres kompetanse og atferd i tjenesten i henhold til artikkel 9 i og vedlegg III til direktiv 2004/49/EF, og bør utgjøre en del av dette systemet. Det harmoniserte komplementære sertifikatet bør ikke fritta verken jernbaneforetak eller infrastrukturforvaltninger for sitt ansvar for sikkerheten og i særdeleshet for opplæring av deres personale.
21. Visse foretak yter togførertjenester til jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger. I slike tilfeller bør ansvaret for å sikre at en togfører innehar et togførerbevis og et sertifikat i samsvar med dette direktiv, ligge hos jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen som inngår kontrakt med vedkommende togfører.
22. For at jernbanetransporten fortsatt skal drives på en effektiv måte, bør togførere som allerede arbeider i dette yrket før dette direktiv trer i kraft, beholde sine tilegnede førerrettigheter i en overgangsperiode.
23. Unødvendige administrative og finansielle byrder bør unngås når godkjenninger til å føre tog som er utstedt til togførere, før anvendelsen av relevante bestemmelser i dette direktiv, skal erstattes med harmoniserte komplementære sertifikater og togførerbevis som er i overensstemmelse med dette direktiv. Førerrettigheter for tog som tidligere er utstedt til en togfører, bør derfor så langt det er mulig fortsatt være sikret. Kvalifikasjonene og erfaringen til hver enkelt togfører, eller gruppe av togførere, bør tas hensyn til av de utstedende organer når godkjenninger skal erstattes. Det utstedende organ bør avgjøre, på grunnlag av kvalifikasjoner og/eller erfaring, om det er nødvendig for en togfører eller en gruppe av togførere å gjennomgå eventuelle ytterligere prøver og/eller opplæring før de kan få nye togførerbevis og harmoniserte komplementære sertifikater. Det bør derfor være en sak for det utstedende organ å avgjøre om kvalifikasjoner og/eller erfaring er tilstrekkelig til å utstede de nødvendige togførerbevis og harmoniserte komplementære sertifikater uten at det

⁹ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31. Direktivet sist endret ved forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 av 31.10.2003, s. 1).

¹⁰ EFT L 8 av 12.01.2001, s. 1.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

- er behov for ytterligere prøver eller opplæring.
24. Unødvendige administrative og finansielle byrder bør også unngås når togførere skifter arbeidsgiver. Et jernbaneforetak som har ansatt en togfører, bør ta i betraktning kompetanse som er tilegnet tidligere og bør så langt dette er mulig avstå fra ytterligere prøver og opplæring.
 25. Dette direktiv bør ikke tillegge noen gjensidige rettigheter vedrørende godkjenning knyttet til å føre tog som togførere har fått før anvendelsen av dette direktiv, men uten at dette berører den generelle gjensidige godkjenningsordningen fastsatt i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2005/36/EF av 7. september 2005 om godkjenning av faglige kvalifikasjoner¹¹, som fortsatt får anvendelse fram til slutten av overgangsperioden.
 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 tillagt Kommisjonen¹².
 27. Kommisjonen bør særlig få myndighet til å fastsette de vilkår og kriterier som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv. Siden disse tiltakene har allmenn gyldighet og er beregnet på å endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv eller supplere det med ikke-grunnleggende bestemmelser, må de vedtas i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
 28. Når det foreligger viktige grunner til hastebehandling og de normale tidsfristene for framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll ikke kan etterkommes, bør Kommisjonen kunne benytte framgangsmåten for behandling av hastesaker omhandlet i artikkel 5a nr. 6 i beslutning 1999/468/EF for å vedta fellesskapskriterier for valg av sensorer og prøver som omhandlet i dette direktiv, og for tilpasning til den vitenskapelige og tekniske utviklingen av vedleggene til dette direktiv, slik det er omhandlet der.
 29. I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre lovgivning¹³ oppfordres medlemsstatene til, for sin egen del og i Fellesskapets interesse, å utarbeide egne tabeller, som så langt det er mulig illustrerer sammenhengen mellom dette direktiv og tiltakene for innarbeiding i nasjonal lovgivning, og til å offentliggjøre disse.
 30. Medlemsstatene bør fastsette kontrollmetoder vedrørende overholdelse av dette direktiv og egnede tiltak der en togfører overtrer bestemmelsene i dette direktiv.
 31. Medlemsstatene bør fastsette egnede sanksjoner for overtredelser av nasjonale bestemmelser som gjennomfører dette direktiv.
 32. Ettersom formålet med dette direktiv, som er å fastsette felles rammeregler for sertifisering av togførere som fører lokomotiver og tog for transport av passasjerer og gods, ikke i tilstrekkelig grad kan oppnås av medlemsstatene, og derfor, på grunn av omfanget og virkningene av dette direktiv, bedre kan oppnås 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. Det kan vise seg hensiktsmessig av kostnadseffektive grunner for et begrenset tidsrom å unnta togførere som utelukkende fører tog på territoriet til én medlemsstat, fra anvendelsen av bestemmelsene i dette direktiv vedrørende plikten for slike togførere til å inneha togførerbevis og harmoniserte komplementære sertifikater i overensstemmelse med dette direktiv. Vilkårene for slike eventuelle unntak bør være klart definert.
 34. En medlemsstat som ikke har noe jernbanesystem, og ikke har umiddelbare planer om å opprette et jernbanesystem, ville bli underlagt en uforholdsmessig og formålsløs plikt dersom vedkommende medlemsstat måtte innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning og gjennomføre det. Disse medlemsstatene bør derfor, så lenge de ikke har noe eget jernbanesystem, unntas fra plikten til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning og gjennomføre det –

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Kapittel I

Formål, virkeområde og definisjoner

Artikkel 1

Formål

Dette direktiv fastsetter vilkår og framgangsmåter for sertifisering av togførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenett i Fellesskapet. Direktivet an-

¹¹ EUT L 255 av 30.09.2005, s. 22. Direktivet sist endret ved rådsdirektiv 2006/100/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 141).

¹² EFT L 184 av 17.07.1999, s. 23. Direktivet endret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 av 22.7.2006, s. 11).

¹³ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

gir hvilke oppgaver vedkommende myndigheter i medlemsstatene, togførere og andre parter innenfor denne sektoren, i særdeleshet jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og opplæringscentre, har ansvar for.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på togførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet for et jernbaneforetak som krever et sikkerhetsattest eller en infrastrukturforvaltning som krever en sikkerhetsgodkjenning.
2. Medlemsstatene skal ikke, på grunnlag av nasjonale bestemmelser som gjelder annet personale om bord i godstog, hindre godstog som krysser grenser eller driver innenlandsk transport på medlemsstatens territorium.
3. Uten at det berører artikkel 7 kan medlemsstatene utelukke fra de tiltak de treffer for gjennomføringen av dette direktiv, togførere som utelukkende fører
 - a) tunnelbaner, sporveier og andre former for lette jernbanesystemer,
 - b) nett som funksjonelt er atskilt fra resten av jernbanesystemet og bare er ment for drift av passasjer- og godstjenester lokalt, i byer og i tettsteder,
 - c) privateid jernbaneinfrastruktur som utelukkende er ment for bruk av eierne av infrastrukturen for egen godstransport,
 - d) seksjoner av spor som er midlertidig stengt for normal trafikk for vedlikehold, fornyelse eller opprusting av jernbanesystemet.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- a) «vedkommende myndighet» den sikkerhetsmyndighet som er omhandlet i artikkel 16 i direktiv 2004/49/EF,
- b) «togfører» en person som er i stand til og godkjent for å føre tog, herunder lokomotiver, skiftelokomotiver, arbeidstog, jernbanekjøretøyer for vedlikehold eller tog for skinnegående transport av passasjerer eller gods, på en selvstendig, ansvarlig og sikker måte,
- c) «andre medlemmer av personalet som utfører sikkerhetskritiske oppgaver» personale om bord i toget som ikke er togførere, men som hjelper til å skjøtte sikkerheten til toget og til passasjerer og gods som blir transportert,

- d) «jernbanesystem» systemet sammensatt av jernbaneinfrastrukturer, som omfatter spor og faste installasjoner i jernbanesystemet, pluss rullende materiell av alle kategorier og opprinnelser som trafikkerer vedkommende infrastruktur, slik det er definert i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF,
- e) «infrastrukturforvaltning» ethvert organ eller foretak som særlig har ansvar for å opprette og vedlikeholde all eller deler av jernbaneinfrastruktur, slik det er definert i artikkel 3 i direktiv 91/440/EØF, og som også kan omfatte forvaltning av infrastrukturkontroll og sikkerhetssystemer. Infrastrukturforvaltningens funksjoner med hensyn til et jernbanenett eller deler av et jernbanenett kan være fordelt på flere ulike 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 sikkerhetsattest¹⁴, samt alle andre offentlige eller private foretak, hvis virksomhet består av å drive transport av gods og/eller passasjerer på skinner, slik forstått at foretaket må stå for selve framdriften. Dette begrepet omfatter også foretak som bare står for trekraft,
- g) «tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne» eller «TSI-er» de spesifikasjoner som hvert delsystem eller del av et delsystem omfattes av for å oppfylle de grunnleggende kravene og for å sikre samtrafikkevnen til det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog og for konvensjonelle tog, som definert i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF,
- h) «Byrået» Det europeiske jernbanebyrå opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004¹⁵ av 29. april 2004,
- i) «sikkerhetsattest» det sertifikat som er utstedt til et jernbaneforetak av vedkommende myndighet i samsvar med artikkel 10 i direktiv 2004/49/EF,
- j) «sertifikat» det harmoniserte komplementære sertifikatet som angir den infrastruktur som innehaveren er godkjent for å føre tog på og det rullende materiell som innehaveren er godkjent for å føre,
- k) «sikkerhetsgodkjenning» den godkjenningen som er utstedt til en infrastrukturforvaltning av

¹⁴ EFT L 75 av 15.03.2001, s. 29. Direktivet sist endret ved direktiv 2004/49/EF.

¹⁵ EUT L 164 av 30.04.2004, s. 1. Korrigert versjon i EUT L 220 av 21.06.2004, s. 3.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

vedkommende myndighet i samsvar med artikkel 11 i direktiv 2004/49/EF,

- l) «opplæringscenter» en enhet som er akkreditert eller godkjent av vedkommende myndighet til å holde opplæringskurs.

Kapittel II

Sertifisering av togførere

Artikkel 4

Fellesskapsmodell for sertifisering

1. Alle togførere skal ha nødvendig skikkethet og kvalifikasjoner til å føre tog og skal inneha følgende dokumenter:
 - a) Et togførerbevis som viser at togføreren oppfyller minstevilkårene med hensyn til medisinske krav, grunnutdanning og generelle yrkesmessige ferdigheter. Togførerbeviset skal identifisere togføreren og utstedende myndighet og angi togførerbevisets gyldighetstid. Togførerbeviset skal være i overensstemmelse med kravene i vedlegg I, fram til Fellesskapets sertifiseringsmodell er vedtatt, som omhandlet i nr. 4.
 - b) Ett eller flere sertifikater som angir den infrastruktur som innehaveren er godkjent for å føre tog på og det rullende materiell som innehaveren er godkjent for å føre. Alle sertifikatene skal oppfylle kravene i vedlegg I.
2. Kravet om å inneha et sertifikat for en bestemt del av en infrastruktur får imidlertid ikke anvendelse i de unntakstilfellene som oppført nedenfor, forutsatt at en annen togfører som innehar et gyldig sertifikat for vedkommende infrastruktur sitter ved siden av togføreren når denne fører toget:
 - a) Når forstyrrelser av jernbane tjenesten nødvendiggjør avvik for tog eller vedlikehold av spor, nærmere fastsatt av infrastrukturforvaltningen,
 - b) for unntaksvisse engangstjenester som benytter historiske tog,
 - c) for unntaksvisse engangstjenester for frakt av gods, forutsatt at infrastrukturforvaltningen samtykker,
 - d) for levering eller demonstrasjon av et nytt tog eller lokomotiv,
 - e) for opplæring av og prøver for togførere.

Avgjørelsen av om denne muligheten skal benyttes, skal være opp til jernbaneforetaket og kan ikke pålegges av relevant infrastrukturforvaltning eller av vedkommende myndighet.

Når en ekstra togfører blir benyttet som om-

handlet foran, skal infrastrukturforvaltningen på forhånd underrettes om dette.

3. Sertifikatet skal godkjenne føring av tog i én eller flere av følgende kategorier:
 - a) Kategori A: Skiftelokomotiver, arbeidstog, kjøretøyer for jernbanevedlikehold og alle andre lokomotiver når disse benyttes til sporveksling.
 - b) Kategori B: Transport av passasjerer og/eller gods.

Et sertifikat kan inneholde en godkjenning for alle kategorier og omfatte alle koder som omhandlet i nr. 4.
4. Innen 4. desember 2008 skal Kommisjonen, på grunnlag av et utkast utarbeidet av Byrået, vedta en fellesskapsmodell for togførerbeviset, sertifikatet og den bekreftede kopien av sertifikatet, og dessuten fastsette deres fysiske kjenne-tegn, idet det tas hensyn til eventuelle tiltak for å forhindre forfalskninger. Disse tiltakene, som er ment å endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv ved å virke som et tillegg til direktivet, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som omhandlet i artikkel 32 nr. 3.

Innen 4. desember 2008 skal Kommisjonen treffe tiltak for å endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv som et tillegg til direktivet, og vedrørende et fellesskapsregelverk for de ulike typene i kategoriene A og B som omhandlet i nr. 3 i denne artikkel, i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som omhandlet i artikkel 32 nr. 3 og på grunnlag av en rekommandasjon fra Byrået.

Artikkel 5

Tiltak mot bedrageri

Vedkommende myndigheter og utstedende organer skal treffe alle nødvendig tiltak for å unngå risiko for forfalskning av togførerbevis og sertifikater, samt ulovlige inngrep i de registrene som er omhandlet i artikkel 22.

Artikkel 6

Eierforhold, språk og utstedende organer

1. Et togførerbevis skal eies av dens innehaver og skal utstedes av vedkommende myndighet som definert i artikkel 3 bokstav a). Der vedkommende myndighet eller dennes representant utsteder et togførerbevis på et nasjonalspråk som ikke er et fellesskapspråk, skal disse utarbeide

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

en tospråklig versjon av togførerbeviset der det benyttes et av fellesskapsspråkene.

2. Et sertifikat skal utstedes av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen som har ansatt eller har et kontraktsforhold med togføreren. Sertifikatet skal eies av det foretak eller den forvaltning som utsteder det. I samsvar med artikkel 13 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF skal togførere imidlertid ha rett til å få en bekreftet kopi av sertifikatet. Der et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning utsteder et sertifikat på et nasjonalspråk som ikke er et fellesskapsspråk, skal disse utarbeide en tospråklig versjon av sertifikatet der det benyttes et av fellesskapsspråkene.

Artikkel 7

Geografisk gyldighetsområde

1. Et togførerbevis skal være gyldig på hele Fellesskapets territorium.
2. Et sertifikat skal bare være gyldig på de infrastrukturene og for det rullende materiell som er identifisert på sertifikatet.

Artikkel 8

Godkjenning av sertifiseringsdokumenter for togførere fra tredjestater

Sertifiseringsdokumentene for togførere fra en tredjestat som fører tog utelukkende på grensekryssende deler av en medlemsstats jernbanesystem, kan godkjennes av vedkommende medlemsstat i samsvar med bilaterale avtaler med vedkommende tredjestat.

Kapittel III

Vilkår for å få togførerbevis og sertifikat

Artikkel 9

Minstekrav

1. For å få et togførerbevis skal søkere oppfylle minstekravene i artikkel 10 og 11. For å få et sertifikat og for at dette skal være gyldig, skal søkere være innehavere av et togførerbevis og oppfylle minstekravene i artikkel 12 og 13.
2. En medlemsstat kan anvende strengere krav med hensyn til utstedelse av togførerbevis på eget territorium. Vedkommende medlemsstat skal likevel godkjenne togførerbevis utstedt av andre medlemsstater i samsvar med artikkel 7.

Avsnitt I

Togførerbevis

Artikkel 10

Minstealder

Medlemsstatene skal fastsette en minstealder på minst 20 år for personer som søker om togførerbevis. En medlemsstat kan imidlertid utstede togførerbevis til søkere fra de er 18 år, der gyldigheten til et slikt togførerbevis er begrenset til territoriet til utstedende medlemsstat.

Artikkel 11

Grunnleggende krav

1. Søkere skal ha bestått minst ni års utdanning (grunnleggende og videregående) og ha bestått grunnleggende opplæring 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 fellesskap¹⁶.
2. Søkere skal legge fram en bekreftelse på deres fysiske skikkethet ved å gjennomgå en legeundersøkelse utført av, eller under tilsyn av – noe som avgjøres av medlemsstaten – en lege som er akkreditert eller godkjent i samsvar med artikkel 20. Undersøkelsen skal minst omfatte de kriteriene som angis i avsnitt 1.1, 1.2, 1.3 og 2.1 i vedlegg II.
3. Søkere skal vise sin yrkespsykologiske skikkethet ved å gjennomgå en undersøkelse utført av, eller under tilsyn av – noe som avgjøres av medlemsstaten – en psykolog eller en lege som er akkreditert eller godkjent i samsvar med artikkel 20. Undersøkelsen skal minst omfatte de kriteriene som angis i avsnitt 2.2 i vedlegg II.
4. Søkere skal ha vist sin generelle yrkeskompetanse ved å bestå en prøve som minst omfatter de generelle emnene som er 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 blir anvendt på.

¹⁶ EFT L 199 av 31.07.1985, s. 56.

Artikkel 13

Yrkesmessige kvalifikasjoner

1. Søkere skal ha bestått en prøve som viser deres yrkesmessige kunnskaper og kompetanse når det gjelder de typer rullende materiell som det søkes om sertifikat for. Denne prøven skal minst omfatte de generelle emnene oppført i vedlegg V.
2. Søkere skal ha bestått en prøve som viser deres yrkesmessige kunnskaper og kompetanse når det gjelder de infrastruktur som det søkes om sertifikat for. Denne prøven skal minst omfatte de generelle emnene oppført i vedlegg VI. Der dette er hensiktsmessig skal prøven også omfatte språkkunnskaper, i samsvar med avsnitt 8 i vedlegg VI.
3. Søkere skal få opplæring av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen i tilknytning til deres respektive sikkerhetsstyringssystemer som fastsatt i direktiv 2004/49/EF.

Kapittel IV

Framgangsmåte for å få togførerbevis og sertifikat

Artikkel 14

Togførerbevis

1. Vedkommende myndighet skal offentliggjøre framgangsmåten som skal følges for å få et togførerbevis.
2. Alle søknader om togførerbevis skal sendes til vedkommende myndighet av togførerkandidaten eller av andre på dennes vegne.
3. Søknader som er innsendt til vedkommende myndighet, kan gjelde et nytt togførerbevis, ajourføring av togførerbevisets opplysninger, en fornyelse eller en duplikatkopi.
4. Vedkommende myndighet skal utstede togførerbeviset så snart som mulig og senest innen én måned etter å ha mottatt alle nødvendige dokumenter.
5. Et togførerbevis skal ha en gyldighetstid på 10 år i henhold til artikkel 16 nr. 1.
6. Et togførerbevis skal utstedes som ett enkelt originaldokument. All kopiering av et togførerbevis, bortsett fra av vedkommende myndighet der det er anmodet om en duplikatkopi, er forbudt.

Artikkel 15

Sertifikat

Alle jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal etablere egne framgangsmåter for utstedelse og ajourføring av sertifikater i samsvar med dette direktiv, som del av deres sikkerhetsstyringssystem, og dessuten framgangsmåter for klagebehandling slik at togførere kan anmode om en ny behandling av en beslutning vedrørende utstedelse, ajourføring, suspensering eller tilbakekalling av et sertifikat.

I tilfelle av uoverensstemmelser kan partene bringe en klage inn for vedkommende myndighet eller et annet uavhengig klageorgan.

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

Artikkel 16

Periodiske kontroller

1. For at et togførerbevis fortsatt skal være gyldig, skal togførerbevisets innehaver gjennomgå periodiske prøver og/eller undersøkelser knyttet til kravene omhandlet i artikkel 11 nr. 2 og nr. 3. Når det gjelder medisinske krav skal hyppigheten av disse minst være i samsvar med bestemmelsene i avsnitt 3.1 i vedlegg II. Disse medisinske kontrollene skal utføres av, eller under tilsyn av, leger som er akkreditert eller godkjent i samsvar med artikkel 20. Når det gjelder generell yrkeskunnskap, får bestemmelsene i artikkel 23 nr. 8 anvendelse.

Når et togførerbevis blir fornyet, skal vedkommende myndighet verifisere i registeret omhandlet i artikkel 22 nr. 1 bokstav a) at togføreren har oppfylt kravene omhandlet i første ledd i dette nummer.

2. For at et sertifikat fortsatt skal være gyldig, skal sertifikatets innehaver gjennomgå periodiske prøver og/eller undersøkelser knyttet til kravene omhandlet i artikkel 12 og 13. Hyppigheten av disse prøvene og/eller undersøkelsene skal fastsettes av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen som har ansatt eller har et kontraktsforhold med togføreren i samsvar med deres egne respektive sikkerhetsstyringssystemer, og ta hensyn til den minste tillatte hyppigheten omhandlet i vedlegg VII.

For hver av disse kontrollene skal det utstedende organ bekrefte ved en erklæring på sertifikatet og i registeret omhandlet i artikkel 22 nr.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

2 bokstav a) at togføreren har oppfylt kravene omhandlet i første ledd i dette nummer.

3. Når en periodisk kontroll ikke har skjedd eller gir et negativt resultat, får framgangsmåten fastsatt i artikkel 18 anvendelse.

Artikkel 17

Opphør av ansettelsesforhold

Når en togfører slutter å arbeide for et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning, skal de sistnevnte umiddelbart underrette vedkommende myndighet om dette.

Togførerbeviset skal fortsatt være gyldig, forutsatt at vilkårene i artikkel 16 nr. 1 fortsatt er oppfylt.

Et sertifikat blir ugyldig når innehaveren av dette ikke lenger er ansatt som togfører. Innehaveren skal imidlertid få en bekreftet kopi av sertifikatet og av alle dokumenter som dokumenterer togførerens opplæring, kvalifikasjoner, erfaring og yrkeskompetanse. Når et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning utsteder et sertifikat til en togfører, skal de ta hensyn til alle disse dokumentene.

Artikkel 18

Jernbaneforetaks og infrastrukturforvaltningers tilsyn med togførere

1. Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal påse og kontrollere at togførerbevisene og sertifikatene til de togførerne de har ansatt eller har et kontraktsforhold med, er gyldige.

De skal opprette et system for tilsyn med sine togførere. Dersom resultatene av slikt tilsyn fører til at det stilles spørsmål ved en togførers kompetanse for arbeidet og den fortsatte gyldigheten av togførerens togførerbevis eller sertifikat, skal jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger umiddelbart treffe de nødvendige tiltak.

2. Dersom en togfører anser at vedkommendes helsetilstand fører til at det kan stilles spørsmål ved dennes skikkethet for arbeidet, skal vedkommende togfører umiddelbart underrette enten jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen.

Så snart et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning blir oppmerksom på eller av en lege blir informert om at helsetilstanden til en togfører er svekket i så stor grad at det kan stilles spørsmål ved togførerens skikkethet til arbeidet, skal jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen umiddelbart treffe nødvendige tiltak, herunder den undersøkelsen som er beskrevet i avsnitt 3.1 i vedlegg II og om nødven-

dig en tilbakekalling av sertifikatet og en ajourføring av registeret som omhandlet i artikkel 22 nr. 2. Videre skal jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen påse at togførere ikke på noe tidspunkt mens de er i tjeneste, er under påvirkning av noe stoff som med sannsynlighet kan virke inn på deres konsentrasjon, oppmerksomhet eller atferd. Vedkommende myndighet skal umiddelbart underrettes om tilfeller av arbeidsuførhet som er lengre 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 togførerbevis, samt sørge for duplikatkopier, som omhandlet i artikkel 6 og 14,
 - b) påse at det avholdes prøver og/eller undersøkelser som omhandlet i artikkel 16 nr. 1,
 - c) suspendere og tilbakekalle togførerbevis, og underrette det utstedende organ om begrunnede anmodninger om suspensjon av sertifikater, som omhandlet i artikkel 29,
 - d) godkjenne personer eller organer som omhandlet i artikkel 23 og 25, dersom vedkommende myndighet er utpekt til dette av medlemsstaten,
 - e) påse at et register over personer og organer som er akkreditert eller godkjent som omhandlet i artikkel 20, blir offentliggjort og ajourført,
 - f) holde og ajourføre et register over togførerbevis som omhandlet i artikkel 16 nr. 1 og artikkel 22 nr. 1,
 - g) føre tilsyn med togføreres sertifiseringsprosess som omhandlet i artikkel 26,
 - h) utføre inspeksjoner som omhandlet i artikkel 29,
 - i) fastsette nasjonale kriterier for sensorer som omhandlet i artikkel 25 nr. 5.

Vedkommende myndighet skal reagere raskt på anmodninger om informasjon og umiddelbart legge fram alle anmodninger om ytterligere informasjon når myndigheten utarbeider togførerbevis.
2. Vedkommende myndighet skal ikke delegere oppgavene omhandlet i bokstav c), g) og i) i nr. 1 til tredjemenn.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

3. Enhver delegering av oppgaver skal være åpen og ikke innebære forskjellsbehandling og skal ikke føre til noen interessekonflikt.
4. Når vedkommende myndighet delegerer eller setter ut oppgaver som omhandlet i bokstav a) eller b) i nr. 1 til et jernbaneforetak, skal minst ett av følgende vilkår være overholdt:
 - a) Jernbaneforetaket utsteder bare togførerbevis til sine egne togførere.
 - b) Jernbaneforetaket har ikke enerett på vedkommende territorium når det gjelder noen av de delegerte eller utsatte oppgavene.
5. Der vedkommende myndighet delegerer eller setter ut oppgaver, skal det kreves at den godkjente representanten eller kontraktsparten når det gjelder utførelsen av disse oppgavene overholder de plikter som dette direktiv pålegger vedkommende myndigheter.
6. Når vedkommende myndighet delegerer eller setter ut oppgaver, skal den opprette et system for å kontrollere hvordan disse oppgavene er blitt utført og påse at vilkårene fastsatt i nr. 2, 4 og 5 blir overholdt.

Artikkel 20

Akkreditering og godkjenning

1. Personer eller organer som er akkreditert i henhold til dette direktiv, skal være akkreditert av et akkrediteringsorgan utpekt av vedkommende medlemsstat. Akkrediteringsprosessen skal være basert på kriterier for uavhengighet, kompetanse og upartiskhet som den relevante EN 45 000-serien av europeiske standarder, og på evalueringen av et dokument innsendt av kandidater som kan legge fram egnet dokumentasjon på sine ferdigheter på vedkommende område.
2. Som et alternativ til akkrediteringen omhandlet i nr. 1 kan en medlemsstat fastsette at personer eller organer som er godkjent i henhold til dette direktiv, skal være godkjent av vedkommende myndighet eller et organ utpekt av vedkommende medlemsstat. Godkjenningen skal være basert på kriterier for uavhengighet, kompetanse og upartiskhet. I tilfeller der den særlige kompetansen som det søkes etter, er svært sjelden, skal det imidlertid tillates unntak fra denne regelen etter at en positiv uttalelse er avgitt av Kommisjonen i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomiteé omhandlet i artikkel 32 nr. 2.

Kriteriet for uavhengighet får ikke anvendelse når det gjelder den opplæring som er omhandlet i artikkel 23 nr. 5 og nr. 6.

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

Artikkel 21

Vedkommende myndighets beslutninger

1. Vedkommende myndighet skal angi grunnene for sine beslutninger.
2. Vedkommende myndighet skal påse at det blir innført en administrativ framgangsmåte for klager som tillater arbeidsgivere og togførere å anmode om en gjennomgang av en beslutning knyttet til en søknad i henhold til dette direktiv.
3. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre en juridisk gjennomgang av de beslutninger som blir fattet av vedkommende myndighet.

Artikkel 22

Registre og utveksling av informasjon

1. Vedkommende myndigheter skal
 - a) føre et register over alle togførerbevis som er utstedt, ajourført, fornyet, endret, utløpt, suspendert, tilbakekalt eller rapportert tapt, stjålet eller ødelagt. Dette registeret skal inneholde de opplysningene som er fastsatt i avsnitt 4 i vedlegg I for hvert enkelt togførerbevis, og opplysningene skal være tilgjengelige ved å benytte det nasjonale nummeret som er tildelt hver togfører. Registeret skal ajourføres jevnlig,
 - b) gi, etter en begrunnet anmodning, informasjon om status for slike togførerbevis til vedkommende myndigheter i de andre medlemsstatene, til Byrået eller til arbeidsgivere for togførere.
2. Alle jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal
 - a) føre et register, eller sørge for at et slikt register blir ført, over alle togførerbevis som er utstedt, ajourført, fornyet, endret, utløpt, suspendert, tilbakekalt eller rapportert tapt, stjålet eller ødelagt. Dette registeret skal inneholde de opplysningene som er fastsatt i avsnitt 4 i vedlegg I for hvert enkelt sertifikat, samt de opplysningene som gjelder de periodiske kontrollene omhandlet i artikkel 16. Registeret skal ajourføres jevnlig,
 - b) samarbeide med vedkommende myndighet i den medlemsstat der de er hjemmehørende for å utveksle informasjon med vedkom-

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

mende myndighet og gi denne tilgang til de nødvendige opplysningene,

- c) på anmodning gi informasjon om innholdet i slike sertifikater til vedkommende myndigheter i de andre medlemsstatene når dette er nødvendig som en følge av deres tverrnasjonale virksomhet.
3. Togførere skal ha tilgang til opplysninger som gjelder dem selv og som er lagret i registrene til vedkommende myndigheter og til jernbaneforetak, og skal på anmodning få en kopi av disse opplysningene.
4. Vedkommende myndigheter skal samarbeide med Byrådet for å sikre samvirkning mellom de registrene som er omhandlet i nr 1 og 2.

For å oppnå dette skal Kommisjonen innen 4. desember 2008 vedta, på grunnlag av et utkast utarbeidet av Byrådet, de grunnleggende parameterne for registrene som skal opprettes, så som hvilke opplysninger som skal registreres, deres format og en protokoll for informasjonsutveksling, tilgangsrettigheter, hvor lenge opplysningene skal beholdes og framgangsmåtene ved en eventuell konkurs. Disse tiltakene, som er ment å endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv ved å virke som et tillegg til direktivet, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som omhandlet i artikkel 32 nr. 3.

5. Vedkommende myndigheter, infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak skal påse at registrene omhandlet i nr. 1 og 2 samt hvordan slike registre drives, er i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF.
6. Byrådet skal påse at systemet som er innført i henhold til nr. 2 bokstav a) og b) er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 45/2001.

Kapittel VI

Opplæring og prøving av togførere

Artikkel 23

Opplæring

1. Opplæring av togførere skal omfatte en del som er knyttet til togførerbeviset og som gjenspeiler generell yrkesmessig kunnskap som beskrevet i vedlegg IV, samt en del som er knyttet til sertifikatet og som gjenspeiler særlig yrkesmessig kunnskap, som beskrevet i vedlegg V og VI.
2. Opplæringsmetoden skal oppfylle kriteriene fastsatt i vedlegg III.
3. De nærmere målene for opplæringen er definert i vedlegg IV for togførerbeviset, og i ved-

legg V og VI for sertifikatet. Disse særlige målene for opplæringen kan suppleres med enten

- a) relevante TSI-er vedtatt i samsvar med direktiv 96/48/EF eller direktiv 2001/16/EF. I så fall skal Kommisjonen sikre konsekvens mellom TSI-ene og vedlegg IV, V og VI, eller
- b) kriteriene foreslått av Byrådet i henhold til artikkel 17 i forordning (EF) nr. 881/2004. Disse kriteriene, som er ment å endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv ved å virke som et tillegg til direktivet, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som omhandlet i artikkel 32 nr. 3.
4. I henhold til artikkel 13 i direktiv 2004/49/EF skal medlemsstatene treffe tiltak for å påse at togfører kandidatene har lik tilgang uten forskjellsbehandling til den opplæring som er nødvendig for å oppfylle vilkårene for togførerbeviset og sertifikatet.
5. Opplæringsoppgaver knyttet til generell yrkesmessig kunnskap som omhandlet i artikkel 11 nr. 4, språkkunnskaper som omhandlet i artikkel 12 og yrkesmessig kunnskap knyttet til rulende materiell som omhandlet i artikkel 13 nr. 1 skal utføres av personer eller organer som er akkreditert eller godkjent i samsvar med artikkel 20.
6. Opplæringsoppgaver knyttet til kunnskap om infrastrukturen som omhandlet i artikkel 13 nr. 2, herunder rutekunnskap og driftsregler og –prosedyrer, skal utføres av personer eller organer som er akkreditert eller godkjent av den medlemsstat der vedkommende infrastruktur befinner seg.
7. Når det gjelder togførerbevis skal det generelle systemet for godkjenning av yrkesmessige kvalifikasjoner som ble etablert ved direktiv 2005/36/EF, fortsatt få anvendelse på godkjenning av de yrkesmessige kvalifikasjonene til togførere som er borgere i en medlemsstat og som har fått sitt opplæringssertifikat i en tredjestat.
8. En prosess for løpende opplæring skal opprettes for å sikre at personalets kompetanse blir opprettholdt, i samsvar med nr. 2 bokstav e) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

Artikkel 24

Kostnader ved opplæring

1. Medlemsstatene skal påse at de nødvendige tiltak blir truffet for å sikre at investeringer som et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning foretar med hensyn til opplæring av en tog-

fører, ikke på ubehørig måte tilgodefaller et annet jernbaneforetak eller en annen infrastrukturforvaltning i tilfeller der vedkommende togfører frivillig forlater de førstnevnte for sistnevnte jernbaneforetak eller infrastrukturforvaltning.

2. Det skal rettes særlig oppmerksomhet mot gjennomføringen av denne artikkel i rapporten omhandlet i artikkel 33, særlig med hensyn til artikkelens bokstav f).

Artikkel 25

Prøver

1. Prøvene og sensorene som skal kontrollere de nødvendige kvalifikasjonene, skal fastsettes
 - a) for den delen som gjelder togførerbeviset, av vedkommende myndighet når denne i samsvar med artikkel 14 nr. 1 fastsetter framgangsmåten som skal følges for å oppnå et togførerbevis,
 - b) for den delen som gjelder sertifikatet, av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen når disse i samsvar med artikkel 15 fastsetter framgangsmåten som skal følges for å oppnå et sertifikat.
2. Prøvene omhandlet i nr. 1 skal overvåkes av kompetente sensorer, akkreditert eller godkjent i samsvar med artikkel 20, og organiseres på en slik måte at interessekonflikter unngås.
3. Evaluering av kunnskap om infrastruktur, herunder rutekunnskap og driftsregler, skal utføres av personer eller organer som er akkreditert eller godkjent av den medlemsstat der vedkommende infrastruktur befinner seg.
4. Prøvene omhandlet i nr. 1 skal organiseres på en slik måte at all interessekonflikt unngås, men uten at dette berører muligheten for at sensor kan tilhøre det jernbaneforetaket eller den infrastrukturforvaltningen som utsteder sertifikatet.
5. Valg av sensorer og prøver kan være underlagt fellesskapskriterier fastsatt på grunnlag av et utkast utarbeidet av Byrået. Disse tiltakene, som er ment å endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv ved å virke som et tillegg til direktivet, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll som omhandlet i artikkel 32 nr. 3. Når det foreligger grunner som nødvendiggjør hastebehandling, kan Kommisjonen følge framgangsmåten for behandling av hastesaker omhandlet i artikkel 32 nr. 4.

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

6. Ved avslutningen av opplæringskurset skal det avholdes teoretiske og praktiske prøver. Kjøreevnen skal vurderes ved kjøreprøver på bane-nettet. Simulatorer kan også benyttes for å prøve ut anvendelsen av driftsregler og togførers prestasjon i særlig vanskelige situasjoner.

Kapittel VII

Vurdering

Artikkel 26

Kvalitetsstandarder

Vedkommende myndigheter skal påse at all virksomhet i forbindelse med opplæring, vurdering av ferdigheter og ajourføring av togførerbevis og sertifikater er gjenstand for løpende overvåking under et system for kvalitetsstandarder. Dette får ikke anvendelse på virksomheter som allerede omfattes av sikkerhetsstyringssystemer innført av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger i samsvar med direktiv 2004/49/EF.

Artikkel 27

Uavhengig vurdering

1. En uavhengig vurdering av framgangsmåtene for tilegning og vurdering av yrkesmessig kunnskap og kompetanse, samt av systemet for utstedelse av togførerbevis og sertifikater, skal utføres i hver enkelt medlemsstat minst hvert femte år. Dette får ikke anvendelse på virksomheter som allerede omfattes av sikkerhetsstyringssystemer innført av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger i samsvar med direktiv 2004/49/EF. Vurderingen skal utføres av kvalifiserte personer som selv ikke er involvert i de berørte virksomhetene.
2. Resultatene av disse uavhengige vurderingene skal være behørig dokumentert og lagt fram for berørte vedkommende myndigheter. Om nødvendig skal medlemsstatene treffe egnede tiltak for å rette opp eventuelle mangler som framkommer ved den uavhengige vurderingen.

Kapittel VIII

Andre medlemmer av togpersonalet

Artikkel 28

Rapport om andre medlemmer av togpersonalet

1. Byrået skal i en rapport som skal legges fram innen 4. juni 2009 og som tar hensyn til TSI-en vedrørende drift og trafikkstyring utviklet i hen-

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

hold til direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, identifisere profilen og oppgavene til andre medlemmer av togpersonalet som utfører sikkerhetskritiske oppgaver og hvis yrkesmessige kvalifikasjoner dermed bidrar til jernbanesikkerheten, som bør reguleres på fellesskapsplan ved et system av togførerbevis og/eller sertifikater som kan være tilsvarende det system som er etablert ved dette direktiv.

2. På grunnlag av denne rapporten skal Kommisjonen innen 4. juni 2010 legge fram en rapport og, dersom dette er hensiktsmessig, komme med forslag til regelverk vedrørende et sertifiseringssystem for de andre medlemmene av togpersonalet som omhandlet i nr. 1.

Kapittel IX

Kontroll og sanksjoner

Artikkel 29

Kontroll ved vedkommende myndighet

1. Vedkommende myndighet kan, om bord i tog som er i drift innenfor vedkommende myndighets jurisdiksjonsområde, når som helst kontrollere at togfører innehar de dokumenter som er utstedt i henhold til dette direktiv.
2. Uten hensyn til kontrollen omhandlet i nr. 1 kan vedkommende myndighet i tilfeller av uaktsomhet på arbeidsplassen kontrollere om vedkommende togfører opptrer i overensstemmelse med kravene i artikkel 13.
3. Vedkommende myndighet kan foreta undersøkelser vedrørende overholdelse av dette direktiv hos togførere, jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger, sensorer og opplæringssentre som driver sin virksomhet innenfor vedkommende myndighets jurisdiksjonsområde.
4. Dersom vedkommende myndighet finner at en togfører ikke lenger oppfyller ett eller flere nødvendige vilkår, skal den treffe følgende tiltak:
 - a) Dersom det dreier seg om et togførerbevis utstedt av vedkommende myndighet, skal vedkommende myndighet suspendere togførerbeviset. Suspenderingen skal være midlertidig eller permanent, avhengig av omfanget av de problemer dette medfører for jernbanesikkerheten. Vedkommende myndighet skal umiddelbart underrette den berørte togføreren og dennes arbeidsgiver om den begrunnede avgjørelsen, men uten at dette berører retten til en gjennomgang omhandlet i artikkel 21. Vedkommende myndighet skal angi hvilken framgangsmå-

te som skal følges for å få tilbake togførerbeviset.

- b) Dersom det dreier seg om et togførerbevis utstedt av en vedkommende myndighet i en annen medlemsstat, skal vedkommende myndighet henvende seg til denne myndigheten og gi en begrunnet anmodning om at det enten utføres en ytterligere inspeksjon eller at togførerbeviset blir suspendert. Den vedkommende myndighet som anmoder om dette, skal underrette Kommisjonen og andre vedkommende myndigheter om sin anmodning. Den myndighet som utstedte vedkommende togførerbevis, skal se nærmere på anmodningen innen fire uker og meddele den andre myndigheten sin beslutning. Den myndighet som utstedte togførerbeviset, skal også underrette Kommisjonen og andre vedkommende myndigheter om sin beslutning. Enhver vedkommende myndighet kan forby togførere å operere innen for sitt jurisdiksjonsområde under påvente av en meddelelse om utstedende myndighets beslutning.
- c) Dersom det dreier seg om et sertifikat, skal vedkommende myndighet henvende seg til det utstedende organ og enten anmode om at en ytterligere inspeksjon blir utført eller at sertifikatet blir suspendert. Det utstedende organet skal treffe egnede tiltak og rapportere tilbake til vedkommende myndighet innen fire uker. Vedkommende myndighet kan forby togførere å føre tog innenfor sitt jurisdiksjonsområde i påvente av rapporten fra det utstedende organet, og skal underrette Kommisjonen og andre vedkommende myndigheter om dette.

I alle tilfeller gjelder at dersom vedkommende myndighet anser at en bestemt togfører utgjør en alvorlig trussel for sikkerheten ved jernbanen, skal den umiddelbart treffe de nødvendige tiltak, som å be infrastrukturforvaltningen om å stanse toget og forby togføreren å føre tog innenfor dens jurisdiksjonsområde så lenge det er nødvendig. Vedkommende myndighet skal underrette Kommisjonen og andre vedkommende myndigheter om slike beslutninger.

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

5. Dersom en vedkommende myndighet anser at en beslutning fattet av en vedkommende myndighet i en annen medlemsstat i henhold til nr. 4, ikke er i overensstemmelse med de relevante kriteriene, skal saken henvises til Kommisjonen

som skal avgi sin uttalelse innen tre måneder. Om nødvendig skal korrigerende tiltak foreslås overfor den berørte medlemsstaten. I tilfelle av uenighet eller tvist skal saken henvises til komiteen omhandlet i artikkel 32 nr. 1, og Kommisjonen skal treffe de tiltak som er nødvendig etter framgangsmåten med forskriftskomite omhandlet i artikkel 32 nr. 2. En medlemsstat kan opprettholde et forbud rettet mot en togfører som fører tog på medlemsstatens territorium i samsvar med nr. 4 til saken er avgjort i samsvar med dette nummer.

Artikkel 30

Sanksjoner

Uten at det berører andre sanksjoner eller framgangsmåter fastsatt av dette direktiv skal medlemsstatene fastsette regler om sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv, samt treffe alle tiltak som er nødvendig for å sikre at sanksjonene 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 senest innen den dato som er fastsatt i artikkel 36 nr. 1 første ledd, og umiddelbart underrette den om eventuelle sendere endringer som påvirker disse bestemmelsene.

Kapittel X

Sluttbestemmelser

Artikkel 31

Tilpasning av vedleggene

1. Tiltak som er ment å endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv ved å tilpasse vedleggene til den vitenskapelige og tekniske utviklingen, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som omhandlet i artikkel 32 nr. 3. Når det foreligger grunner som nødvendiggjør hastebehandling, kan Kommisjonen følge framgangsmåten for behandling av hastesaker omhandlet i artikkel 32 nr. 4.
2. Der tilpasningene gjelder helse- og sikkerhetsvilkår, eller yrkesmessig kompetanse, skal Kommisjonen påse at det skjer i samråd med partene i arbeidslivet før tilpasningene utarbeides.

Artikkel 32

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen opprettet 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 evaluere utviklingen av sertifiseringen av togførere i samsvar med dette direktiv. Byrået skal, senest fire år etter vedtakelsen av de grunnleggende parameterne for registrene omhandlet i artikkel 22 nr. 4, oversende en rapport til Kommisjonen som, der dette er hensiktsmessig, inneholder forbedringer som skal gjøres i systemet vedrørende

- a) framgangsmåtene for utstedelse av togførerbevis og sertifikater,
- b) akkrediteringen av opplæringscentre og sensorer,
- c) kvalitetssystemet innført av vedkommende myndigheter,
- d) den gjensidige godkjenningen av sertifikater,
- e) hvorvidt kravene til opplæringen omhandlet i vedlegg IV, V og VI er tilstrekkelige i tilknytning til markedsstrukturen og kategoriene nevnt i artikkel 4 nr. 2 bokstav a),
- f) den innbyrdes sammenhengen mellom registrene og mobiliteten i arbeidsmarkedet.

Videre kan Byrået i denne rapporten, dersom dette er hensiktsmessig, anbefale tiltak vedrørende den teoretiske og praktiske prøvingen av søkerens yrkesmessige kunnskaper for 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 togførerbeviset og sertifikatene omhandlet i artikkel 4, og utarbeide en nytte- og kostnadsanalyse for dette.

Tiltak som er ment å endre ikke-grunnleggende deler av dette direktiv og som er knyttet til 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 som omhandlet 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 fastsatt 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.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, 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. Pliktene for innarbeidingen i nasjonal lovgivning og gjennomføringen av dette direktiv får ikke anvendelse på Kypros og Malta så lenge det ikke er opprettet noe jernbanesystem på deres territorium.

*Artikkel 37***Gradvis gjennomføring og overgangsperioder**

Tidsplanen for den gradvise gjennomføringen av dette direktiv skal være som angitt nedenfor.

1. Registrene omhandlet i artikkel 22 skal innføres innen to år etter vedtakelsen av de grunnleggende parameterne for registrene omhandlet i artikkel 22 nr. 4.

2. a) Innen to år etter vedtakelsen av de grunnleggende parameterne for registrene omhandlet i artikkel 22 nr. 4 skal sertifikater eller togførerbevis utstedes i samsvar med dette direktiv til togførere som fører tog på tvers av grenser, utfører kabotasjetjenester eller godstjenester i en annen medlemsstat, eller arbeider i minst to medlemsstater, men uten at dette berører bestemmelsene i nr. 3.

Fra samme dato skal alle togførere som utfører de tjenestene som er oppført foran, herunder togførere som ikke er innehar togførerbevis eller sertifikat i samsvar med dette direktiv, overholde de periodiske kontrollene omhandlet i artikkel 16.

b) Innen to år etter opprettelsen av registrene omhandlet i nr. 1 skal alle nye togførerbevis og sertifikater utstedes i samsvar med dette direktiv, men uten at dette berører bestemmelsene i nr. 3.

c) Innen sju år etter opprettelsen av registrene omhandlet i nr. 1 skal alle togførere inneha togførerbevis og sertifikater i samsvar med dette direktiv. De utstedende organene skal ta hensyn til all yrkesmessig kompetanse som hver enkelt togfører allerede har tilegnet seg, slik at dette kravet ikke fører til unødvendige administrative og finansielle byrder. Førerrettigheter for tog som tidligere er utstedt til en togfører, bør så langt det er mulig være sikret. De utstedende organene kan likevel bestemme, for individuelle togførere eller eventuelt for grupper av togførere at ytterligere prøver og/eller opplæring er nødvendig for å få togførerbevis og/eller sertifikater i henhold til dette direktiv.

3. To gførere som er autorisert til å føre tog i samsvar med de bestemmelsene som gjaldt før anvendelsen av nr. 2 bokstav a) eller b), kan fortsatt utføre sin yrkesmessig virksomhet på grunnlag av sine førerrettigheter, og uten anvendelse av bestemmelsene i dette direktiv, i opptil sju år fra opprettelsen av registrene omhandlet 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 lærlingene i samsvar med eksisterende nasjonale bestemmelser.

For togførere og lærlinger omhandlet i dette nummer kan involverte vedkommende myndighet eller myndigheter i unntakstilfeller gi unntak fra de medisinske kravene fastsatt i vedlegg II. Gyldigheten av et togførerbevis utstedt med et slikt unntak skal være begrenset til territoriet til vedkommende medlemsstat.

4. Vedkommende myndigheter, jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal sikre den gradvise anvendelsen av periodiske kontroller som svarer til de som er omhandlet av artikkel 16 for togførere som ikke innehar togførerbevis og sertifikater som er i overensstemmelse med dette direktiv.
5. Når en medlemsstat anmoder om det, skal Kommisjonen be Byrået, i samråd med vedkommende medlemsstat, om å utføre en nytte- og kostnadsanalyse for anvendelsen av bestemmelsene i dette direktiv for togførere som utelukkende fører tog på territoriet til vedkommende medlemsstat. Nytte- og kostnadsanalysen skal omfatte en periode på 10 år. Denne nytte- og kostnadsanalysen skal oversendes til Kommisjonen innen to år etter opprettelsen av de registrene som er omhandlet i nr. 1.

Dersom denne nytte- og kostnadsanalysen viser at kostnadene ved å anvende bestemmelsene i dette direktiv på slike togførere er større enn nytten av dette, skal Kommisjonen i samsvar med den framgangsmåten med forskriftskomiteé som det er vist til i artikkel 32 nr. 2, fatte en beslutning innen seks måneder etter at resultatene av denne nytte- og kostnadsanalysen er innkommet. Beslutningen kan være at bestemmelsene i nr. 2 bokstav b) og c) i denne artikkel ikke skal anvendes på slike togførere i en periode på opptil 10 år på territoriet til den berørte medlemsstaten.

Senest 24 måneder før utløpet av denne midlertidige unntaksperioden kan Kommisjonen, idet det tas hensyn til relevant utvikling på jernbanesektoren i den berørte medlemsstaten, i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomiteé omhandlet i artikkel 32 nr. 2 anmode Byrået om å utføre nok en nytte- og kostnadsanalyse som skal oversendes til Kommisjonen senest 12 måneder før utløpet av denne midlertidige unntaksperioden. Kommisjonen skal fatte en beslutning i samsvar med framgangsmåten beskrevet i andre 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 togførerbevis og harmonisert komplementært sertifikat

1. TOGFØRERBEVISETS SPESIFIKASJONER

De fysiske spesifikasjonene til togførerbeviset for togfører må være i overensstemmelse med ISO-standard 7810 og 7816-1.

Kortet skal lages av polykarbonat. Metodene for å verifisere togførerbevisenes spesifikasjoner for å sikre at de er i overensstemmelse med internasjonale standarder, må være i overensstemmelse med ISO-standard 10373.

2. TOGFØRERBEVISETS INNHOLD

Togførerbevisets forside skal inneholde

- a) ordene «togførerbevis» med store bokstaver på det eller de språk som anvendes i den medlemsstaten som utsteder togførerbeviset,
- b) navnet på medlemsstaten som utsteder togførerbeviset,
- c) nasjonalitetsmerket til medlemsstaten som utsteder togførerbeviset i samsvar med medlemsstatens ISO 3166-kode, trykt i negativ i et blått rektangel og omkranset av tolv gule stjerner,
- d) opplysninger som er spesifikk for det utstedte togførerbeviset, med følgende nummerering:
 - i. Innehaverens etternavn,
 - ii. innehaverens fornavn og andre navn,
 - iii. innehaverens fødselsdato og fødested,
 - iv.
 - togførerbevisets utstedelsesdato,
 - togførerbevisets utløpsdato,
 - navnet på utstedende myndighet,
 - referansenummeret tilordnet den ansatte av arbeidsgiveren (frivillig),

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

- v. togførerbevisets nummer som gir tilgang til opplysninger i det nasjonale registeret,
- vi. et fotografi av innehaveren,
- vii. innehaverens underskrift,
- viii. innehaverens faste bosted eller postadresse (frivillig),
- e) ordene «De europeiske fellesskaps modell» på det eller de språk som anvendes i medlemsstaten som utsteder togførerbeviset, samt ordet «togførerbevis» på Fellesskapets øvrige språk, trykt i gult og utgjøre togførerbevisets bakgrunn,
- f) referansefargene
 - blå: Pantone Reflex Blue,
 - gul: Pantone Yellow,
- g) tilleggsinformasjon, eller medisinske begrensninger for bruk pålagt av vedkommende myndighet i samsvar med vedlegg II, i kodet form.

Kodene skal fastsettes av Kommisjonen, i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomite omhandlet i artikkel 32 nr. 2 og på grunnlag av en anbefaling fra Byrådet.

3. SERTIFIKAT

Sertifikatet skal inneholde

- a) innehaverens etternavn,
- b) innehaverens fornavn og andre navn,
- c) innehaverens fødselsdato og fødested,
- d)
 - sertifikatets utstedelsesdato,
 - sertifikatets utløpsdato,
 - navnet på utstedende myndighet,
 - referansenummeret tilordnet den ansatte av arbeidsgiveren (frivillig),
- e) togførerbevisets nummer som gir tilgang til opplysninger i det nasjonale registeret,
- f) et fotografi av innehaveren,
- g) innehaverens underskrift,
- h) innehaverens faste bosted eller postadresse (frivillig),
- i) navn og adresse på jernbaneforetaket eller infrastrukturforvaltningen som togføreren er godkjent å føre tog for,
- j) i hvilken kategori innehaveren har rett til å føre tog,
- k) typen eller typene av rullende materiell som innehaveren er godkjent for,
- l) hvilke infrastrukturer innehaveren er godkjent å føre tog i,
- m) eventuelle ytterligere opplysninger eller begrensninger,
- n) språkkunnskaper.

4. MINSTEOPPLYSNINGER I NASJONALE REGISTERE

- a) Opplysninger knyttet til togførerbeviset:
 - Alle opplysninger som finnes på togførerbeviset og dessuten opplysninger knyttet til kontrollkrav fastsatt i artikkel 11 og 16.
- b) Opplysninger knyttet til sertifikatet:
 - Alle opplysninger som finnes på sertifikatet og dessuten opplysninger knyttet til kontrollkrav fastsatt i artikkel 12, 13 og 16.

Vedlegg II

Medisinske krav

1. GENERELLE KRAV

- 1.1. Togførere må ikke ha noen helseproblemer eller ta medisiner, legemidler eller stoffer som kan forårsake
 - plutselig bevissthetstap,
 - en reduksjon i oppmerksomhet eller konsentrasjon,
 - plutselig tap av arbeidsevne,
 - tap av balanse- eller koordineringsevne,
 - betydelig begrensning av mobilitet.

1.2. Syn

Følgende krav med hensyn til syn må overholdes:

- Synsevne på avstand med eller uten korreksjon: 1,0, minst 0,5 for dårligste øye.
- Største korreksjon: langsynthet + 5/nær-synthet -8. Avvik fra dette kan godkjennes i unntakstilfeller og etter uttalelse fra en øyespesialist. Legen fatter deretter beslutningen.
- Syn på kort og mellomlang avstand: tilstrekkelig, enten med eller uten korreksjon.
- Kontaktlinser og briller er godkjent når disse jevnlig kontrolleres av en spesialist.
- Normalt fargesyn: bruk av en godkjent prøve, som for eksempel Ishihara, samt en annen godkjent prøve dersom det er nødvendig.
- Synsfelt: fullstendig,
- Syn på begge øyne: effektivt, men ikke påkrevd når vedkommende person har fyllestgjørende tilpasning og tilstrekkelig kompenseringserfaring. Bare i tilfeller av tap av binokulært syn etter å ha begynt å arbeide:
- Binokulært synsfelt: Effektivt.
- Gjenkjenning av fargesignaler: Prøvingen skal være basert på gjenkjenning av enkeltfarger og ikke på relative forskjeller.
- Kontrastfølsomhet: God.
- Ingen progressive øyesykdommer.
- Øyenimplantater, keratotomi og keratektomi er bare tillatt på betingelse av at dette blir

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

kontrollert årlig eller med jevne mellomrom fastsatt av legen.

- Evne til å forstå blending.
- Fargede kontaktlinser og fotokromatiske linser er ikke tillatt. Linser med UV-filter er tillatt.

1.3. Krav til hørsel og tale

Tilstrekkelig hørsel bekreftet ved et audiogram, dvs.

- hørsel som er god nok til å gjennomføre en telefonsamtale og til å kunne høre varselsignaler og radiomeldinger.

Følgende verdier bør benyttes som retningslinjer:

- Hørselssvikten må ikke være større enn 40 dB ved 500 og 1000 Hz.
- Hørselssvikten må ikke være større enn 45 dB ved 2000 Hz for det øret der hørsel ved luftledning er dårligst.
- Ingen uregelmessigheter i det vestibulære system.
- Ingen kroniske taleforstyrrelser (gitt nødvendigheten av å kunne utveksle meldinger høyt og tydelig).
- Bruk av høreapparat er tillatt i særlige tilfeller.

1.4. Graviditet

I tilfelle av dårlig toleranse eller en patologisk tilstand må graviditet anses for å være grunn til midlertidig utelukkelse av togførere. Juridiske bestemmelser som beskytter gravide togførere må anvendes.

2. MINSTEKRAV TIL UNDERSØKELSER FØR ANSETTELSE

2.1. Legeundersøkelser

- En generell lege undersøkelse,
- undersøkelse av sensoriske funksjoner (syn, hørsel, fargeoppfattelse),
- blod- eller urinprøver, som blant annet tester for sukkersyke, i den utstrekning de er nødvendig for å bedømme kandidatens fysiske egnethet,
- et elektrokardiogram (EKG) ved hvile,
- prøver for psykotrope stoffer som ulovlige legemidler eller psykotrop medisiner og misbruk av alkohol som setter spørsmål ved togførerens egnethet for arbeidet,
- kognitive prøver: oppmerksomhet og konsentrasjon, hukommelse, oppfatningsevne, dømmekraft,
- kommunikasjonsevne,
- psykomotorikk – 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 yrkespsykologiske evalueringen skal fastsettes, må undersøkelsen komme til at togføreren som søker, ikke lider av noen fastslåtte yrkespsykologiske mangler, særlig når det gjelder driftsmessig egnethet eller relevant personlighetsfaktor, som vil kunne virke inn på en sikker utøvelse av togførerens plikter.

3. PERIODISKE UNDERSØKELSER ETTER ANSETTELSE

3.1. Hyppighet

Legeundersøkelser (fysisk egnethet) skal foretas minst hvert tredje år fram til 55 års alder, og deretter hvert år.

I tillegg til denne hyppigheten skal den lege som er akkreditert eller godkjent i henhold til artikkel 20, øke hyppigheten av undersøkelser dersom helsen til et medlem av personalet krever dette.

Uten at det berører artikkel 16 nr. 1 skal en egnet lege undersøkelse utføres når det er grunn til å tvile på at en innehaver av et togførerbevis eller sertifikat ikke lenger oppfylder de medisinske kravene i avsnitt 1 i vedlegg II.

Fysisk egnethet må kontrolleres jevnlig og etter alle arbeidsulykker eller fraværperioder etter en ulykke der personer er involvert. Legen som er akkreditert eller godkjent i henhold til artikkel 20, kan bestemme at det skal utføres ytterligere en egnet lege undersøkelse, særlig etter en periode på minst 30 dagers sykefravær. Arbeidsgiveren skal be den legen som er akkreditert eller godkjent i henhold til artikkel 20, om å kontrollere den fysiske egnetheten til togføreren dersom arbeidsgiver av sikkerhetsgrunner må ta togføreren ut av tjeneste.

3.2. Minstekrav til den periodiske lege undersøkelsen

Dersom togføreren overholder de kriteriene som kreves for undersøkelsen som blir utført før ansettelse, må de periodiske undersøkelsene minst omfatte

- en generell legeundersøkelse,
- en undersøkelse av sensoriske funksjoner (syn, hørsel, fargeoppfattelse),
- blod- eller urinprøver for å oppdage sukkersyke og andre forhold som indikeres av den kliniske undersøkelsen,
- prøvinger for narkotika etter en klinisk indikasjon.

I tillegg kreves det også EKG ved hvile for togførere over 40 år.

*Vedlegg III***Opplæringsmetode**

Det skal være en god balanse mellom teoretisk opplæring (i klasserom og demonstrasjoner) og praktisk opplæring (arbeidserfaring, føring av tog under og uten tilsyn på spor som er lukket og for opplæringsformål).

Dataassistert opplæring skal godtas for individuell innlæring av driftsregler, signaleringssituasjoner, osv.

Bruk av simulatorer, selv om dette ikke er obligatorisk, kan være nyttig for effektiv opplæring av togførere, de er særlig nyttige for opplæring i unormale arbeidsforhold eller for regler som ikke anvendes ofte. De har en særlig fordel ved at de kan gi praktiske muligheter for opplæring («learning-by-doing») for hendelser i den virkelige verden som det ellers ikke kan gis opplæring i. I prinsippet skal nyeste generasjon av simulatorer benyttes.

Når det gjelder tilegnelse av rutekunnskaper, skal den tilnæringsmåten som blir foretrukket være der togføreren følger en annen togfører på et egnet antall reiser langs ruten, både i dagslys og om natten. Videoer av rutene sett fra togførerens plass kan i tillegg til andre metoder benyttes som en alternativ opplæringsmetode.

*Vedlegg IV***Generell yrkeskunnskap og krav vedrørende togførerbeviset**

Den generelle opplæringen har følgende mål:

- Tilegnelse av kunnskaper og framgangsmåter vedrørende jernbaneteknologi, herunder sikkerhetsprinsipper og filosofien bak driftsbestemmelser,
- tilegnelse av kunnskap og framgangsmåter vedrørende risiko knyttet til jernbanedrift og de ulike metodene som benyttes til å kontrollere slik risiko,
- tilegnelse av kunnskap og framgangsmåter vedrørende de prinsipper som styrer en eller flere driftsmåter for jernbaner,
- tilegnelse av kunnskap og framgangsmåter vedrørende tog, deres sammensetning og tekniske krav når det gjelder motorvogner, godsvogner, personvogner og annet rullende materiell. Togførere må særlig kunne
- forstå de særlige kravene for arbeidet i yrket som togfører, betydningen av dette og de yrkesmessige og personlige kravene ved dette (lange arbeidsperioder, være borte fra hjemmet osv.),
- anvende sikkerhetsregler for personalet,

- identifisere rullende materiell,
- kjenne og anvende en arbeidsmetode på en presis måte,
- identifisere referanse- og bruksdokumenter (togførerinstruksjoner og linjebok som definert i TSI-en for drift, togførerhåndbok, reparasjons-håndbok osv.),
- lære seg atferd som er forenlig med sikkerhets-kritiske ansvarsområder,
- identifisere de framgangsmåter som anvendes ved ulykker med personskaade,
- skille mellom de ulike farer som generelt kan forekomme i jernbanedrift,
- kjenne prinsippene som styrer trafikkikkerhet,
- anvende de grunnleggende prinsippene innen elektroteknikk.

*Vedlegg V***Yrkesmessig skunnskap om rullende materiell og krav vedrørende sertifikatet**

Etter å ha fullført den særlige opplæringen for rullende materiell, må togførere kunne utføre følgende oppgaver:

1. PRØVINGER OG KONTROLLER FØR AVGANG

Togførere må kunne

- skaffe den dokumentasjonen og det utstyr som er nødvendig,
- kontrollere motorvognens kapasitet,
- kontrollere de opplysningene som er ført inn i dokumentene om bord i motorvognen,
- påse, ved å utføre de angitte kontroller og prøvninger, at motorvognen er i stand til å gi nødvendig trekraft, og at sikkerhetsstyret virker,
- kontrollere tilgjengeligheten av og funksjonaliteten til det foreskrevne verne- og sikkerhetsutstyret ved overtakelse av et lokomotiv eller ved starten av en tur,
- utføre alle rutinemessige forebyggende vedlikeholdsoperasjoner.

2. KUNNSKAP OM RULLENDE MATERIELL

For å kunne føre et lokomotiv må togførere være kjent med de kontroller og indikatorer de har til disposisjon, særlig slike som gjelder

- trekraft,
- bremsing,
- trafikkikkerhetstilknnyttede elementer.

For å kunne oppdage og lokalisere uregelmessigheter i rullende materiell, rapportere disse og avgjøre hva som kreves for å reparere disse, og i visse tilfeller å kunne treffe praktiske tiltak, må togførere være kjent med

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

- mekaniske strukturer,
 - fjærings- og sammenkoblingsutstyr,
 - hjul og boggier,
 - sikkerhetsutstyr,
 - drivstofftanker, drivstofftilførselssystem, eksosanlegg,
 - betydningen av merker inne i og utenpå det rullende materiellet, særlig de symboler som benyttes for transport av farlige gods,
 - ferdregistreringssystemer,
 - elektriske systemer og trykkluftsystemer,
 - systemer for strømavtaking og høyspenningssystemer,
 - kommunikasjonsutstyr (togradio osv.),
 - organisering av turer,
 - bestanddelene i det rullende materiellet, deres formål samt de innretninger som er spesifikke for trukket rullende materiell, særlig systemet for å stanse toget ved utlufting av bremsrøret,
 - bremsesystem,
 - de deler som er spesifikke for motorvogner,
 - trekkenhet, motorer og gir.
3. PRØVING AV BREMSENE
Togførere må kunne
- før avgang kontrollere og beregne at togets bremsekraft tilsvarer den bremsekraften som kreves for linjen, slik det er angitt i kjøretøyets dokumenter,
 - kontrollere funksjonen til de ulike bestanddelene av bremsesystemet for motorvognen og eventuelt for hele toget, før avgang, ved oppstart og underveis.
4. KJØREMÅTE OG TOGETS HØYESTE HASTIGHET I FORHOLD TIL LINJENS EGENSKAPER
Togførere må kunne
- merke seg informasjon de har fått før avgang,
 - avgjøre type kjøring og fartsgrense for toget på grunnlag av variabler som fartsbegrensninger, værforhold eller signaleringsendringer.
5. FØRING AV TOGET PÅ EN MÅTE SOM IKKE SKADER INSTALLASJONER ELLER KJØRETØYER
Togførere må kunne
- benytte alle tilgjengelige kontrollsystemer i samsvar med gjeldende regler,
 - starte toget under hensyn til friksjons- og kraftbegrensninger,
 - anvende bremsene for å minske farten og stanse, idet det tas hensyn til det rullende materiellet og installasjonene.
6. UREGELMESSIGHETER
Togførere må
- kunne være oppmerksomme med hensyn til uvanlige hendelser av betydning for togets atferd,
 - kunne inspisere toget og identifisere tegn på uregelmessigheter, skille mellom disse, treffe tiltak i samsvar med deres relative betydning og forsøke å avhjelpe dem, men alltid slik at sikkerheten til jernbanetrafikken og til personer blir prioritert,
 - kjenne til tilgjengelige midler for vern og kommunikasjon.
7. DRIFTSHENDELSER og ULYKKER, BRANN og PERSONULYKKER
Togførere må
- kunne treffe tiltak for å beskytte toget og tilkalle assistanse i tilfelle av en ulykke som involverer personer om bord i toget,
 - kunne slå fast om toget transporterer farlig gods og identifisere dette på grunnlag av togets dokumenter og vognlister,
 - kjenne framgangsmåtene for evakuering av et tog i nødsfall.
8. VILKÅR FOR Å FORTSETTE KJØRINGEN ETTER EN HENDELSE SOM INVOLVERER RULLENDE MATERIELL
Etter en hendelse må togførere kunne vurdere om kjøretøyet kan fortsette å kjøre og under hvilke vilkår dette kan skje, for å underrette infrastrukturforvaltningen om disse vilkårene så snart som mulig.
Togførere må kunne avgjøre om en sakkynndig evaluering er nødvendig før toget kan fortsette.
9. BLOKKERING AV TOGET
Togførere må kunne treffe tiltak for å sikre at toget, eller deler av toget, ikke starter eller beveger seg uventet, selv under de mest vanskelige forhold.
Videre må togførere ha kunnskap om tiltak som kan stanse et tog eller deler av et tog dersom dette uventet har begynt å bevege seg.

Vedlegg VI

Yrkesmessig kunnskap om infrastruktur og krav vedrørende sertifikatet

Saker som gjelder infrastruktur

1. PRØVING AV BREMSENE

Togførere må før avgang kunne kontrollere og beregne at togets bremsekraft tilsvarer den bremsekraften som kreves for linjen, slik det er angitt i kjøretøyets dokumenter.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

2. TYPE DRIFT OG HØYESTE HASTIGHET FOR TOGET I FORHOLD TIL LINJENS EGENSKAPER

Togførere må kunne

- merke seg informasjon de har fått, som fartsgrenser eller eventuelle signaleringsendringer,
- avgjøre typen kjøring og fartsgrense for toget på grunnlag av linjens egenskaper.

3. KUNNSKAP OM LINJEN

Togførere må kunne forvente problemer og reagere på egnet måte med hensyn til sikkerhet og andre aspekter, som punktlighet og økonomiske aspekter. De må derfor ha grundig kunnskap om jernbanelinjene og installasjoner på deres rute og om eventuelle avtalte alternative ruter.

Følgende spørsmål er viktige:

- driftsmessige forhold (sporendringer, enveiskjøring osv.),
- utføring av en strekningskontroll og rådføring med relevante dokumenter,
- identifisering av spor som kan benyttes til en gitt type kjøring,
- gjeldende trafikkregler og betydningen av signaleringssystemet,
- driftssystemet,
- linjeblokkeringsystem og tilknyttede bestemmelser,
- stasjonsnavn og -plassering, samt avstandsidentifisering av stasjoner og signalbokser og tilsvarende tilpasning av togføringen,
- overgangssignalering mellom ulike drifts- eller krafttilførselssystemer,
- fartsgrenser for de ulike togkategoriene som føres på linjen,
- topografiske profiler,
- særlige bremseforhold, for eksempel på linjer med sterkt fall,
- særlige driftsmessige trekk, som spesialsignaler, skilting, avgangsforhold osv.

4. SIKKERHETSBESTEMMELSER

Togførere må kunne

- starte togene bare etter at alle fastsatte vilkår er oppfylt (tidstabell, ordre eller signal for avgang, eventuell omstilling av signaler osv.),
- observere signaler ved sporet og i førerhuset, tolke disse umiddelbart og feilfritt og handle i henhold til disse signalene,
- føre toget sikkert og i overensstemmelse med de særlige driftsmetodene som kreves, anvende særlige metoder dersom det foreligger instruksjoner om dette, midlertidige fartsrestriksjoner, togtkjøring i motsatt ret-

ning, tillatelse til å passere faresignaler, sporskifte, snuing, kjøring gjennom byggeområder osv.,

- respektere planlagte eller ekstra stopp, og om nødvendig utføre ekstra operasjoner for passasjerer i løpet av disse stoppene som å åpne og lukke dørene.

5. FØRE TOGET

Togførere må kunne

- til enhver tid kjenne togets posisjon på linjen,
- anvende bremsene for å minske farten og stanse, idet det tas hensyn til det rullende materiellet og installasjonene,
- tilpasse føringen av toget i samsvar med tidstabellen og andre ordrer som er gitt for å spare energi, idet det tas hensyn til egenskapene til motorvognen, toget, linjen og miljøet.

6. UREGELMESSIGHETER

Togførere må

- være oppmerksomme, i den utstrekning togdriften tillater dette, på uvanlige hendelser vedrørende infrastruktur og miljø, som signaler, spor, energitilførsel, jernbaneoverganger, sporets omgivelser, annen trafikk,
- kjenne de særlige avstandene til tydelige hindringer,
- informere infrastrukturforvaltningen så snart som mulig om sted for og art av uregelmessigheter som blir observert, samt forsikre seg om at opplysningene er forstått,
- ta hensyn til infrastrukturen, sikre eller trefte tiltak for å sikre sikkerheten til trafikk og personer der dette er nødvendig.

7. DRIFTSHENDELSER og ULYKKER, BRANN og PERSONULYKKER

Togførere må

- kunne treffe tiltak for å beskytte toget og tilkalle assistanse i tilfelle av en ulykke som involverer personer,
- avgjøre hvor toget skal stanse i tilfelle av brann og om nødvendig legge forholdene til rette for evakuering av passasjerer,
- gi nyttig informasjon om brannen så snart som mulig dersom brannen ikke kan bringes under kontroll av togfører på egenhånd,
- underrette infrastrukturforvaltningen om disse forholdene så snart som mulig,
- vurdere om infrastrukturen tillater at toget fortsetter og under hvilke forhold.

8. SPRÅKPRØVER

Togførere som skal kommunisere med infrastrukturforvaltningen om kritiske sikkerhets spørsmål, må inneha språkferdigheter for det

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 12/2009 av 5. februar 2009 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2007/59/EF om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet

språket som angis av vedkommende infrastrukturforvaltning. Togføreres språkferdigheter må være slik at de kan kommunisere aktivt og effektivt i rutinesituasjoner, i vanskelig situasjoner og i nødssituasjoner.

Togførere må kunne benytte de meldinger og den kommunikasjonsmetode som er angitt i TSI-en for drift. Togførere må kunne kommunisere i overensstemmelse med nivå 3 i tabellen nedenfor:

Språk- og kommunikasjonsnivå

Den muntlige kvalifikasjonen i et språk kan deles i fem nivåer:

Nivå	Beskrivelse
5	<ul style="list-style-type: none"> – Kan tilpasse måten vedkommende snakker på til alle samtalepartnere, – kan gi uttrykk for en mening, – kan forhandle, – kan overtale, – kan gi råd.
4	<ul style="list-style-type: none"> – Kan takle helt uforutsette situasjoner, – kan gjøre antakelser, – kan uttrykke sin mening.

- | | |
|---|---|
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> – Kan takle praktiske situasjoner som medfører et uforutsett element, – kan beskrive, – kan føre en enkel konversasjon. |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> – Kan takle enkle uforutsette situasjoner, – kan stille spørsmål, – kan besvare spørsmål. |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> – Kan samtale ved hjelp av memorerte setninger. |

Vedlegg VII

Prøvenes hyppighet

Minstehyppigheten til de periodiske kontrollene skal være:

- a) For språkkunnskaper (bare for de som ikke har vedkommende språk som morsmål): Hvert tredje år eller etter mer enn ett års fravær.
- b) For kunnskaper om infrastrukturen (herunder kunnskap om ruter og driftsregler): Hvert tredje år eller etter mer enn ett års fravær på vedkommende rute.
- c) For kunnskaper om rullende materiell: Hvert tredje år.



Tykke AS O. Fredr. Anesen. Mars 2009

241401