Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►B RICHTLINIE 2007/59/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2007

über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen

(ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Richtlinie 2014/82/EU der Kommission vom 24. Juni 2014	L 184	11	25.6.2014
►M2	Richtlinie (EU) 2016/882 der Kommission vom 1. Juni 2016	L 146	22	3.6.2016

▼B

RICHTLINIE 2007/59/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2007

über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 31. Juli 2007 gebilligten gemeinsamen Entwurfs ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Nach der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft ([4]) bauen die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen ihre eigenen Sicherheitsmanagementsysteme in der Weise auf, dass im Eisenbahnsystem mindestens die gemeinsamen Sicherheitsziele erreicht, die nationalen Sicherheitsvorschriften sowie die Sicherheitsanforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erfüllt und die einschlägigen Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden angewendet werden. Im Rahmen dieser Sicherheitsmanagementsysteme sind u. a. Schulungsprogramme für das Personal und Systeme vorgesehen, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit ordnungsgemäß ausgeführt wird.

(2) Gemäß der Richtlinie 2004/49/EG benötigt ein Eisenbahnunternehmen für den Zugang zur Infrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung.

([1]) ABl. C 221 vom 8.9.2005, S. 64.
([2]) ABl. C 71 vom 22.3.2005, S. 26.
([3]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 28. September 2005 (ABl. C 227 E vom 21.9.2006, S. 464), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 14. September 2006 (ABl. C 289 E vom 28.11.2006, S. 42), Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. Januar 2007 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 25. September 2007 und Beschluss des Rates vom 26. September 2007.
([4]) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 16.

▼B

(3) Nach der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft [1] haben zugelassene Eisenbahnunternehmen seit dem 15. März 2003 das Recht auf Zugang zum transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr und werden spätestens ab 2007 das Recht auf Zugang zum gesamten Netz für inländische und grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste haben. Diese schrittweise Ausweitung der Zugangsrechte wird unweigerlich eine Zunahme des grenzüberschreitenden Einsatzes von Triebfahrzeugführern mit sich bringen. Dadurch wächst der Bedarf an Triebfahrzeugführern, die für Dienste in mehr als einem Mitgliedstaat ausgebildet und zertifiziert sind.

(4) Eine von der Kommission im Jahr 2002 durchgeführte Studie hat jedoch große Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern aufgezeigt. Um diese Unterschiede zu beseitigen und gleichzeitig den gegenwärtigen hohen Sicherheitsstandard des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft zu erhalten, sollten daher Gemeinschaftsvorschriften über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern erlassen werden.

(5) Diese Gemeinschaftsvorschriften sollten darüber hinaus zur Umsetzung der Strategien der Gemeinschaft in Bezug auf die Freizügigkeit der Arbeitnehmer, die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik beitragen und gleichzeitig Wettbewerbsverzerrungen ausschließen.

(6) Diese gemeinsamen Bestimmungen sollten vor allem darauf ausgerichtet sein, den Triebfahrzeugführern den Wechsel zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten, aber auch zwischen unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen zu erleichtern und ganz allgemein die Anerkennung der Fahrerlaubnisse und der harmonisierten Zusatzbescheinigungen durch alle Beteiligten im Eisenbahnsektor zu vereinfachen. Es ist von grundlegender Bedeutung, dass Mindestanforderungen festgelegt werden, die der Bewerber erfüllen muss, um eine Fahrerlaubnis und eine harmonisierte Zusatzbescheinigung zu erlangen.

(7) Diese Richtlinie folgt und baut weitgehend auf der historischen gemeinsamen Vereinbarung vom 27. Januar 2004 zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr [2].

(8) Selbst wenn ein Mitgliedstaat Triebfahrzeugführer, die ausschließlich in bestimmten Kategorien von Eisenbahnsystemen, -netzen und -infrastrukturen eingesetzt werden, vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausschließt, so sollte das keineswegs die Verpflichtung dieses Mitgliedstaats einschränken, die Gültigkeit der Fahrerlaubnisse für das gesamte Gebiet der Europäischen Union bzw. die Gültigkeit der harmonisierten Zusatzbescheinigungen für die betreffende Infrastruktur anzuerkennen.

[1] ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

[2] ABl. L 195 vom 27.7.2005, S. 18.

▼B

(9) Es sollten jedenfalls die Anforderungen an das Mindestalter für Triebfahrzeugführer, die physische und arbeitspsychologische Eignung des Bewerbers, seine Berufserfahrung und sein Wissen in bestimmten, für das Führen eines Zuges relevanten Bereichen sowie die Kenntnis der Infrastrukturen und der dort verwendeten Sprache vorgeschrieben werden.

(10) Zur Verbesserung der Kostenwirksamkeit sollte die Ausbildung, die Triebfahrzeugführer zur Erlangung einer harmonisierten Zusatzbescheinigung absolvieren müssen, soweit möglich und unter Sicherheitsgesichtspunkten wünschenswert, auf die besonderen Dienste konzentriert werden, die vom Triebfahrzeugführer zu erbringen sind, beispielsweise Rangierbetrieb, Wartungsarbeiten, Personen- oder Güterverkehrdienste. Bei der Beurteilung der Durchführung dieser Richtlinie sollte die Europäische Eisenbahnagentur (nachstehend „Agentur“ genannt) der Frage nachgehen, ob die im Anhang aufgeführten Ausbildungsanforderungen geändert werden sollten, um der sich abzeichnenden neuen Struktur des Marktes besser Rechnung zu tragen.

(11) Die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, die harmonisierte Zusatzbescheinigungen ausstellen, können selbst Schulungsmaßnahmen für die allgemeinen beruflichen Kenntnisse, die Sprachkenntnisse sowie die Kenntnis der Fahrzeuge und der Infrastruktur anbieten. Bei den Prüfungen sollten Interessenkonflikte jedoch vermieden werden, ohne dass ausgeschlossen wird, dass ein Prüfer dem die harmonisierte Zusatzbescheinigung ausstellenden Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber angehört.

(12) Im Einklang mit Artikel 13 Absatz 4 der Richtlinie 2004/49/EG sind Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber für die Berufsausbildung der Triebfahrzeugführer, die sie beschäftigen, verantwortlich. Die Eisenbahnunternehmen und die Infrastrukturbetreiber sollten zu diesem Zweck im Einklang mit Artikel 13 Absatz 3 der genannten Richtlinie die von diesen Triebfahrzeugführern schon absolvierte Berufsausbildung sowie die schon erworbenen Fachkenntnisse berücksichtigen. Es ist auch wichtig, sicherzustellen, dass eine ausreichende Anzahl an Triebfahrzeugführern ausgebildet wird. In diesem Zusammenhang ist es jedoch erforderlich, Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die von einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber für die Ausbildung eines Triebfahrzeugführers getätigte Investition nicht auf unberechtigte Weise einem anderen Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber zugute kommt, wenn der Triebfahrzeugführer sie freiwillig für dieses andere Eisenbahnunternehmen oder diesen anderen Infrastrukturbetreiber verlässt. Diese Maßnahmen können verschiedenster Art sein, wie zum Beispiel nationale Rechtsvorschriften, Tarifverträge, Vertragsklauseln zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Arbeitgeber, oder, falls der Triebfahrzeugführer dem zustimmt, Vereinbarungen über die Bedingungen für die Übernahme von Triebfahrzeugführern von einem Unternehmen durch ein anderes Unternehmen.

(13) Die Befähigung des Personals sowie die Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften werden im Rahmen der Interoperabilitäts-Richtlinien behandelt, insbesondere als Teil der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“. Die Kohärenz zwischen den TSI

▼B

und den Anhängen der vorliegenden Richtlinie muss gewährleistet werden. Die Kommission wird dies durch Änderung oder Anpassung der maßgeblichen TSI an die vorliegende Richtlinie und ihre Anhänge unter Anwendung der Verfahren erreichen, die in der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ([1]) und in der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ([2]) vorgesehen sind.

(14) Um die Freizügigkeit zu vergrößern und die Sicherheit im gemeinschaftlichen Eisenbahnverkehr zu erhöhen, sollte dem anderen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben im Triebfahrzeug oder im Zug betrauten Zugpersonal besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Deshalb sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass das andere mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Zugpersonal die Minimalanforderungen der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ erfüllt. Unter Berücksichtigung der nationalen Umsetzungspläne, die die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung dieser TSI zu notifizieren haben, sollte die Agentur die möglichen Optionen für die Zertifizierung anderen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Zugpersonals feststellen und eine Folgenabschätzung dieser Optionen vornehmen. Auf der Grundlage dieses Berichts sollte die Kommission gegebenenfalls einen Vorschlag über die Bedingungen und Verfahren der Zertifizierung des anderen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben im Triebwagen oder im Zug betrauten Zugpersonals vorlegen.

(15) Die mit dieser Richtlinie eingeführten Anforderungen im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigung sollten lediglich die rechtlichen Voraussetzungen für die Berechtigung eines Triebfahrzeugführers, Züge zu führen, betreffen. Alle anderen das Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreiber, die Infrastruktur und die Fahrzeuge betreffenden rechtlichen Anforderungen, die mit den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften vereinbar sind und in nicht diskriminierender Weise angewandt werden, sollten ebenfalls erfüllt sein, bevor ein Triebfahrzeugführer einen Zug auf einer bestimmten Infrastruktur führen darf.

(16) Diese Richtlinie sollte weder die Anwendung der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr ([3]) noch die der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr ([4]) berühren.

([1]) ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG der Kommission (ABl. L 141 vom 2.6.2007, S. 63).
([2]) ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/32/EG.
([3]) ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).
([4]) ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

▼B

(17) Damit die erforderliche Einheitlichkeit und Transparenz gewährleistet ist, sollte die Gemeinschaft ein einheitliches, von allen Mitgliedstaaten gegenseitig anerkanntes Modell für die Zertifizierung festlegen, durch die sowohl die Erfüllung bestimmter Mindestanforderungen durch die Triebfahrzeugführer als auch ihre Fachkenntnisse und Sprachkenntnisse bescheinigt werden, wobei die Erteilung der Fahrerlaubnisse den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die Ausstellung der harmonisierten Zusatzbescheinigungen den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern überlassen sein sollte.

(18) Die Agentur sollte ferner prüfen, ob an Stelle der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigungen eine Chipkarte eingesetzt werden kann. Eine solche Chipkarte hätte den Vorteil, diese beiden Elemente zu kombinieren, und könnte auch für andere Anwendungen entweder im Bereich der Sicherheit oder für die Personalverwaltung der Triebfahrzeugführer eingesetzt werden.

(19) Die Sicherheitsbehörden sollten sämtliche in der Fahrerlaubnis, der harmonisierten Zusatzbescheinigung und den Registern der Fahrerlaubnisse und harmonisierten Zusatzbescheinigungen enthaltenen Informationen nutzen, um die Bewertung des Verfahrens zur Zertifizierung des Personals gemäß den Artikeln 10 und 11 der Richtlinie 2004/49/EG zu erleichtern und die in jenen Artikeln vorgesehene Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen zu beschleunigen.

(20) Die Beschäftigung von Triebfahrzeugführern, die entsprechend dieser Richtlinie zertifiziert sind, sollte die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber nicht von der Pflicht befreien, ein System zur Überwachung und internen Kontrolle der Befähigung und des Verhaltens ihrer Triebfahrzeugführer gemäß Artikel 9 und Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG einzurichten, wobei die Beschäftigungsaspekte Teil dieses Systems sein sollten. Die harmonisierte Zusatzbescheinigung sollte Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber nicht von ihrer Verantwortung für alle Aspekte der Sicherheit und insbesondere für die Ausbildung ihres Personals entbinden.

(21) Einige Unternehmen erbringen die Dienstleistung des Triebfahrzeugführers für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber. In diesen Fällen sollte die Verantwortung dafür, dass ein Triebfahrzeugführer eine Fahrerlaubnis und eine Bescheinigung entsprechend dieser Richtlinie besitzt, bei dem Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber liegen, das bzw. der den Triebfahrzeugführer unter Vertrag nimmt.

(22) Für das weitere wirksame Funktionieren des Eisenbahnverkehrs ist es erforderlich, dass die Fahrberechtigungen von Triebfahrzeugführern, die ihren Beruf bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgeübt haben, während eines Übergangszeitraums weiterhin Bestand haben.

▼B

(23) Bei der Ersetzung von Fahrberechtigungen, die Triebfahrzeugführern vor Beginn der Anwendung der einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie erteilt wurden, durch harmonisierte Zusatzbescheinigungen oder Fahrerlaubnisse gemäß dieser Richtlinie sollte unnötiger Verwaltungs- und Finanzaufwand so weit wie möglich vermieden werden. Bereits erteilte Fahrberechtigungen sollten deshalb im Rahmen des Möglichen aufrechterhalten werden. Die erteilende Stelle sollte den Qualifikationen und Erfahrungen der jeweiligen Triebfahrzeugführer oder Gruppe von Triebfahrzeugführern Rechnung tragen, wenn diese Fahrberechtigungen zu ersetzen sind. Die erteilende Stelle sollte anhand der Qualifikationen und/oder Erfahrungen entscheiden, ob es bei einem Triebfahrzeugführer oder einer Gruppe von Triebfahrzeugführern erforderlich ist, dass sie eine zusätzliche Prüfung und/oder Schulung absolvieren, bevor sie ihre die Fahrberechtigungen ersetzenden Fahrerlaubnisse oder harmonisierten Zusatzbescheinigungen erhalten können. Die erteilende Stelle sollte deshalb entscheiden können, ob die Qualifikationen und/oder Erfahrungen für die Erteilung der vorgeschriebenen Fahrerlaubnisse und harmonisierten Zusatzbescheinigungen ausreichen, ohne dass eine weitere Prüfung oder Schulung erforderlich ist.

(24) Wenn ein Triebfahrzeugführer den Arbeitgeber wechselt, sollte ebenfalls unnötiger Verwaltungs- und Finanzaufwand vermieden werden. Ein Eisenbahnunternehmen, das einen Triebfahrzeugführer einstellt, sollte den bereits erworbenen Qualifikationen Rechnung tragen und zusätzliche Prüfungen und Schulungsmaßnahmen so weit wie möglich vermeiden.

(25) Unbeschadet der allgemeinen Regelung zur gegenseitigen Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen ([1]), die bis zum Ende des Übergangszeitraums weiter Anwendung findet, sollte die vorliegende Richtlinie hinsichtlich der Fahrberechtigungen, die Triebfahrzeugführern vor Beginn der Anwendung dieser Richtlinie erteilt wurden, kein Recht auf gegenseitige Anerkennung begründen.

(26) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ([2]) erlassen werden.

(27) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Bedingungen und Kriterien für die Umsetzung dieser Richtlinie aufzustellen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie oder eine Ergänzung dieser Richtlinie durch Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.

([1]) ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/100/EG des Rates (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 141).

([2]) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

▼B

(28) Wenn aus Gründen äußerster Dringlichkeit die Fristen, die normalerweise im Rahmen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle Anwendung finden, nicht eingehalten werden können, sollte die Kommission die Möglichkeit haben, bei der Festlegung gemeinschaftlicher Kriterien für die Auswahl der Prüfer und Prüfungen gemäß sowie bei der Anpassung der Anhänge an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt gemäß dieser Richtlinie das Dringlichkeitsverfahren des Artikels 5a Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG anzuwenden.

(29) Nach Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung [1] sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Tabellen aufzustellen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen dieser Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen.

(30) Die Mitgliedstaaten sollten Kontrollen der Einhaltung dieser Richtlinie und geeignete Maßnahmen für den Fall vorsehen, dass ein Triebfahrzeugführer gegen Bestimmungen dieser Richtlinie verstößt.

(31) Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Sanktionen für Verstöße gegen einzelstaatliche Vorschriften, die zur Umsetzung dieser Richtlinie erlassen werden, vorsehen.

(32) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung eines gemeinsamen Rechtsrahmens für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge des Personen- und Güterverkehrverkehrs führen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen dieser Richtlinie besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(33) Aus Gründen der Kostenwirksamkeit könnte es sich als zweckmäßig erweisen, Triebfahrzeugführer, die ausschließlich im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats eingesetzt werden, für einen befristeten Zeitraum von der Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie auszunehmen, die sich auf die Verpflichtung dieser Triebfahrzeugführer beziehen, Fahrerlaubnisse und harmonisierte Zusatzbescheinigungen entsprechend dieser Richtlinie zu besitzen. Die Bedingungen für diese Ausnahmen sollten klar festgelegt werden.

(34) Für Mitgliedstaaten, die nicht über ein Eisenbahnsystem verfügen und auch in nächster Zukunft nicht über ein solches verfügen werden, wäre die Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie unverhältnismäßig und sinnlos. Daher sollten diese Mitgliedstaaten von der Verpflichtung zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie freigestellt werden, solange sie nicht über ein Eisenbahnsystem verfügen —

[1] ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

▼B

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ZWECK, GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Zweck

In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen und Verfahren für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, festgelegt. In ihr wird geregelt, welche Aufgaben den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Triebfahrzeugführern und anderen Betroffenen des Sektors, insbesondere Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und Ausbildungszentren, zukommen.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für die Triebfahrzeugführer, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft für ein Eisenbahnunternehmen, das über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen muss, oder für einen Infrastrukturbetreiber, der über eine Sicherheitsgenehmigung verfügen muss, führen.

(2) Die Mitgliedstaaten dürfen Güterzüge nicht aufgrund innerstaatlicher Vorschriften für sonstiges Zugpersonal in Güterzügen daran hindern, Grenzen zu überqueren oder Inlandsverkehrsdienste in ihrem Hoheitsgebiet zu erbringen.

(3) Unbeschadet des Artikels 7 können die Mitgliedstaaten von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Triebfahrzeugführer ausnehmen, die ausschließlich in folgenden Bereichen eingesetzt werden:

a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadtbahnsysteme;

b) Netzen, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personen- und Güterbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind;

c) Eisenbahninfrastruktur im Privateigentum, die ausschließlich zur Nutzung durch den Eigentümer der Infrastruktur für den eigenen Güterverkehr besteht;

d) Streckenabschnitten, die für Instandhaltungs-, Erneuerungs- oder Modernisierungsarbeiten für den normalen Verkehr vorübergehend gesperrt sind.

▼B

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) „zuständige Behörde“ die Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2004/49/EG;

b) „Triebfahrzeugführer“ eine Person, die in der Lage und befugt ist, Züge, einschließlich Lokomotiven, Rangierlokomotiven, Bauzügen, Eisenbahnfahrzeugen für Unterhaltungsarbeiten und Zügen für den Personen- oder Güterverkehr, selbstständig, verantwortlich und sicher zu führen;

c) „anderes mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautes Zugpersonal“ das im Zug befindliche Personal, das keine Triebfahrzeugführer ist, aber zur Sicherheit des Zuges, der Fahrgäste und der beförderten Güter beiträgt;

d) „Eisenbahnsystem“ das System, das durch die Strecken und ortsfeste Anlagen umfassende Eisenbahninfrastruktur und durch die auf dieser Infrastruktur verkehrenden Fahrzeuge jeder Kategorie und Herkunft gebildet wird, wie es in den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG definiert wurde;

e) „Infrastrukturbetreiber“ jede Stelle oder jedes Unternehmen, die bzw. das gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon zuständig ist und auch die Führung der Betriebsleit- und Sicherheitssysteme der Infrastruktur umfassen kann. Die Funktionen des Infrastrukturbetreibers in einem Schienennetz oder in Teilen davon können verschiedenen Stellen oder Unternehmen übertragen werden;

f) „Eisenbahnunternehmen“ jedes Eisenbahnunternehmen im Sinne der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Infrastrukturkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur ([1]) sowie jedes sonstige öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss. Dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung sicherstellen;

g) „technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)“ die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen und zur Gewährleistung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems im Sinne der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG gelten;

([1]) ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG.

▼B

h) „Agentur“ die durch die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) vom 29. April 2004 errichtete Europäische Eisenbahnagentur;

i) „Sicherheitsbescheinigung“ die Bescheinigung, die einem Eisenbahnunternehmen von einer zuständigen Behörde gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG erteilt wurde;

j) „Bescheinigung“ die harmonisierte Zusatzbescheinigung, in der aufgeführt ist, auf welcher Infrastruktur der Inhaber fahren und welche Fahrzeuge er führen darf;

k) „Sicherheitsgenehmigung“ die Genehmigung, die einem Infrastrukturbetreiber von einer zuständigen Behörde gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2004/49/EG erteilt wird;

l) „Ausbildungszentrum“ eine von der zuständigen Behörde für die Erteilung der Lehrgänge zugelassene oder anerkannte Stelle.

KAPITEL II

ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRERN

Artikel 4

Gemeinschaftsmodell für die Zertifizierung

(1) Jeder Triebfahrzeugführer muss die für das Führen eines Zuges erforderliche Eignung und Qualifikation besitzen und folgende Dokumente vorweisen können:

a) eine Fahrerlaubnis, aus der hervorgeht, dass der Triebfahrzeugführer die Mindestvoraussetzungen in Bezug auf medizinische Anforderungen, Grundausbildung und allgemeine berufliche Kenntnisse erfüllt. Die Fahrerlaubnis enthält die persönlichen Daten des Triebfahrzeugführers, die ausstellende Behörde und die Gültigkeitsdauer. Bis zur Festlegung des Gemeinschaftsmodells für die Zertifizierung nach Absatz 4 hat die Fahrerlaubnis den Anforderungen des Anhangs I zu entsprechen;

b) eine oder mehrere Bescheinigungen, in der bzw. denen aufgeführt ist, auf welcher Infrastruktur der Inhaber welche Fahrzeuge führen darf. Jede Bescheinigung hat den Anforderungen des Anhangs I zu entsprechen.

(2) Die vorgeschriebene Bescheinigung für einen bestimmten Teil der Infrastruktur ist jedoch in den nachstehend aufgeführten Ausnahmefällen nicht erforderlich, sofern ein anderer Triebfahrzeugführer, der über eine gültige Bescheinigung für die betreffende Infrastruktur verfügt, während des Fahrbetriebs neben dem Triebfahrzeugführer sitzt:

a) vom Infrastrukturbetreiber festgelegte Umleitung von Zügen oder Instandhaltung der Gleise aufgrund von Störungen des Eisenbahndienstes;

([1]) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1. Berichtigte Fassung im ABl. L 220 vom 21.6.2004, S. 3.

▼B

b) einmalige Sonderfahrten mit historischen Zügen;

c) einmalige Sonderfahrten im Güterverkehr, sofern der Infrastrukturbetreiber zustimmt;

d) Auslieferung oder Vorführung eines neuen Zuges oder Triebfahrzeugs;

e) Ausbildungs- und Prüfungsfahrten von Triebfahrzeugführern.

Der Rückgriff auf diese Möglichkeit liegt in der Entscheidung des Eisenbahnunternehmens und kann weder von dem betreffenden Infrastrukturbetreiber noch von der zuständigen Behörde vorgeschrieben werden.

Wird ein zusätzlicher Fahrer auf die vorstehend festgelegte Weise eingesetzt, so ist das dem Infrastrukturbetreiber zuvor mitzuteilen.

(3) Die Bescheinigung berechtigt zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen einer oder mehrerer der folgenden Klassen:

a) Klasse A: Rangierlokomotiven, Bauzüge, Eisenbahnfahrzeuge für Unterhaltungsarbeiten und alle anderen Lokomotiven während des Rangierbetriebs;

b) Klasse B: Personen- und/oder Güterverkehr.

Eine Bescheinigung kann eine Genehmigung für alle Kategorien enthalten, die alle Codes nach Absatz 4 abdeckt.

(4) Bis zum 4. Dezember 2008 legt die Kommission auf der Grundlage eines von der Agentur erarbeiteten Entwurfs ein Gemeinschaftsmodell für die Fahrerlaubnis, die Bescheinigung und die beglaubigte Kopie der Bescheinigung fest und bestimmt auch deren äußere Merkmale; dabei trägt die Kommission Maßnahmen für den Fälschungsschutz Rechnung. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 32 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Bis zum 4. Dezember 2008 legt die Kommission nach dem in Artikel 32 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung im Zusammenhang mit den Gemeinschaftscodes für die verschiedenen Typen in den Kategorien A und B nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels fest.

Artikel 5

Maßnahmen gegen Betrug

Die zuständigen Behörden und die ausstellenden Stellen ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um der Fälschung von Fahrerlaubnissen und Bescheinigungen und der Manipulation der in Artikel 22 vorgesehenen Register vorzubeugen.

▼B

Artikel 6

Eigentum, Sprache und ausstellende Stellen

(1) Die Fahrerlaubnis ist Eigentum des Inhabers und wird von der zuständigen Behörde im Sinne des Artikels 3 Buchstabe a ausgestellt. Wenn eine zuständige Behörde oder ihr Vertreter eine Fahrerlaubnis in einer Landessprache ausstellt, die keine Gemeinschaftssprache ist, stellt sie bzw. er eine zweisprachige Fassung der Fahrerlaubnis aus, bei der eine Gemeinschaftssprache verwendet wird.

(2) Die Bescheinigung wird vom Eisenbahnunternehmen oder vom Infrastrukturbetreiber ausgestellt, das bzw. der den Triebfahrzeugführer beschäftigt oder unter Vertrag genommen hat. Die Bescheinigung ist Eigentum des ausstellenden Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers; der Triebfahrzeugführer hat jedoch gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG einen Anspruch auf Ausstellung einer beglaubigten Kopie. Wenn ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber eine Bescheinigung in einer Landessprache ausstellt, die keine Gemeinschaftssprache ist, stellt es bzw. er eine zweisprachige Fassung der Bescheinigung aus, bei der eine Gemeinschaftssprache verwendet wird.

Artikel 7

Geografischer Geltungsbereich

(1) Eine Fahrerlaubnis gilt für das gesamte Gebiet der Gemeinschaft.

(2) Eine Bescheinigung gilt ausschließlich für die in ihr aufgeführten Infrastrukturen und Fahrzeuge.

Artikel 8

Anerkennung der Zertifizierungsdokumente von Triebfahrzeugführern aus Drittländern

Zertifizierungsdokumente von Triebfahrzeugführern aus Drittländern, die ausschließlich in grenzüberschreitenden Abschnitten des Eisenbahnsystems eines Mitgliedstaats eingesetzt werden, können von diesem Mitgliedstaat im Rahmen bilateraler Vereinbarungen mit dem betreffenden Drittland anerkannt werden.

KAPITEL III

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ERTEILUNG DER FAHRERLAUBNIS UND DER BESCHEINIGUNG

Artikel 9

Mindestanforderungen

(1) Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis ist, dass der Bewerber die in den Artikeln 10 und 11 genannten Mindestanforderungen erfüllt. Voraussetzung für die Erteilung einer Bescheinigung und für deren weitere Gültigkeit ist, dass der Bewerber Inhaber einer Fahrerlaubnis ist und die in den Artikeln 12 und 13 genannten Mindestanforderungen erfüllt.

(2) Ein Mitgliedstaat kann für die Erteilung von Fahrerlaubnissen in seinem Hoheitsgebiet strengere Anforderungen festlegen. Dessen ungeachtet erkennt er die von anderen Mitgliedstaaten erteilten Fahrerlaubnisse gemäß Artikel 7 an.

▼B

Abschnitt I

Fahrerlaubnis

Artikel 10

Mindestalter

Die Mitgliedstaaten schreiben für die Bewerber um eine Fahrerlaubnis ein Mindestalter vor, das mindestens 20 Jahre beträgt. Die Mitgliedstaaten können jedoch Bewerbern, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, eine Fahrerlaubnis erteilen, die nur im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat, gültig ist.

Artikel 11

Grundlegende Anforderungen

(1) Der Bewerber muss eine mindestens neunjährige Schulausbildung (Primar- und Sekundarstufe) sowie eine Grundausbildung, die der Stufe 3 gemäß der Entscheidung 85/368/EWG des Rates vom 16. Juli 1985 über die Entsprechungen der beruflichen Befähigungsnachweise zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften [1] entspricht, erfolgreich abgeschlossen haben.

(2) Der Bewerber muss seine physische Eignung im Rahmen einer ärztlichen Untersuchung nachweisen, die je nach Festlegung durch den Mitgliedstaat entweder von einem gemäß Artikel 20 zugelassenen oder anerkannten Arzt oder unter dessen Aufsicht durchgeführt wird. Diese Untersuchung erstreckt sich mindestens auf die in Anhang II Abschnitte 1.1, 1.2, 1.3 und 2.1 aufgeführten Punkte.

(3) Der Bewerber muss seine arbeitspsychologische Eignung im Rahmen einer Untersuchung nachweisen, die je nach Festlegung durch den Mitgliedstaat entweder von einem gemäß Artikel 20 zugelassenen oder anerkannten Psychologen oder Arzt oder unter dessen Aufsicht durchgeführt wird. Diese Untersuchung erstreckt sich mindestens auf die in Anhang II Abschnitt 2.2 aufgeführten Punkte.

(4) Der Bewerber muss seine allgemeinen Fachkenntnisse im Rahmen einer Prüfung nachgewiesen haben, die mindestens die in Anhang IV aufgeführten allgemeinen Themen umfasst.

Abschnitt II

Bescheinigung

Artikel 12

Sprachkenntnisse

Der Bewerber muss die in Anhang VI vorgeschriebenen Sprachkenntnisse vorweisen, welche für die Infrastrukturen geprüft werden, für die die Bescheinigung beantragt wird.

Artikel 13

Berufliche Qualifikation

(1) Der Bewerber muss eine Prüfung seiner beruflichen Kenntnisse und seiner Befähigung für die Fahrzeuge bestanden haben, für die die Bescheinigung angestrebt wird. Diese Prüfung muss mindestens die in Anhang V aufgeführten allgemeinen Themen umfassen.

[1] ABl. L 199 vom 31.7.1985, S. 56.

▼B

(2) Der Bewerber muss eine Prüfung seiner beruflichen Kenntnisse und seiner Befähigung für die jeweiligen Infrastrukturen bestanden haben, für die die Bescheinigung angestrebt wird. Diese Prüfung muss mindestens die in Anhang VI aufgeführten Themen umfassen. Gegebenenfalls werden in dieser Prüfung auch die Sprachkenntnisse gemäß Anhang VI Abschnitt 8 geprüft.

(3) Der Bewerber wird vom Eisenbahnunternehmen oder vom Infrastrukturbetreiber für dessen in der Richtlinie 2004/49/EG vorgeschriebenes Sicherheitsmanagementsystem geschult.

KAPITEL IV

VERFAHREN FÜR DIE ERTEILUNG DER FAHRERLAUBNIS UND DER BESCHEINIGUNG

Artikel 14

Erteilung der Fahrerlaubnis

(1) Die zuständige Behörde macht das Verfahren zur Erteilung einer Fahrerlaubnis öffentlich bekannt.

(2) Alle Anträge auf Erteilung einer Fahrerlaubnis sind vom Bewerber selbst oder von einer Stelle in seinem Namen bei der zuständigen Behörde einzureichen.

(3) Der Antrag bei der zuständigen Behörde kann auf die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis, auf eine Aktualisierung der Einzelangaben in der Fahrerlaubnis, auf eine Erneuerung oder auf die Ausstellung eines Duplikats gerichtet sein.

(4) Die zuständige Behörde erteilt die Fahrerlaubnis so bald wie möglich, spätestens jedoch einen Monat nach Eingang aller erforderlichen Unterlagen.

(5) Die Fahrerlaubnis ist vorbehaltlich des Artikels 16 Absatz 1 zehn Jahre lang gültig.

(6) Die Fahrerlaubnis wird in einem einzigen Original erteilt. Jede Art der Vervielfältigung, ausgenommen der Fall eines Antrags auf Ausstellung eines Duplikats durch die zuständige Behörde, ist verboten.

Artikel 15

Ausstellung der Bescheinigung

Jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber richtet im Rahmen seines Sicherheitsmanagementsystems Verfahren für die Ausstellung oder Aktualisierung der Bescheinigungen gemäß dieser Richtlinie ein sowie Beschwerdeverfahren, die es den Triebfahrzeugführern ermöglichen, die Überprüfung einer Entscheidung über die Ausstellung, Aktualisierung, Aussetzung oder Entziehung einer Bescheinigung zu verlangen.

Die Parteien können sich an die zuständige Behörde oder an eine unabhängige Beschwerdestelle wenden, sollte keine Einigung erzielt werden.

▼B

Das Eisenbahnunternehmen bzw. der Infrastrukturbetreiber aktualisiert die Bescheinigung unverzüglich, wenn dem Inhaber der Bescheinigung zusätzliche Genehmigungen für bestimmte Fahrzeuge oder Infrastrukturen erteilt wurden.

Artikel 16

Regelmäßige Überprüfungen

(1) Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Fahrerlaubnis hat sich der Inhaber regelmäßigen Überprüfungen und bzw. oder Kontrollen der in Artikel 11 Absätze 2 und 3 genannten Anforderungen zu unterziehen. Bei den medizinischen Anforderungen ist die Mindesthäufigkeit nach Anhang II Abschnitt 3.1 einzuhalten. Diese ärztlichen Untersuchungen werden von einem gemäß Artikel 20 zugelassenen oder anerkannten Arzt oder unter dessen Aufsicht durchgeführt. Für die allgemeinen beruflichen Kenntnisse gilt Artikel 23 Absatz 8.

Bei Erneuerung einer Fahrerlaubnis überprüft die zuständige Behörde anhand des Registers nach Artikel 22 Absatz 1 Buchstabe a, ob der Triebfahrzeugführer die Anforderungen des Unterabsatzes 1 des vorliegenden Absatzes erfüllt hat.

(2) Zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit der Bescheinigung hat sich der Inhaber regelmäßigen Überprüfungen und bzw. oder Kontrollen der in den Artikeln 12 und 13 genannten Anforderungen zu unterziehen. Die Häufigkeit dieser Überprüfungen und/oder Kontrollen ist vom Eisenbahnunternehmen oder vom Infrastrukturbetreiber, das bzw. der den Triebfahrzeugführer beschäftigt oder unter Vertrag genommen hat, gemäß seinem internen Sicherheitsmanagementsystem festzulegen, wobei die in Anhang VII vorgesehene Mindesthäufigkeit einzuhalten ist.

Bei jeder dieser Überprüfungen bestätigt die Stelle, die die Bescheinigung ausgestellt hat, durch einen Vermerk auf der Bescheinigung selbst und einen entsprechenden Eintrag im Register nach Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe a, dass der Triebfahrzeugführer die Anforderungen des Unterabsatzes 1 des vorliegenden Absatzes erfüllt hat.

(3) Versäumt der Triebfahrzeugführer eine regelmäßige Überprüfung oder ergibt die Überprüfung ein negatives Ergebnis, so gilt das Verfahren des Artikels 18.

Artikel 17

Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses

Wenn ein Triebfahrzeugführer nicht länger für ein Eisenbahnunternehmen oder einen Infrastrukturbetreiber arbeitet, setzt das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber die zuständige Behörde unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Fahrerlaubnis bleibt gültig, solange die Voraussetzungen des Artikels 16 Absatz 1 weiterhin erfüllt sind.

Die Bescheinigung wird ungültig, wenn ihr Inhaber nicht länger als Triebfahrzeugführer beschäftigt ist. Der Inhaber erhält jedoch eine beglaubigte Kopie der Bescheinigung und sämtlicher Nachweise seiner Ausbildung, seiner Qualifikation, seiner Berufserfahrung und seiner beruflichen Befähigung. Bei der Ausstellung einer Bescheinigung an einen Triebfahrzeugführer trägt ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber diesen Unterlagen Rechnung.

▼B

Artikel 18

Überwachung von Triebfahrzeugführern durch Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber

(1) Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind zu verpflichten, dafür zu sorgen und zu überprüfen, dass die Fahrerlaubnisse und die Bescheinigungen der von ihnen beschäftigten oder unter Vertrag genommenen Triebfahrzeugführer gültig sind.

Sie richten ein System zur Überwachung ihrer Triebfahrzeugführer ein. Stellen die Ergebnisse einer solchen Überwachung die berufliche Befähigung eines Triebfahrzeugführers und die Aufrechterhaltung der Fahrerlaubnis oder der Bescheinigung in Frage, so ergreift das Eisenbahnunternehmen bzw. der Infrastrukturbetreiber unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen.

(2) Ist ein Triebfahrzeugführer der Ansicht, dass sein Gesundheitszustand seine berufliche Eignung in Frage stellt, so hat er je nach Sachlage unverzüglich das Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber zu unterrichten.

Sobald ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber davon Kenntnis hat oder von einem Arzt darüber unterrichtet wird, dass der Gesundheitszustand eines Triebfahrzeugführers sich so weit verschlechtert hat, dass seine berufliche Eignung in Frage gestellt ist, ergreift es bzw. er unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich der Untersuchung nach Anhang II Abschnitt 3.1. und, gegebenenfalls, der Entziehung der Bescheinigung sowie der Aktualisierung des Registers nach Artikel 22 Absatz 2. Darüber hinaus hat es bzw. er dafür zu sorgen, dass ein Triebfahrzeugführer während seines Dienstes zu keinem Zeitpunkt unter dem Einfluss von Stoffen steht, die seine Konzentration, seine Aufmerksamkeit oder sein Verhalten beeinträchtigen können. Die zuständige Behörde ist in jedem Fall unverzüglich zu unterrichten, wenn eine Arbeitsunfähigkeit länger als drei Monate andauert.

KAPITEL V

AUFGABEN UND ENTSCHEIDUNGEN DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE

Artikel 19

Aufgaben der zuständigen Behörde

(1) Die zuständige Behörde nimmt in transparenter und nicht diskriminierender Weise folgende Aufgaben wahr:

a) Erteilung und Aktualisierung von Fahrerlaubnissen und Ausstellung von Duplikaten gemäß den Artikeln 6 und 14;

b) Durchführung regelmäßiger Überprüfungen und bzw. oder Kontrollen gemäß Artikel 16 Absatz 1;

c) Aussetzung und Entziehung von Fahrerlaubnissen und — an die ausstellende Stelle gerichtete — begründete Aufforderungen zur Aussetzung von Bescheinigungen gemäß Artikel 29;

d) Anerkennung von Personen oder Stellen gemäß den Artikeln 23 und 25, sofern sie vom jeweiligen Mitgliedstaat hierfür bestellt wurden;

▼B

e) Gewährleistung, dass ein Register der gemäß Artikel 20 zugelassenen oder anerkannten Personen und Stellen veröffentlicht und aktualisiert wird;

f) Führung und Aktualisierung des in Artikel 16 Absatz 1 und Artikel 22 Absatz 1 vorgesehenen Fahrerlaubnisregisters;

g) Überwachung des Verfahrens für die Zertifizierung der Triebfahrzeugführer gemäß Artikel 26;

h) Durchführung von Kontrollen gemäß Artikel 29;

i) Festlegung nationaler Kriterien für Prüfer nach Artikel 25 Absatz 5.

Im Vorfeld der Erteilung einer Fahrerlaubnis reagiert die zuständige Behörde umgehend auf Informationsanfragen und legt unverzüglich etwaige Ersuchen um zusätzliche Informationen vor.

(2) Die zuständige Behörde darf die in Absatz 1 Buchstaben c, g und i genannten Aufgaben nicht an Dritte übertragen.

(3) Die Übertragung von Aufgaben an Dritte erfolgt in transparenter und nicht diskriminierender Weise und darf nicht zu Interessenkonflikten führen.

(4) Überträgt die zuständige Behörde die in Absatz 1 Buchstabe a oder b genannten Aufgaben einem Eisenbahnunternehmen oder gibt sie ihm diese Aufgaben in Auftrag, so muss mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt sein:

a) Das Eisenbahnunternehmen erteilt nur den eigenen Triebfahrzeugführern Fahrerlaubnisse;

b) das Eisenbahnunternehmen ist in dem betroffenen Hoheitsgebiet für keine der ihm übertragenen oder in Auftrag gegebenen Aufgaben ausschließlich zuständig.

(5) Überträgt die zuständige Behörde Aufgaben oder gibt sie diese in Auftrag, so sind die ermächtigten Vertreter oder Auftragnehmer zu verpflichten, bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben den Verpflichtungen der zuständigen Behörde aus dieser Richtlinie nachzukommen.

(6) Überträgt die zuständige Behörde Aufgaben oder gibt sie diese in Auftrag, so richtet sie ein Kontrollsystem ein, mit dem überprüft wird, wie diese Aufgaben ausgeführt worden sind, und gewährleistet die Einhaltung der in den Absätzen 2, 4 und 5 festgelegten Bedingungen.

Artikel 20

Zulassung und Anerkennung

(1) Nach dieser Richtlinie zugelassene Personen oder Stellen werden von einer vom betreffenden Mitgliedstaat benannten Akkreditierungsstelle zugelassen. Die Zulassung erfolgt anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit, beispielsweise anhand der einschlägigen europäischen Normen der Reihe EN 45 000, sowie aufgrund der Auswertung der von den Bewerbern vorgelegten Unterlagen, in denen sie ihre Fähigkeiten in dem betreffenden Bereich nachweisen.

▼B

(2) Alternativ zur Zulassung nach Absatz 1 kann ein Mitgliedstaat vorsehen, dass die im Rahmen dieser Richtlinie anerkannten Personen oder Stellen von der zuständigen Behörde oder einer vom betreffenden Mitgliedstaat benannten Stelle anerkannt werden. Die Anerkennung erfolgt anhand der Kriterien Unabhängigkeit, Sachverstand und Unparteilichkeit. In den Fällen, in denen der spezielle Sachverstand äußerst selten ist, ist jedoch eine Ausnahme von dieser Regel nach einer befürwortenden Stellungnahme der Kommission zulässig, die diese nach dem in Artikel 32 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren abgibt.

Das Kriterium der Unabhängigkeit findet keine Anwendung bei der Ausbildung im Sinne von Artikel 23 Absätze 5 und 6.

(3) Die zuständige Behörde sorgt für die Veröffentlichung und Aktualisierung eines Registers der Personen und Stellen, die im Rahmen dieser Richtlinie zugelassen oder anerkannt worden sind.

Artikel 21

Entscheidungen der zuständigen Behörde

(1) Die zuständige Behörde hat ihre Entscheidungen zu begründen.

(2) Die zuständige Behörde sorgt dafür, dass ein Verwaltungsbeschwerdeverfahren eingerichtet wird, das es dem Arbeitgeber und dem Triebfahrzeugführer ermöglicht, die Überprüfung von Entscheidungen über alle im Rahmen dieser Richtlinie gestellten Anträgen zu verlangen.

(3) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um eine gerichtliche Überprüfung der von der zuständigen Behörde getroffenen Entscheidungen sicherzustellen.

Artikel 22

Register und Datenaustausch

(1) Die zuständigen Behörden sind zu verpflichten,

a) ein Register aller erteilten, aktualisierten, erneuerten, geänderten, abgelaufenen, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Fahrerlaubnisse zu führen. Dieses Register enthält für jede Fahrerlaubnis die in Anhang I Abschnitt 4 vorgeschriebenen Angaben, die mit Hilfe der jedem Triebfahrzeugführer zugewiesenen nationalen Kennnummer zugänglich sind. Das Register ist regelmäßig zu aktualisieren;

b) den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, der Agentur oder jedem Arbeitgeber von Triebfahrzeugführern auf begründete Anfrage Auskunft über den Status der Fahrerlaubnisse zu erteilen.

(2) Die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sind zu verpflichten,

a) ein Register aller ausgestellten, aktualisierten, erneuerten, geänderten, abgelaufenen, ausgesetzten, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Bescheinigungen zu führen oder dafür zu sorgen, dass ein solches Register geführt wird. Dieses Register enthält die in Anhang I Abschnitt 4 vorgeschriebenen Angaben jeder Bescheinigung sowie die Angaben zu den regelmäßigen Überprüfungen gemäß Artikel 16. Das Register ist regelmäßig zu aktualisieren;

▼B

b) mit der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie niedergelassen sind, zusammenzuarbeiten, um Informationen mit der zuständigen Behörde auszutauschen und ihr Zugang zu den angeforderten Daten zu geben;

c) den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten auf deren Anfrage Auskünfte über den Inhalt dieser Bescheinigungen zu erteilen, sofern das aufgrund ihrer grenzüberschreitenden Tätigkeiten erforderlich ist.

(3) Der Triebfahrzeugführer hat Zugang zu seinen in den Registern der zuständigen Behörden sowie in den Registern der Eisenbahnunternehmen gespeicherten Daten und erhält auf Antrag eine Kopie dieser Daten.

(4) Die zuständigen Behörden arbeiten mit der Agentur zusammen, um die Interoperabilität der in den Absätzen 1 und 2 genannten Register sicherzustellen.

Dazu legt die Kommission bis zum 4. Dezember 2008 auf der Grundlage eines von der Agentur erarbeiteten Entwurfs die Eckdaten der einzurichtenden Register fest, wie die zu registrierenden Daten, das Format dieser Daten und das Datenaustauschprotokoll, die Zugriffsrechte, die Dauer der Speicherung der Daten sowie das zu befolgende Verfahren bei Insolvenz. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 32 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(5) Die zuständigen Behörden, Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen stellen sicher, dass die Register nach den Absätzen 1 und 2 und die Art der Nutzung dieser Register der Richtlinie 95/46/EG entsprechen.

(6) Die Agentur stellt sicher, dass das nach Absatz 2 Buchstaben a und b eingeführte System der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 entspricht.

KAPITEL VI

AUSBILDUNG UND PRÜFUNG DER TRIEBFAHRZEUGFÜHRER

Artikel 23

Ausbildung

(1) Die Ausbildung von Triebfahrzeugführern umfasst einen Teil, der sich auf die Fahrerlaubnis bezieht und die allgemeinen beruflichen Fertigkeiten gemäß Anhang IV zum Gegenstand hat, und einen Teil, der sich auf die Bescheinigung bezieht und die speziellen beruflichen Fertigkeiten gemäß den Anhängen V und VI zum Gegenstand hat.

▼B

(2) Die Ausbildungsmethode muss den Kriterien des Anhangs III genügen.

(3) Die Ziele dieser Ausbildung sind im Einzelnen für die Fahrerlaubnis in Anhang IV und für die Bescheinigung in den Anhängen V und VI festgelegt. Diese einzelnen Ausbildungsziele können ergänzt werden

a) entweder durch die einschlägigen TSI, die im Einklang mit der Richtlinie 96/48/EG oder der Richtlinie 2001/16/EG erlassen werden. In diesem Fall stellt die Kommission die Übereinstimmung zwischen den TSI und den Anhängen IV, V und VI sicher, oder

b) durch die von der Agentur gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 vorgeschlagenen Kriterien. Diese Kriterien zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 32 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(4) Gemäß Artikel 13 der Richtlinie 2004/49/EG stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Bewerber einen fairen und nicht diskriminierenden Zugang zu der Ausbildung haben, die zur Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis und die Ausstellung der Bescheinigung erforderlich ist.

(5) Ausbildungsaufgaben im Bereich der allgemeinen beruflichen Kenntnisse nach Artikel 11 Absatz 4, Sprachkenntnisse nach Artikel 12 und beruflichen Kenntnisse für die Fahrzeuge nach Artikel 13 Absatz 1 werden von Personen oder Stellen wahrgenommen, die gemäß Artikel 20 zugelassen oder anerkannt sind.

(6) Ausbildungsaufgaben im Bereich der Infrastrukturkenntnisse nach Artikel 13 Absatz 2, einschließlich der Streckenkenntnis und der Kenntnis der Betriebsvorschriften und -verfahren, werden von Personen oder Stellen wahrgenommen, die von dem Mitgliedstaat zugelassen oder anerkannt sind, in dem sich die Infrastruktur befindet.

(7) Bei der Fahrerlaubnis gilt für die Anerkennung der beruflichen Qualifikation von Triebfahrzeugführern, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind und ihren Ausbildungsnachweis in einem Drittland erworben haben, weiterhin die durch die Richtlinie 2005/36/EG festgelegte allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise.

(8) Es ist ein Verfahren der ständigen Weiterbildung einzurichten, um sicherzustellen, dass die Befähigung des Personals aufrechterhalten wird entsprechend Anhang III Nummer 2 Buchstabe e der Richtlinie 2004/49/EG.

Artikel 24

Ausbildungskosten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass die von einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber für die Berufsausbildung eines Triebfahrzeugführers getätigte Investition nicht auf unberechtigte Weise einem anderen Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber zugute kommt, wenn der Triebfahrzeugführer sie freiwillig für dieses andere Eisenbahnunternehmen oder diesen anderen Infrastrukturbetreiber verlässt.

▼B

(2) Die Umsetzung dieses Artikels wird im Rahmen des Berichts gemäß Artikel 33 berücksichtigt, insbesondere Buchstabe f.

Artikel 25

Prüfungen

(1) Die Prüfungen zur Kontrolle der geforderten Qualifikationen und die entsprechenden Prüfer werden wie folgt festgelegt:

a) Prüfungen und Prüfer für die Fahrerlaubnis: durch die zuständige Behörde, wenn diese das Verfahren zur Erteilung einer Fahrerlaubnis gemäß Artikel 14 Absatz 1 festlegt;

b) Prüfungen und Prüfer für die Bescheinigung: durch das Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber, wenn diese das Verfahren zur Ausstellung der Bescheinigung gemäß Artikel 15 festlegen.

(2) Die in Absatz 1 genannten Prüfungen werden von sachkundigen Prüfern vorgenommen, die gemäß Artikel 20 zugelassen oder anerkannt sind, wobei die Prüfungen so durchzuführen sind, dass Interessenkonflikte ausgeschlossen sind.

(3) Die Bewertung der Kenntnis der Infrastrukturen, einschließlich der Streckenkenntnis und der Kenntnis der Betriebsvorschriften, erfolgt durch Personen oder Stellen, die von dem Mitgliedstaat, in dem sich die Infrastrukturen befinden, zugelassen oder anerkannt sind.

(4) Die in Absatz 1 genannten Prüfungen werden so organisiert, dass jeder Interessenkonflikt vermieden wird, unbeschadet der Möglichkeit, dass der Prüfer dem Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber angehört, das bzw. der die Bescheinigung ausstellt.

(5) Für die Auswahl der Prüfer und Prüfungen können auf der Grundlage eines von der Agentur ausgearbeiteten Entwurfs gemeinschaftliche Kriterien zugrunde gelegt werden. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Ergänzung sind nach dem in Artikel 32 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle zu erlassen. Aus Gründen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das in Artikel 32 Absatz 4 genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen.

Fehlen solche gemeinschaftliche Kriterien, so legen die zuständigen Behörden nationale Kriterien fest.

(6) Die Ausbildung wird mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung abgeschlossen. Das Fahrkönnen wird auf Fahrten im Streckennetz bewertet. Simulatoren können auch zur Prüfung der Anwendung der Betriebsvorschriften und der Leistung des Triebfahrzeugführers in besonders schwierigen Situationen eingesetzt werden.

▼B

KAPITEL VII

BEURTEILUNG

Artikel 26

Qualitätsnormen

Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass alle Tätigkeiten, die mit der Ausbildung, der Beurteilung der Fähigkeiten und der Aktualisierung von Fahrerlaubnissen und Bescheinigungen im Zusammenhang stehen, im Rahmen eines Systems von Qualitätsnormen ständig überwacht werden. Das gilt nicht für Tätigkeiten, die bereits von den Sicherheitsmanagementsystemen erfasst werden, die von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern gemäß der Richtlinie 2004/49/EG eingerichtet wurden.

Artikel 27

Unabhängige Beurteilung

(1) In jedem Mitgliedstaat wird in Abständen von höchstens fünf Jahren eine unabhängige Beurteilung der Verfahren zum Erwerb und zur Beurteilung der Fachkenntnisse und der Fähigkeiten sowie des Systems für die Erteilung von Fahrerlaubnissen und die Ausstellung von Bescheinigungen vorgenommen. Das gilt nicht für Tätigkeiten, die bereits von den Sicherheitsmanagementsystemen erfasst werden, die von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern gemäß der Richtlinie 2004/49/EG eingerichtet wurden. Die Beurteilung wird von qualifizierten Personen vorgenommen, die selber die betreffenden Tätigkeiten nicht ausüben.

(2) Die Ergebnisse dieser unabhängigen Beurteilungen werden ordnungsgemäß dokumentiert und den betroffenen zuständigen Behörden vorgelegt. Falls erforderlich, ergreifen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um alle bei der unabhängigen Beurteilung aufgedeckten Mängel zu beheben.

KAPITEL VIII

ZERTIFIZIERUNG VON ANDEREM ZUGPERSONAL

Artikel 28

Bericht zu anderem Zugpersonal

(1) Die Agentur benennt in einem Bericht, der bis zum 4. Juni 2009 unter Berücksichtigung der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ gemäß den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG vorzulegen ist, das Anforderungsprofil und die Aufgaben des anderen mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Zugpersonals, dessen berufliche Qualifikationen zur Eisenbahnsicherheit beitragen, die mittels eines Systems von Genehmigungen und bzw. oder Bescheinigungen, das dem durch diese Richtlinie geschaffenen System vergleichbar sein kann, auf Gemeinschaftsebene geregelt werden sollten.

(2) Auf der Grundlage dieses Berichts unterbreitet die Kommission bis zum 4. Juni 2010 einen Bericht und gegebenenfalls einen Vorschlag über das in Absatz 1 genannte System von Bescheinigungen für das andere Zugpersonal.

▼B

KAPITEL IX

KONTROLLEN UND SANKTIONEN

Artikel 29

Kontrollen durch die zuständige Behörde

(1) Die zuständige Behörde kann jederzeit Vorkehrungen treffen, um an Bord von Zügen, die in ihrem Zuständigkeitsbereich verkehren, zu überprüfen, ob der Triebfahrzeugführer die gemäß dieser Richtlinie erteilten Dokumente vorweisen kann.

(2) Ungeachtet der Überprüfung nach Absatz 1 kann die zuständige Behörde bei fahrlässigem Verhalten des jeweiligen Triebfahrzeugführers am Arbeitsplatz prüfen, ob der Triebfahrzeugführer die Anforderungen des Artikels 13 erfüllt.

(3) Die zuständige Behörde kann Untersuchungen durchführen, um zu überprüfen, ob die in ihrem Zuständigkeitsbereich tätigen Triebfahrzeugführer, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Prüfer und Ausbildungszentren diese Richtlinie einhalten.

(4) Stellt die zuständige Behörde fest, dass ein Triebfahrzeugführer eine oder mehrere geforderte Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, so ergreift sie folgende Maßnahmen:

a) im Falle einer von der zuständigen Behörde erteilten Fahrerlaubnis: Die zuständige Behörde setzt die Fahrerlaubnis aus. Diese Aussetzung erfolgt je nach Umfang der für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs verursachten Probleme vorübergehend oder auf Dauer. Sie unterrichtet unter Angabe der Gründe umgehend den betroffenen Triebfahrzeugführer und seinen Arbeitgeber von ihrer Entscheidung, wobei das Beschwerderecht nach Artikel 21 unberührt bleibt. Die zuständige Behörde teilt mit, nach welchem Verfahren die Fahrerlaubnis wiedererlangt werden kann;

b) im Falle einer Fahrerlaubnis, die von einer zuständigen Behörde in einem anderen Mitgliedstaat erteilt wurde: Die zuständige Behörde wendet sich an jene Behörde und verlangt unter Angabe von Gründen entweder eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Fahrerlaubnis. Die ersuchende zuständige Behörde unterrichtet die Kommission und die anderen zuständigen Behörden von ihrem Ersuchen. Die Behörde, die die betreffende Fahrerlaubnis erteilt hat, prüft das Ersuchen innerhalb von vier Wochen und teilt der ersuchenden Behörde ihre Entscheidung mit. Die Behörde, die die betreffende Fahrerlaubnis erteilt hat, unterrichtet die Kommission und die anderen zuständigen Behörden von dieser Entscheidung. Bis zur Mitteilung der Entscheidung der Behörde, die die Fahrerlaubnis erteilt hat, kann jede zuständige Behörde dem betreffenden Triebfahrzeugführer den Fahrbetrieb in ihrem Zuständigkeitsbereich untersagen;

c) im Falle einer Bescheinigung: Die zuständige Behörde wendet sich an die ausstellende Stelle und verlangt entweder eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Bescheinigung. Die erteilende Stelle ergreift die erforderlichen Maßnahmen und erstattet der zuständigen Behörde innerhalb von vier Wochen Rückmeldung. Bis zur Vorlage der Rückmeldung der ausstellenden Stelle kann die zuständige Behörde dem betreffenden Triebfahrzeugführer den Fahrbetrieb in ihrem Zuständigkeitsbereich untersagen und unterrichtet hiervon die Kommission und die anderen zuständigen Behörden.

▼B

Wenn die zuständige Behörde der Auffassung ist, dass ein bestimmter Triebfahrzeugführer eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs darstellt, ergreift sie auf jeden Fall unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen, indem sie beispielsweise den Infrastrukturbetreiber auffordert, den Zug anzuhalten, und dem Triebfahrzeugführer den Fahrbetrieb in ihrem Zuständigkeitsbereich so lange wie nötig untersagt. Sie unterrichtet die Kommission und die anderen zuständigen Behörden von jeder solchen Entscheidung.

In allen Fällen aktualisiert die zuständige Behörde oder die zu diesem Zweck benannte Stelle das Register nach Artikel 22.

(5) Ist eine zuständige Behörde der Auffassung, dass eine von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats gemäß Absatz 4 getroffene Entscheidung die einschlägigen Kriterien nicht erfüllt, so wird die Kommission mit dieser Frage befasst, die dann innerhalb von drei Monaten dazu Stellung nimmt. Dem betreffenden Mitgliedstaat werden erforderlichenfalls geeignete Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen. Bei Meinungsverschiedenheiten oder in Streitfällen wird der in Artikel 32 Absatz 1 genannte Ausschuss mit dieser Frage befasst, und die Kommission trifft nach dem in Artikel 32 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren die notwendigen Maßnahmen. Ein Mitgliedstaat kann das Fahrverbot für den betreffenden Triebfahrzeugführer in seinem Hoheitsgebiet nach Absatz 4 aufrechterhalten, bis die Angelegenheit gemäß dem vorliegenden Absatz abgeschlossen ist.

Artikel 30

Sanktionen

Unbeschadet anderer in dieser Richtlinie vorgesehener Sanktionen und Verfahren legen die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nicht diskriminierend und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Bestimmungen der Kommission spätestens zu dem in Artikel 36 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Zeitpunkt mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

KAPITEL X

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 31

Anpassung der Anhänge

(1) Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie durch Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt werden nach dem in Artikel 32 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. Aus Gründen äußerster Dringlichkeit kann die Kommission auf das in Artikel 32 Absatz 4 genannte Dringlichkeitsverfahren zurückgreifen.

(2) Betreffen diese Änderungen die Gesundheit, die Sicherheitskriterien oder die Berufsqualifikationen, so stellt. die Kommission sicher, dass die Sozialpartner vor dem Erlass der Änderungen angehört werden.

▼B

Artikel 32

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

(4) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1, 2, 4 und 6 sowie Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 33

Bericht

Die Agentur beurteilt die Entwicklung der gemäß dieser Richtlinie vorgenommenen Zertifizierung von Triebfahrzeugführern. Sie legt der Kommission spätestens vier Jahre nach Festlegung der Eckdaten der Register nach Artikel 22 Absatz 4 einen Bericht vor, in dem sie gegebenenfalls Systemverbesserungen bei folgenden Punkten vorschlägt:

a) Verfahren für die Erteilung von Fahrerlaubnissen und die Ausstellung von Bescheinigungen,

b) Zulassung von Ausbildungszentren und Prüfern,

c) das von den zuständigen Behörden eingerichtete Qualitätssicherungssystem,

d) gegenseitige Anerkennung von Befähigungsnachweisen,

e) Angemessenheit der Ausbildungsanforderungen in den Anhängen IV, V und VI in Bezug auf die Marktstruktur und auf die in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a genannten Klassen,

f) Vernetzung von Registern und Mobilität auf dem Arbeitsmarkt.

Darüber hinaus kann die Agentur in diesem Bericht gegebenenfalls Maßnahmen für die theoretische und praktische Prüfung der Fachkenntnisse der Bewerber um die harmonisierte Bescheinigung für Fahrzeuge und die entsprechenden Infrastrukturen empfehlen.

Die Kommission ergreift anhand dieser Empfehlungen die geeigneten Maßnahmen und schlägt erforderlichenfalls Änderungen dieser Richtlinie vor.

▼B

Artikel 34

Einsatz von Chipkarten

Die Agentur prüft bis zum 4. Dezember 2012 die Möglichkeit des Einsatzes einer Chipkarte, die die Fahrerlaubnis und die Bescheinigungen nach Artikel 4 miteinander kombiniert, und erstellt eine Kosten-Nutzen-Analyse.

Die Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Richtlinie, die die technischen und betriebsbezogenen Spezifikationen einer solchen Chipkarte betreffen, werden auf der Grundlage eines von der Agentur ausgearbeiteten Entwurfs nach dem in Artikel 32 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Bedarf die Inbetriebnahme der Chipkarte keiner Änderung dieser Richtlinie oder ihrer Anhänge, so werden die Spezifikationen der Chipkarte nach dem in Artikel 32 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren erlassen.

Artikel 35

Zusammenarbeit

Die Mitgliedstaaten unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung dieser Richtlinie. Die zuständigen Behörden arbeiten in dieser Durchführungsphase zusammen.

Die Agentur fördert diese Zusammenarbeit und organisiert zu diesem Zweck geeignete Zusammenkünfte mit Vertretern der zuständigen Behörden.

Artikel 36

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 4. Dezember 2009 nachzukommen. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

(3) Malta und Zypern sind von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen, solange in ihrem Hoheitsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Artikel 37

Schrittweise Durchführung und Übergangszeiträume

Die Durchführung dieser Richtlinie erfolgt in folgenden Schritten:

1. Die Register nach Artikel 22 werden innerhalb von zwei Jahren nach Festlegung der Eckdaten der Register im Sinne von Artikel 22 Absatz 4 eingerichtet.

▼B

2. a) Innerhalb von zwei Jahren nach Festlegung der Eckdaten der Register im Sinne von Artikel 22 Absatz 4 werden Triebfahrzeugführern, die im grenzüberschreitenden Verkehr, im Kabotageverkehr oder im Frachtverkehr in einem anderen Mitgliedstaat eingesetzt werden oder in mindestens zwei Mitgliedstaaten tätig sind, Bescheinigungen oder Fahrerlaubnisse unbeschadet der Nummer 3 nach Maßgabe dieser Richtlinie erteilt bzw. ausgestellt.

   Ab demselben Zeitpunkt müssen sich alle Triebfahrzeugführer, die die vorstehend aufgeführten Dienstleistungen erbringen — auch jene, denen noch keine Fahrerlaubnis gemäß dieser Richtlinie erteilt wurde oder die noch nicht gemäß dieser Richtlinie zertifiziert sind —, den regelmäßigen Überprüfungen nach Artikel 16 unterziehen.

   b) Innerhalb von zwei Jahren nach Einrichtung der Register gemäß Nummer 1 müssen alle neuen Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen unbeschadet der Nummer 3 nach Maßgabe dieser Richtlinie erteilt bzw. ausgestellt werden.

   c) Innerhalb von sieben Jahren nach Einrichtung der Register gemäß Nummer 1 müssen alle Triebfahrzeugführer im Besitz von Fahrerlaubnissen und Bescheinigungen sein, die dieser Richtlinie entsprechen. Die erteilenden bzw. ausstellenden Stellen berücksichtigen hierbei die gesamten beruflichen Befähigungen, die jeder einzelne Triebfahrzeugführer bereits erworben hat, so dass diese Vorschrift keinen unnötigen Verwaltungs- und Finanzaufwand verursacht. Triebfahrzeugführern bereits erteilte Fahrberechtigungen sind so weit wie möglich aufrechtzuerhalten. Die erteilenden bzw. ausstellenden Stellen können allerdings gegebenenfalls für einzelne Triebfahrzeugführer oder Gruppen von Triebfahrzeugführern beschließen, dass zusätzliche Prüfungen und bzw. oder Ausbildungen erforderlich sind, damit Fahrerlaubnisse und bzw. oder Bescheinigungen gemäß dieser Richtlinie erteilt werden können.

3. Triebfahrzeugführer, denen Fahrberechtigungen gemäß den vor Anwendung der Nummer 2 Buchstaben a und b geltenden Bestimmungen erteilt wurden, dürfen ihre berufliche Tätigkeit aufgrund ihrer Fahrberechtigungen und ohne Anwendung dieser Richtlinie bis zum Ablauf von sieben Jahren nach Einrichtung der in Nummer 1 genannten Register weiter ausüben.

   Die Mitgliedstaaten können Triebfahrzeugführer in Ausbildung, die vor Anwendung der Nummer 2 Buchstaben a und b mit einem zugelassenen allgemein- und berufsbildenden Programm oder mit einem zugelassenen berufsbildenden Lehrgang begonnen haben, nach den geltenden einzelstaatlichen Vorschriften zertifizieren.

   Die zuständige Behörde bzw. die zuständigen Behören kann bzw. können in der vorliegenden Nummer genannte Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführer in Ausbildung in Ausnahmefällen vom Erfordernis der Erfüllung der medizinischen Anforderungen nach Anhang II befreien. Die Gültigkeit einer Fahrerlaubnis, die aufgrund einer solchen Befreiung erteilt wurde, ist auf das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats zu begrenzen.

4. Die zuständigen Behörden, die Eisenbahnunternehmen und die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass schrittweise eine regelmäßige Überprüfung der Triebfahrzeugführer, die nicht über Fahrerlaubnisse und Bescheinigungen im Sinne dieser Richtlinie verfügen, eingeführt wird, die der in Artikel 16 vorgesehenen Überprüfung vergleichbar ist.

▼B

5. Für Mitgliedstaaten, die das beantragen, ersucht die Kommission in Abstimmung mit dem betreffenden Mitgliedstaat die Agentur, eine Kosten-Nutzen-Analyse der Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie auf Triebfahrzeugführer durchzuführen, die ausschließlich auf Strecken im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats fahren. Die Kosten-Nutzen-Analyse deckt einen Zeitraum von zehn Jahren ab. Sie wird der Kommission bis zum Ablauf von zwei Jahren nach Einrichtung des in Nummer 1 genannten Registers unterbreitet.

   Zeigt die Kosten-Nutzen-Analyse, dass die Kosten der Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie auf solche Triebfahrzeugführer die Vorteile überwiegen, so erlässt die Kommission nach dem in Artikel 32 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren binnen sechs Monaten nach Vorlage der Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse eine Entscheidung. In dieser Entscheidung kann vorgesehen werden, dass Nummer 2 Buchstaben b und c des vorliegenden Artikels während eines Zeitraums von bis zu zehn Jahren im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats nicht auf solche Triebfahrzeugführer anzuwenden ist.

   Spätestens 24 Monate vor Ablauf dieses befristeten Befreiungszeitraums kann die Kommission unter Berücksichtigung einschlägiger Entwicklungen im Eisenbahnsektor des betreffenden Mitgliedstaats die Agentur nach dem in Artikel 32 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren ersuchen, eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen, die der Kommission spätestens zwölf Monate vor Ablauf des befristeten Befreiungszeitraums zu unterbreiten ist. Die Kommission erlässt dann eine Entscheidung gemäß dem in Unterabsatz 2 der vorliegenden Nummer beschriebenen Verfahren.

Artikel 38

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 39

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG I

GEMEINSCHAFTSMODELL DER FAHRERLAUBNIS UND DER HARMONISIERTEN ZUSATZBESCHEINIGUNG

1. MERKMALE DER FAHRERLAUBNIS

Die äußeren Merkmale der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer entsprechen den ISO-Normen 7810 und 7816-1.

Die Karte besteht aus Polycarbonat.

Die Verfahren, mit denen die Merkmale der Fahrerlaubnisse auf Übereinstimmung mit den internationalen Normen geprüft werden, entsprechen der ISO-Norm 10373.

2. INHALT DER FAHRERLAUBNIS

Die Vorderseite der Fahrerlaubnis enthält folgende Angaben:

a) in großen Schrifttypen die Aufschrift „Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der die Fahrerlaubnis ausstellt;

b) den Namen des Mitgliedstaats, der die Fahrerlaubnis ausstellt;

c) das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der die Fahrerlaubnis ausstellt, gemäß dem Ländercode nach ISO 3166, im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen;

d) Angaben, die bei Erteilung der Fahrerlaubnis unter Verwendung folgender Nummerierung einzutragen sind:

i) Name des Inhabers;

ii) Vorname(n) des Inhabers;

iii) Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers;

iv) — Ausstellungsdatum der Fahrerlaubnis,

— Datum, an dem die Fahrerlaubnis ungültig wird,

— Bezeichnung der Behörde, die die Fahrerlaubnis ausstellt,

— Personalnummer des Inhabers bei seinem Arbeitgeber (fakultative Angabe);

v) Nummer der Fahrerlaubnis, die den Zugriff auf Daten im nationalen Register ermöglicht;

vi) Lichtbild des Inhabers;

vii) Unterschrift des Inhabers;

viii) Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift des Inhabers (fakultative Angabe);

e) die Aufschrift „Modell der Europäischen Gemeinschaften“ in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der die Fahrerlaubnis ausstellt, und die Aufschrift „Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer“ in den anderen Sprachen der Gemeinschaft in gelbem Druck als Hintergrund der Fahrerlaubnis;

▼B

f) die Referenzfarben:

— blau: Pantone Reflex Blue,

— gelb: Pantone Yellow;

g) gegebenenfalls zusätzliche Angaben oder gesundheitlich bedingte Verwendungsbeschränkungen, die gemäß Anhang II von einer zuständigen Behörde ausgesprochen wurden, in kodierter Form.

Die Codes werden von der Kommission nach dem in Artikel 32 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur festgelegt.

3. BESCHEINIGUNG

Die Bescheinigung enthält folgende Angaben:

a) Name des Inhabers;

b) Vorname(n) des Inhabers;

c) Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers;

d) — Ausstellungsdatum der Bescheinigung,

— Datum, an dem die Bescheinigung ungültig wird,

— Bezeichnung der Stelle, die die Bescheinigung ausstellt,

— Personalnummer des Inhabers bei seinem Arbeitgeber (fakultative Angabe);

e) Nummer der Bescheinigung, die den Zugriff auf Daten im nationalen Register ermöglicht;

f) Lichtbild des Inhabers;

g) Unterschrift des Inhabers;

h) Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift des Inhabers (fakultative Angabe);

i) Name und Anschrift des Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers, für die der Triebfahrzeugführer Züge führen darf;

j) Zugklasse, die der Inhaber führen darf;

k) Fahrzeugtypen, die der Inhaber führen darf;

l) Infrastrukturen, auf denen der Inhaber fahren darf;

m) gegebenenfalls zusätzliche Angaben oder Einschränkungen;

n) Sprachkenntnisse.

4. MINDESTANGABEN IN DEN NATIONALEN REGISTERN

a) Angaben zur Fahrerlaubnis:

alle in der Fahrerlaubnis aufgeführten Angaben sowie die Angaben zur Überprüfung der Einhaltung der in den Artikeln 11 und 16 genannten Anforderungen.

b) Angaben zur Bescheinigung:

alle in der Bescheinigung aufgeführten Angaben sowie die Angaben zur Überprüfung der Einhaltung der in den Artikeln 12, 13 und 16 genannten Anforderungen.

▼B

ANHANG II

MEDIZINISCHE ANFORDERUNGEN

1. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

1.1. Ein Triebfahrzeugführer darf nicht unter gesundheitlichen Störungen leiden oder Arzneimittel, Drogen oder Stoffe nehmen, die Folgendes auslösen können:

— plötzliche Bewusstlosigkeit;

— Verminderung der Aufmerksamkeit oder der Konzentration;

— plötzliche Handlungsunfähigkeit;

— Verlust des Gleichgewichts oder der Koordination;

— erhebliche Einschränkung der Mobilität.

1.2. Sehvermögen

Folgende Anforderungen an das Sehvermögen müssen erfüllt sein:

— Fern-Sehschärfe mit oder ohne Sehhilfe: 1,0; mindestens 0,5 für das schlechtere Auge;

— maximale Korrektur-Linsenstärke: Hyperopie + 5/Myopie — 8. Abweichungen sind in Ausnahmefällen und nach Einholung einer Stellungnahme eines Augenarztes zulässig. Die Entscheidung wird dann vom Arzt getroffen;

— Sehvermögen nahe und mittlere Entfernung: ausreichend, mit oder ohne Sehhilfe;

— Kontaktlinsen und Brillen sind zulässig, sofern sie regelmäßig von einem Spezialisten überprüft werden;

— normale Farbwahrnehmung: Verwendung eines anerkannten Tests wie des Ishihara-Tests, erforderlichenfalls ergänzt durch einen anderen anerkannten Test;

— Sichtfeld: vollständig;

▼M1

— Sehvermögen beider Augen: effektiv;

▼B

— binokulares Sehvermögen: effektiv;

— Erkennen farbiger Signale: Die Prüfung erfolgt auf der Grundlage der Erkennung einzelner Farben, nicht auf der Grundlage relativer Unterschiede;

— Kontrastempfindlichkeit: gut;

— keine fortschreitenden Augenkrankheiten;

— Linsenimplantate, Keratotomien und Keratektomien sind nur zulässig, wenn sie jährlich oder in vom Arzt festgelegten regelmäßigen Abständen überprüft werden;

▼B

— Unempfindlichkeit gegen Blendung;

— farbige Kontaktlinsen und fotochromatische Linsen sind nicht zulässig. Linsen mit UV-Filter sind zulässig.

1.3. Anforderungen an das Hör- und Sprachvermögen

Ausreichendes, durch ein Audiogramm nachgewiesenes Hörvermögen, d. h.:

— ausreichendes Hörvermögen für ein Telefongespräch und die Fähigkeit, akustische Warnsignale und Funkmeldungen zu hören.

Dafür gelten folgende Richtwerte:

— Es darf kein Hördefizit von über 40 dB bei 500 und 1 000 Hz vorliegen;

— es darf kein Hördefizit von über 45 dB bei 2 000 Hz bei dem Ohr, das die schlechtere Schallleitung aufweist, vorliegen;

— keine Anomalie des Vestibularapparats;

— keine chronische Sprachstörung (aufgrund der Notwendigkeit, Mitteilungen laut und deutlich auszutauschen);

— die Verwendung von Hörhilfen ist in bestimmten Fällen zulässig.

1.4. Schwangerschaft

Schwangerschaft ist im Fall einer geringen Toleranz oder eines pathologischen Befunds als Grund für den vorübergehenden Ausschluss von Triebfahrzeugführerinnen zu betrachten. Die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz von schwangeren Triebfahrzeugführerinnen sind einzuhalten.

2. MINDESTINHALT DER EINSTELLUNGSUNTERSUCHUNG

2.1. Ärztliche Untersuchungen

— allgemeine ärztliche Untersuchung;

— Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen, Hörvermögen, Farbwahrnehmung);

— Blut- oder Urinanalysen, unter anderem, um eine eventuelle Zuckerkrankheit festzustellen, soweit sie zur Beurteilung der körperlichen Eignung des Bewerbers erforderlich sind;

— Ruhe-Elektrokardiogramm (EKG);

— Untersuchung auf psychotrope Stoffe, wie beispielsweise verbotene Drogen oder psychotrope Arzneimittel, sowie auf Alkoholmissbrauch, die die berufliche Eignung in Frage stellen;

— kognitive Fähigkeiten: Aufmerksamkeit und Konzentration; Gedächtnis; Wahrnehmungsfähigkeit; Urteilsvermögen;

— Kommunikation;

— psychomotorische Fähigkeiten: Reaktionsgeschwindigkeit, Koordination der Hände.

▼B

2.2. Arbeitspsychologische Untersuchungen

Die arbeitspsychologischen Untersuchungen sollen dem Eisenbahnunternehmen bei der Einstellung von Mitarbeitern und bei der Personalverwaltung helfen. Was den Inhalt der psychologischen Beurteilung anbelangt, so muss bei der Untersuchung festgestellt werden, dass der Bewerber keine nachgewiesenen arbeitspsychologischen Defizite, insbesondere in Bezug auf seine Einsatzfähigkeit, und keine relevanten Persönlichkeitsfaktoren aufweist, die eine sichere Ausübung seiner Tätigkeit beeinträchtigen könnten.

3. REGELMÄSSIGE UNTERSUCHUNGEN NACH DER EINSTELLUNG

3.1. Häufigkeit

Die ärztliche Untersuchung (körperliche Eignung) wird bis zum Alter von 55 Jahren mindestens alle drei Jahre durchgeführt, danach jährlich.

Zusätzlich zu dieser Häufigkeit erhöht der nach Artikel 20 zugelassene oder anerkannte Arzt die Häufigkeit der Untersuchungen, wenn der Gesundheitszustand des Mitarbeiters es erfordert.

Unbeschadet des Artikels 16 Absatz 1 wird eine entsprechende ärztliche Untersuchung durchgeführt, wenn Gründe für die Annahme bestehen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis oder einer Bescheinigung die in Anhang II Abschnitt 1 genannten medizinischen Anforderungen nicht mehr erfüllt.

Die körperliche Eignung wird regelmäßig und nach jedem Arbeitsunfall sowie bei Arbeitsunterbrechungen nach einem Unfall mit Personen überprüft. Der nach Artikel 20 zugelassene oder anerkannte Arzt kann — insbesondere nach einer krankheitsbedingten Arbeitsunterbrechung von mindestens 30 Tagen — die Durchführung einer entsprechenden zusätzlichen ärztlichen Untersuchung beschließen. Der Arbeitgeber muss den nach Artikel 20 zugelassenen oder anerkannten Arzt auffordern, die körperliche Eignung des Triebfahrzeugführers zu überprüfen, wenn er den Triebfahrzeugführer aus Sicherheitsgründen vom Dienst entbinden musste.

3.2. Mindestinhalt der regelmäßigen ärztlichen Untersuchung

Erfüllt ein Triebfahrzeugführer die Kriterien der Einstellungsuntersuchung, so umfassen die regelmäßigen Untersuchungen mindestens

— eine allgemeine ärztliche Untersuchung;

— eine Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen, Hörvermögen, Farbwahrnehmung);

— eine Blut- oder Urinanalyse zur Feststellung von Diabetes mellitus und anderen Krankheiten entsprechend dem Ergebnis der klinischen Untersuchung;

— eine Untersuchung auf Drogen, sofern klinisch angezeigt.

Ferner muss bei Triebfahrzeugführern, die älter als 40 Jahre sind, ein Ruhe-EKG durchgeführt werden.

▼B

ANHANG III

AUSBILDUNGSMETHODE

Die Ausbildung sollte eine ausgewogene Aufteilung in theoretische Aspekte (Unterricht und Vorführungen) und praktische Aspekte (Ausbildung am Arbeitsplatz, Fahrten unter Aufsicht und ohne Aufsicht auf Gleisen, die zu Ausbildungszwecken gesperrt sind) aufweisen.

Die computergestützte Ausbildung ist für das individuelle Lernen der Betriebsvorschriften, der Signalsysteme usw. zulässig.

Der Einsatz von Simulatoren ist zwar nicht zwingend vorgeschrieben, kann aber bei der Ausbildung von Triebfahrzeugführern sehr nützlich sein, da dadurch insbesondere das Verhalten in außergewöhnlichen Arbeitssituationen und selten anzuwendende Regeln geübt werden können. Simulatoren bieten den besonderen Vorzug eines „Learning-by-doing“ für Ereignisse, die nicht in der Realität trainiert werden können. Grundsätzlich sollten Simulatoren der neuesten Generation eingesetzt werden.

Beim Erwerb von Streckenkenntnissen sollte der Auszubildende bevorzugt einen anderen Triebfahrzeugführer über einen ausreichenden Zeitraum bei Tag- und Nachtfahrten begleiten. Als alternative Ausbildungsmethode können u. a. auch Videos eingesetzt werden, die die Strecke aus der Sicht des Triebfahrzeugführers zeigen.

▼M1

ANHANG IV

ALLGEMEINE FACHKENNTNISSE UND ANFORDERUNGEN FÜR DIE FAHRERLAUBNIS

Die „allgemeine Ausbildung“ hat das Ziel, eine „allgemeine“ Kompetenz in allen Aspekten zu vermitteln, die für den Beruf des Triebfahrzeugführers wichtig sind. Die allgemeine Ausbildung konzentriert sich daher auf Grundkenntnisse und Grundsätze, die unabhängig von Typ und Art der Fahrzeuge oder Infrastrukturen anwendbar sind. Sie kann ohne praktische Übungen organisiert werden.

Kompetenzen in Bezug auf bestimmte Arten von Fahrzeugen oder in Bezug auf Sicherheits- und Betriebsvorschriften und Techniken für eine bestimmte Infrastruktur gehören nicht zur „allgemeinen“ Kompetenz. Die Ausbildung zur Vermittlung von Kompetenzen in Bezug auf bestimmte Fahrzeuge oder Infrastrukturen erfolgt im Zusammenhang mit der Bescheinigung der Triebfahrzeugführer und wird in den Anhängen V und VI festgelegt.

Die allgemeine Ausbildung umfasst die nachfolgend aufgeführten Themen 1 bis 7. Die Reihenfolge der Darstellung ist keine Rangfolge.

Die darin verwendeten Verben geben die Art der erwarteten Kompetenzen an, die der Auszubildende erreichen soll. Ihre Bedeutung wird in der folgenden Tabelle erläutert.

Art der Kompetenz	Beschreibung
Kennen/Wissen, Beschreiben	meint das Aneignen von Kenntnissen (Daten, Fakten), die nötig sind, um Zusammenhänge zu verstehen
Verstehen, Erkennen	meint das Erkennen und Merken von Zusammenhängen, das Erfüllen von Aufgaben und das Lösen von Problemen in einem festgelegten Rahmen

1. Tätigkeit des Triebfahrzeugführers, Arbeitsumfeld, Rolle und Verantwortlichkeit des Triebfahrzeugführers im Prozess des Eisenbahnbetriebs, berufliche und persönliche Anforderungen, die sich aus den Aufgaben des Triebfahrzeugführers ergeben

   a) Kennen der allgemeinen Vorschriften und Bestimmungen in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb und die Sicherheit (Anforderungen und Verfahren bezüglich der Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, Gefahrgut, Umweltschutz, Brandschutz usw.);

   b) Verstehen der konkreten Anforderungen sowie der beruflichen und persönlichen Anforderungen (vorwiegend selbständige Arbeit, Schichtarbeit im 24-Stunden-Zyklus, persönlicher Schutz und persönliche Sicherheit, Lesen und Aktualisieren von Unterlagen usw.);

   c) Verstehen der Verhaltensweisen, die mit der sicherheitsrelevanten Verantwortung vereinbar sind (Medikamente, Drogen, Alkohol und andere psychoaktive Substanzen, Krankheit, Stress, Müdigkeit usw.);

   d) Erkennen der Referenz- und Betriebsunterlagen (z. B. Triebfahrzeugführerheft, Streckenbuch, Handbuch für Triebfahrzeugführer usw.);

   e) Erkennen der Verantwortlichkeiten und Funktionen der beteiligten Personen;

▼M1

f) Verstehen der Bedeutung einer präzisen Ausführung der Aufgaben und einer präzisen Anwendung der Arbeitsmethoden;

g) Verstehen der Aspekte des Arbeitsschutzes (z. B. Verhaltensregeln auf und nahe den Gleisen, Verhaltensregeln für ein sicheres Ein-/Aussteigen in das/aus dem Triebfahrzeug, Ergonomie, Vorschriften für die Sicherheit des Personals, persönliche Schutzausrüstung usw.);

h) Kennen verhaltensmäßiger Fähigkeiten und Grundsätze (Umgang mit Stress, Extremsituationen usw.);

i) Kennen der Grundsätze des Umweltschutzes (nachhaltiges Fahrverhalten usw.).

2. Eisenbahntechnik, einschließlich der Sicherheitsgrundsätze der Betriebsvorschriften

a) Kennen der Grundsätze, Vorschriften und Bestimmungen in Bezug auf die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb;

b) Erkennen der Verantwortlichkeiten und Funktionen der beteiligten Personen.

3. Grundlagen und Grundsätze der Eisenbahninfrastruktur

a) Kennen systematischer und struktureller Grundsätze und Parameter;

b) Kennen der allgemeinen Merkmale von Gleisen, Bahnhöfen, Rangieranlagen;

c) Kennen der Eisenbahnstrukturen (Brücken, Tunnel, Weichen usw.);

d) Kennen der Betriebsarten (eingleisiger/zweigleisiger Betrieb usw.);

e) Kennen der Signal- und Zugsteuerungssysteme;

f) Kennen der Sicherheitsvorrichtungen (Heißläuferortungsanlagen, Rauchmelder in Tunneln usw.);

g) Kennen der Bahnstromversorgung (Fahrleitung, Stromschiene usw.).

4. Grundlagen und Grundsätze der Betriebskommunikation

a) Kennen der Bedeutung der Kommunikation sowie der Kommunikationsmittel und -verfahren;

b) Erkennen der Personen, mit denen der Triebfahrzeugführer kommunizieren muss, sowie deren Rolle und Verantwortlichkeit (Personal des Infrastrukturbetreibers, Arbeitsaufgaben des sonstigen Zugpersonals usw.);

c) Erkennen von Situationen und Anlässen, die eine Kommunikation erfordern;

d) Verstehen der Kommunikationsmethoden.

▼**M1**

5. Züge, ihre Zusammensetzung und die technischen Anforderungen an Triebfahrzeuge, Güterwagen, Reisezugwagen und sonstige Fahrzeuge

   a) Kennen der allgemeinen Antriebsarten (elektrisch, Diesel, Dampf usw.);

   b) Beschreiben des Fahrzeugaufbaus (Drehgestelle, Wagenkasten, Führerstand, Schutzsysteme usw.);

   c) Kennen der Inhalte und Systeme von Anschriften;

   d) Kennen der Dokumentation über die Zugbildung;

   e) Verstehen des Bremssystems und der Bremsberechnung;

   f) Erkennen der Geschwindigkeit des Zuges;

   g) Erkennen der Höchstlast und der Kräfte an der Kupplung;

   h) Kennen der Betriebsweise und des Zwecks des Zugleitsystems.

6. Allgemein mit dem Eisenbahnbetrieb verbundene Gefahren

   a) Verstehen der Grundsätze der Betriebssicherheit;

   b) Kennen der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Risiken und der verschiedenen Mittel zur Risikovermeidung;

   c) Kennen sicherheitsrelevanter Ereignisse und Verstehen der erforderlichen Verhaltens-/Reaktionsweise;

   d) Kennen der bei einem Unfall mit Personen anzuwendenden Verfahren (z. B. Evakuierung).

7. Grundlagen und Grundsätze der Physik

   a) Verstehen der am Rad wirkenden Kräfte;

   b) Erkennen der Einflussfaktoren für die Beschleunigungs- und Bremsleistung (Wetterbedingungen, Bremsanlage, verminderte Haftreibung, Sanden usw.);

   c) Verstehen der Grundsätze der Elektrizität (Stromkreise, Spannungsmessung usw.).

▼B

ANHANG V

FAHRZEUGBEZOGENE FACHKENNTNISSE UND ANFORDERUNGEN FÜR DIE BESCHEINIGUNG

Nach Abschluss einer spezifischen fahrzeugbezogenen Ausbildung muss der Triebfahrzeugführer in der Lage sein, die folgenden Aufgaben auszuführen.

1. PRÜFUNGEN UND KONTROLLEN VOR FAHRTANTRITT

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein,

— die Unterlagen und die erforderliche Ausrüstung zusammenzustellen;

— die Funktionsfähigkeit des Triebfahrzeugs zu überprüfen;

— die Eintragungen in den Borddokumenten des Triebfahrzeugs zu überprüfen;

— sich mittels der vorgesehenen Prüfungen und Kontrollen zu vergewissern, dass das Triebfahrzeug in der Lage ist, die erforderliche Zugkraft zu erbringen, und dass die Sicherheitseinrichtungen ordnungsgemäß funktionieren;

— bei Übergabe eines Triebfahrzeugs oder bei Fahrtantritt die Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der vorgeschriebenen Schutz- und Sicherheitseinrichtungen zu überprüfen;

— die eventuell vorgesehenen laufenden vorbeugenden Wartungsarbeiten vorzunehmen.

2. KENNTNIS DER FAHRZEUGE

Um ein Triebfahrzeug führen zu können, muss der Triebfahrzeugführer alle ihm zur Verfügung stehenden Bedienelemente und Anzeigen kennen, und zwar insbesondere jene für

— das Antriebssystem,

— das Bremssystem,

— die für die Betriebssicherheit relevanten Einrichtungen.

Um Unregelmäßigkeiten an Fahrzeugen zu erkennen und zu lokalisieren, diese zu melden und festzulegen, welche Reparaturarbeiten erforderlich sind, sowie in bestimmten Fällen selbst Maßnahmen zu ergreifen, muss der Triebfahrzeugführer Folgendes kennen:

— mechanischer Aufbau,

— Aufhängung und Kupplungsvorrichtungen,

— Laufwerk,

— Sicherheitsausrüstung,

— Kraftstoffbehälter, Kraftstoffversorgung, Abgassysteme,

— die Bedeutung der Kennzeichnungen im Inneren und im Außenbereich der Fahrzeuge, insbesondere die Bedeutung der für die Beförderung gefährlicher Güter benutzten Symbole,

▼B

— Fahrtaufzeichnungssysteme,

— Strom- und Druckluftsysteme,

— Stromabnehmer und Hochspannungssysteme,

— Kommunikationseinrichtungen (Funkverbindung Betriebsstelle–Zug usw.),

— Fahrtvorbereitungen,

— die Bestandteile der Fahrzeuge und deren Funktion sowie die spezifischen Vorrichtungen für die Wagons, insbesondere das System zum Anhalten des Zuges durch Entlüftung der Bremsleitung,

— Bremssystem,

— die speziellen Bestandteile von Triebfahrzeugen,

— Kraftübertragung, Motoren und Getriebe.

3. BREMSPROBE

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein,

— vor Fahrtantritt zu überprüfen und zu berechnen, dass die Bremsleistung des Zuges der anhand der Wagenpapiere für die Strecke vorgeschriebenen Bremsleistung entspricht;

— die Funktionsfähigkeit der verschiedenen Komponenten des Bremssystems des Triebfahrzeugs und des Zuges erforderlichenfalls vor Fahrtantritt, bei Antritt der Fahrt und während der Fahrt zu überprüfen.

4. FAHRSTUFE UND HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT DES ZUGES IN BEZUG AUF DIE STRECKENMERKMALE

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein,

— die ihm vor Fahrtantritt übermittelten Informationen zu berücksichtigen;

— die Fahrstufe und die Höchstgeschwindigkeit des Zuges nach Maßgabe variabler Elemente wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Witterungsbedingungen oder eventueller Änderungen der Signalgebung festzulegen.

5. FÜHREN DES ZUGES OHNE SCHÄDIGUNG VON ANLAGEN UND FAHRZEUGEN

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein,

— alle zur Verfügung stehenden Steuerungssysteme gemäß den geltenden Regeln zu nutzen;

— den Zug unter Berücksichtigung der jeweiligen Reibungs- und Leistungsfaktoren anzufahren;

— die Bremsen zur Verlangsamung und zum Anhalten ohne Schädigung von Fahrzeugen und Anlagen einzusetzen.

▼B

6. STÖRUNGEN

Der Triebfahrzeugführer muss

— in der Lage sein, ungewöhnliche Vorkommnisse in Bezug auf das Fahrverhalten des Zuges zu registrieren;

— in der Lage sein, den Zug zu überprüfen und Hinweise auf Störungen zu erkennen und zu differenzieren und entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung darauf zu reagieren und die Behebung dieser Störungen zu versuchen, wobei in allen Fällen die Sicherheit von Bahnverkehr und Personen Vorrang haben muss;

— die verfügbaren Sicherungs- und Kommunikationsmittel kennen.

7. BETRIEBSBEDINGTE STÖRFÄLLE UND UNFÄLLE, BRÄNDE UND UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

Der Triebfahrzeugführer muss

— in der Lage sein, bei Unfällen mit Personenschaden Maßnahmen zur Sicherung des Zuges zu ergreifen und Hilfe anzufordern;

— in der Lage sein, festzustellen, ob der Zug gefährliche Güter befördert, und diese auf der Grundlage der Zugdokumente und der Wagonlisten zu bestimmen;

— die Verfahren zur Räumung eines Zuges im Notfall kennen.

8. BEDINGUNGEN FÜR DIE WIEDERAUFNAHME DES FAHRBETRIEBS NACH EINEM STÖRFALL MIT FAHRZEUGEN

Nach einem Störfall muss der Triebfahrzeugführer in der Lage sein, zu beurteilen, ob und unter welchen Bedingungen das Fahrzeug weiterfahren kann, so dass er den Infrastrukturbetreiber so rasch wie möglich über diese Bedingungen unterrichten kann.

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein, zu beurteilen, ob eine Begutachtung durch einen Experten notwendig ist, bevor der Zug weiterfahren kann.

9. STILLSTAND DES ZUGES

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit der Zug oder ein Teil des Zuges sich — selbst unter ungünstigsten Bedingungen — nicht unvermittelt in Bewegung setzen kann.

Darüber hinaus muss der Triebfahrzeugführer die Maßnahmen kennen, mit denen ein Zug oder ein Teil des Zuges, der sich unvermittelt in Bewegung gesetzt hat, angehalten werden kann.

▼B

ANHANG VI

INFRASTRUKTURBEZOGENE FACHKENNTNISSE UND ANFORDERUNGEN FÜR DIE BESCHEINIGUNG

Infrastrukturbezogene Inhalte

1. BREMSPROBE

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein, vor Fahrtantritt zu überprüfen und zu berechnen, dass die Bremsleistung des Zuges der anhand der Wagenpapiere für die Strecke vorgeschriebenen Bremsleistung entspricht.

2. FAHRSTUFE UND HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT DES ZUGES IN BEZUG AUF DIE STRECKENMERKMALE

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein,

— die erhaltenen Informationen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder eventuelle Änderungen der Signalgebung zur Kenntnis zu nehmen;

— die Fahrstufe und die Höchstgeschwindigkeit des Zuges auf der Grundlage der Streckenmerkmale festzulegen.

3. KENNTNIS DER STRECKE

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein, vorausschauend zu fahren und in Bezug auf Sicherheit und andere Elemente der Aufgabenerfüllung, wie Pünktlichkeit und wirtschaftliche Aspekte, angemessen zu reagieren. Daher muss er über gute Kenntnisse der Strecken und Bahnanlagen sowie der gegebenenfalls vereinbarten alternativen Streckenführungen verfügen.

Folgende Aspekte sind wichtig:

— Betriebsführung (Gleiswechsel, Richtungsbetrieb usw.),

— Streckenüberprüfung anhand der relevanten Unterlagen,

— Identifizierung der für die jeweilige Betriebsart nutzbaren Gleise,

— geltende Verkehrsvorschriften und Bedeutung des Signalsystems,

— Betriebssystem,

— Blocksystem und diesbezügliche Regelungen,

— Bezeichnung der Bahnhöfe sowie Lage und Fernerkennung von Bahnhöfen und Stellwerken im Sinne des vorausschauenden Fahrens,

— Anzeige von Übergängen zwischen Betriebssystemen oder Energieversorgungssystemen,

— Geschwindigkeitsbegrenzungen für die verschiedenen Zugklassen,

— topografische Streckenprofile,

— besondere Bremsbedingungen wie beispielsweise bei Strecken mit starkem Gefälle,

▼B

— betriebliche Besonderheiten wie Sondersignale, Schilder, Bedingungen für die Abfahrt usw.

4. SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein,

— den Zug nur dann in Bewegung zu setzen, wenn alle vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sind (Fahrplan, Abfahrtbefehl oder -signal, erforderlichenfalls Betätigung von Signalen usw.);

— die Signale an der Strecke und Signale im Führerraum zu beachten, sie unverzüglich und fehlerfrei zu erkennen und entsprechend zu handeln;

— den Zug gemäß den spezifischen Betriebsarten sicher zu fahren: spezielle Fahrstufen auf Anweisung, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehr in Gegenrichtung, Genehmigung zum Überfahren von Signalen in Gefahrensituationen, Rangieren, Wenden, Verkehr in Baustellenbereichen usw.;

— die fahrplanmäßigen oder zusätzlichen Halte zu beachten und erforderlichenfalls bei diesen Halten Leistungen für Fahrgäste zu erbringen, insbesondere Öffnen und Schließen der Türen.

5. FÜHREN DES ZUGES

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein,

— jederzeit die Position des Zuges auf der befahrenen Strecke zu kennen;

— die Bremsen zur Verlangsamung und zum Anhalten ohne Schädigung von Fahrzeugen und Anlagen einzusetzen;

— die Fahrstufe des Zuges gemäß Fahrplan sowie möglicher Energiesparanweisungen und unter Berücksichtigung der Merkmale des Triebfahrzeugs, des Zuges, der Strecke und der Umwelt zu regeln.

6. STÖRUNGEN

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein,

— soweit das Führen des Zuges es gestattet, ungewöhnliche Vorkommnisse in Bezug auf die Infrastruktur und das Umfeld (Signale, Gleise, Energieversorgung, Bahnübergänge, Gleisumgebung, sonstiger Verkehr) zu registrieren;

— die Entfernung zu sichtbaren Hindernissen einzuschätzen;

— den Infrastrukturbetreiber schnellstmöglich über den Ort und die Art der beobachteten Störungen zu unterrichten und sicherzustellen, dass diese Informationen richtig verstanden wurden;

— unter Berücksichtigung der Infrastruktur die Sicherheit von Zugverkehr und Personen zu gewährleisten oder darauf gerichtete Maßnahmen zu treffen, wann immer es erforderlich ist.

7. BETRIEBSBEDINGTE STÖRFÄLLE UND UNFÄLLE, BRÄNDE UND UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein,

— bei Unfällen mit Personenschaden Maßnahmen zur Sicherung des Zuges zu ergreifen und Hilfe anzufordern;

— im Falle eines Brandes den Haltepunkt des Zuges zu bestimmen und erforderlichenfalls bei der Evakuierung der Fahrgäste zu helfen;

▼B

— schnellstmöglich alle nützlichen Informationen über den Brand weiterzuleiten, wenn er den Brand nicht selbst unter Kontrolle bringen kann;

— den Infrastrukturbetreiber so rasch wie möglich über diese Bedingungen zu unterrichten;

— zu beurteilen, ob und unter welchen Bedingungen das Fahrzeug angesichts des Zustands der Infrastruktur weiterfahren kann.

▼M2

8. SPRACHPRÜFUNGEN

1. Triebfahrzeugführer, die sich mit dem Infrastrukturbetreiber über kritische Sicherheitsfragen austauschen müssen, müssen über Kenntnisse mindestens einer der vom betreffenden Infrastrukturbetreiber angegebenen Sprachen verfügen. Ihre Sprachkenntnisse müssen ihnen eine aktive und effiziente Kommunikation bei Normalbetrieb, gestörtem Betrieb und in Notsituationen erlauben. Sie müssen in der Lage sein, die Mitteilungen und die Kommunikationsmethode gemäß der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ zu verwenden.

2. Um die in Absatz 1 vorgesehenen Anforderungen zu erfüllen, müssen Triebfahrzeugführer in der Lage sein, auf dem Niveau „B1“ des vom Europarat festgelegten Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen (GERF) ([1]) (hörend und lesend) zu verstehen und sich (mündlich und schriftlich) zu verständigen.

3. Triebfahrzeugführer von Zügen, die von einem Eisenbahnunternehmen in Abschnitten zwischen den Grenzen und den grenznahen, für den grenzüberschreitenden Verkehr bestimmten Bahnhöfen betrieben werden, können vom Infrastrukturbetreiber nach folgendem Verfahren von den Anforderungen des Absatzes 2 ausgenommen werden:

   a) Das Eisenbahnunternehmen beantragt beim Infrastrukturbetreiber eine Freistellung für die betreffenden Triebfahrzeugführer. Im Interesse einer fairen und gleichen Behandlung der Antragsteller wendet der Infrastrukturbetreiber auf jeden eingereichten Freistellungsantrag dasselbe Prüfverfahren an und beschreibt dieses in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen;

   b) der Infrastrukturbetreiber gewährt eine Freistellung, wenn das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass es ausreichende Vorkehrungen getroffen hat, um sicherzustellen, dass die betreffenden Triebfahrzeugführer und die Mitarbeiter des Infrastrukturbetreibers bei Normalbetrieb, gestörtem Betrieb und in Notsituationen gemäß Absatz 1 miteinander kommunizieren können;

   c) die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber müssen sicherstellen, dass die betreffenden Mitarbeiter über diese Vorschriften und Vorkehrungen unterrichtet sind und im Rahmen ihrer Sicherheitsmanagementsysteme ausreichend geschult werden.

([1]) Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen: Lernen, lehren, beurteilen, 2001 (englische Fassung: Cambridge University Press, ISBN 0-521-00531-0). Auch abrufbar von der Cedefop-Website: http://www.cedefop.europa.eu/.

▼B

ANHANG VII

HÄUFIGKEIT DER PRÜFUNGEN

Bei regelmäßigen Überprüfungen ist folgende Mindesthäufigkeit einzuhalten:

a) Sprachkenntnisse (nur für Nichtmuttersprachler): alle drei Jahre oder nach jeder Abwesenheit von mehr als einem Jahr;

b) Infrastrukturkenntnisse (einschließlich Streckenkenntnis und Kenntnis der Betriebsvorschriften): alle drei Jahre und immer dann, wenn eine bestimmte Strecke länger als ein Jahr nicht befahren wurde;

c) Fahrzeugkenntnisse: alle drei Jahre.