Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►B RICHTLIJN 2007/59/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 oktober 2007

inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen

(PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Richtlijn 2014/82/EU van de Commissie van 24 juni 2014	L 184	11	25.6.2014
►M2	Richtlijn (EU) 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016	L 146	22	3.6.2016

▼B

RICHTLIJN 2007/59/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 oktober 2007

inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([2]),

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag, en gezien de gemeenschappelijke ontwerptekst die op 31 juli 2007 is goedgekeurd door het Bemiddelingscomité ([3]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen ([4]) schrijft voor dat infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen hun veiligheidsmanagementsysteem zodanig tot stand brengen dat het spoorwegsysteem ten minste in staat is de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen te halen, en voldoet aan de nationale veiligheidsvoorschriften en aan de in de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) vastgelegde veiligheidseisen, alsmede dat de desbetreffende gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden toegepast. Deze veiligheidsmanagementsystemen voorzien onder meer in opleidingsprogramma's en -systemen die ervoor zorgen dat de vakbekwaamheid van het personeel op peil wordt gehouden en dat taken op passende wijze worden vervuld.

(2) Richtlijn 2004/49/EG bepaalt dat een spoorwegonderneming, teneinde toegang te krijgen tot spoorweginfrastructuur, moet beschikken over een veiligheidscertificaat.

([1]) PB C 221 van 8.9.2005, blz. 64.
([2]) PB C 71 van 22.3.2005, blz. 26.
([3]) Advies van het Europees Parlement van 28 september 2005 (PB C 227 E van 21.9.2006, blz. 464), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 14 september 2006 (PB C 289 E van 28.11.2006, blz. 42), standpunt van het Europees Parlement van 18 januari 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 25 september 2007 en besluit van de Raad van 26 september 2007.
([4]) PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

▼B

(3) Krachtens Richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap ([1]) hebben spoorwegondernemingen met een vergunning, met ingang van 15 maart 2003, recht op toegang tot het Europese netwerk voor internationale goederenvervoersdiensten per spoor gehad en zullen zij, uiterlijk vanaf 2007, recht op toegang tot het volledige netwerk voor binnenlandse en internationale goederenvervoersdiensten hebben. Deze geleidelijke uitbreiding van de toegangsrechten zal onvermijdelijk leiden tot een toename in de verplaatsing van machinisten over de nationale grenzen heen, resulterend in een toenemende vraag naar bestuurders die zijn opgeleid en bevoegd om in meer dan één lidstaat te rijden.

(4) Uit een door de Commissie in 2002 uitgevoerde studie is gebleken dat de wetten van de lidstaten inzake de vereisten voor de certificering van machinisten aanmerkelijk verschillen. Er moeten daarom communautaire voorschriften voor de certificering van machinisten worden aangenomen om deze verschillen weg te werken en het huidige hoge veiligheidsniveau van het communautaire spoorwegsysteem te handhaven.

(5) Dergelijke communautaire voorschriften moeten ook bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het communautair beleid inzake het vrije verkeer van werknemers, de vrijheid van vestiging alsmede de vrijheid om diensten te verlenen in de context van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, en moeten tegelijkertijd concurrentievervalsing voorkomen.

(6) Deze gemeenschappelijke bepalingen moeten het vooral gemakkelijker maken voor machinisten om zich van de ene lidstaat naar de andere te verplaatsen, maar ook van de ene spoorwegonderneming naar de andere, en in het algemeen bevorderen dat de vergunning en het geharmoniseerde aanvullende het bevoegdheidsbewijs door alle belanghebbenden in de spoorwegsector worden erkend. Hiertoe is het van fundamenteel belang dat in de bepalingen minimumeisen worden vastgelegd, waar aanvragers aan moeten voldoen om de vergunning en de geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs te verkrijgen.

(7) Deze richtlijn ligt in het verlengde van en is grotendeels gebaseerd op de historische overeenkomst tussen de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten ([2]).

(8) Het feit dat een lidstaat machinisten die uitsluitend werken op bepaalde categorieën spoorwegsystemen, netwerken en infrastructuur van het toepassingsgebied van deze richtlijn uitsluit, neemt niet weg dat deze lidstaat verplicht is de geldigheid van de vergunningen op het gehele grondgebied van de Europese Unie of van geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen voor de desbetreffende infrastructuur te erkennen.

([1]) PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/51/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 164). Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 58.

([2]) PB L 195 van 27.7.2005, blz. 18.

▼B

(9) De eisen moeten ten minste betrekking hebben op de minimumleeftijd voor het besturen van een trein, de lichamelijke en bedrijfspsychologische geschiktheid van de aanvrager, de beroepservaring en kennis van bepaalde zaken in verband met het besturen van een trein, alsook kennis van de infrastructuur waar machinisten gaan rijden en van de aldaar gebruikte taal.

(10) Om de kosteneffectiviteit te vergroten, dient de opleiding die machinisten moeten volgen om een geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs te verkrijgen, voor zover dit vanuit veiligheidsoogpunt mogelijk en wenselijk is, speciaal gericht zijn op de bijzondere diensten die door de machinist moet worden verricht, zoals rangeren, onderhoudsdiensten en personen- en goederenvervoerdiensten. Bij de beoordeling van de uitvoering van deze richtlijn dient het Europees Spoorwegbureau (hierna „het Bureau" genoemd) te evalueren of er behoefte is aan wijziging van de in de bijlage gespecificeerde opleidingseisen, om beter aan te sluiten bij de nieuwe structuur van de markt die tot ontwikkeling komt.

(11) De spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders die geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen afgeven kunnen zelf opleidingen aanbieden op het gebied van algemene vakkennis, taalkennis, kennis inzake rollend materieel en de infrastructuur. Wat de examens betreft, moet belangenverstrengeling echter worden vermeden, zonder de mogelijkheid uit te sluiten dat de examinator tot de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder behoort die het geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs afgeeft.

(12) De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders zijn, overeenkomstig artikel 13, lid 4 van Richtlijn 2004/49/EG, verantwoordelijk voor het opleidingsniveau van de machinisten die zij tewerkstellen. Daartoe dienen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders bij de aanwerving van machinisten rekening te houden met reeds gevolgde opleidingen en door die machinisten verworven vaardigheden in overeenstemming met artikel 13, lid 3 van die richtlijn. Het is ook van belang dat een voldoende aantal machinisten wordt opgeleid. In dit kader moeten er echter maatregelen getroffen worden om ervoor te zorgen dat de door een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder gedane investeringen voor de opleiding van een machinist niet ten onrechte te goede komen van een andere spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder, wanneer die machinist hen vrijwillig verlaat voor die spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder. Die maatregelen kunnen elke vorm aannemen, zoals nationale wetgeving, collectieve arbeidsovereenkomsten, contractuele bedingen die de machinist binden aan de werkgever, of overeenkomsten die de overgangsvoorwaarden van een machinist van de ene onderneming naar de andere regelen wanneer de machinist betrokken partij is bij die overeenkomsten.

(13) De vaardigheden van het personeel en de gezondheids- en veiligheidsvoorwaarden worden in het kader van de interoperabiliteitrichtlijnen ontwikkeld, met name als onderdeel van de TSI „exploitatie en beheer van het treinverkeer". Er moet worden gezorgd voor samenhang tussen deze TSI en de bijlagen bij deze

▼B

richtlijn. De Commissie zal hiervoor zorgen door de desbetreffende TSI te wijzigen of aan te passen aan deze richtlijn en de bijlagen hierbij volgens de procedures waarin Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem ([1]) en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem ([2]) voorzien.

(14) Om de vrijheid van het verkeer van werknemers en de veiligheid van de spoorwegen in de Gemeenschap te vergroten, moet er bijzondere aandacht gaan naar het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht op locomotieven en treinen. De lidstaten moeten er daarom voor zorgen dat ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, voldoet aan de minimumvereisten van de TSI „exploitatie en beheer van het treinverkeer". Het Bureau moet, met inachtname van de nationale uitvoeringsplannen die de lidstaten dienen mee te delen met betrekking tot de tenuitvoerlegging van deze TSI, mogelijke keuzes voor de certificering van ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht, aanwijzen en de gevolgen van deze verschillende opties evalueren. Op grond van dit verslag moet de Commissie, in voorkomend geval, een voorstel indienen met de voorwaarden en procedures voor het certificeren van het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken.

(15) De in deze richtlijn genoemde voorschriften betreffende vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen dienen alleen betrekking te hebben op het recht van de machinist om legaal een trein te besturen. Voordat de bestuurder op een bepaalde infrastructuur een trein mag besturen, moet ook voldaan zijn aan alle andere wettelijke voorschriften die overeenkomen met de communautaire regelgeving en op niet-discriminerende wijze worden toegepast, met betrekking tot spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder, de infrastructuur en het rollend materieel.

(16) Deze richtlijn laat onverlet de toepassing van Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ([3]), alsmede de toepassing van Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ([4]).

([1]) PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 114). Rectificatie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 40.

([2]) PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG.

([3]) PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

([4]) PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

▼B

(17) Om de nodige uniformiteit en transparantie te waarborgen dient de Gemeenschap één enkel, door de lidstaten wederzijds erkend model voor de certificering vast te stellen, als bewijs van het feit dat de machinisten aan een aantal minimumeisen voldoen en dat zij over de nodige beroepskwalificaties en taalkennis beschikken, terwijl de afgifte van de vergunning aan de lidstaten en de afgifte van geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen aan de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders worden overgelaten.

(18) Het Bureau zal tevens het gebruik onderzoeken van een chipkaart in plaats van een vergunning en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen. Een dergelijke chipkaart zou het voordeel hebben dat die beide elementen worden gecombineerd en zou ook voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt, zoals voor veiligheidsdoeleinden of bij de machinistenadministratie.

(19) Alle in de vergunning, het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs en de in de registers van vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen omschreven informatie moet door de veiligheidsautoriteiten worden benut om de beoordeling van de in de artikelen 10 en 11 van Richtlijn 2004/49/EG bedoelde certificering van personeel te vergemakkelijken en de afgifte van de in die artikelen bedoelde veiligheidscertificaten te bespoedigen.

(20) De inzet van bevoegde machinisten overeenkomstig deze richtlijn, ontslaat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders niet van de verplichting een systeem van toezicht en interne controle op de vaardigheden en gedragingen van hun machinisten in te voeren overeenkomstig artikel 9 en bijlage III bij Richtlijn 2004/49/EG. Deze inzet zal onderdeel van dat systeem zijn. Een geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs ontheft noch de spoorwegonderneming, noch de infrastructuurbeheerder van hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid en, in het bijzonder, voor de opleiding van hun personeel.

(21) Bepaalde ondernemingen verlenen machinistendiensten aan spoorwegmaatschappijen en infrastructuurbeheerders. In dergelijke gevallen is het de verantwoordelijkheid van de spoorwegmaatschappij of de infrastructuurbeheerder die de bestuurder in dienst neemt om ervoor te zorgen dat hij of zij beschikt over een vergunning en een bevoegdheidsbewijs overeenkomstig deze richtlijn.

(22) Opdat het spoorwegvervoer doeltreffend blijft opereren, behouden machinisten die reeds voor de inwerkingtreding van deze richtlijn in hun beroep werkzaam waren gedurende een overgangsperiode hun verworven bevoegdheden.

▼B

(23) Onnodige administratieve en financiële lasten moeten worden vermeden bij het vervangen van machinistenbevoegdheden die vóór de toepassing van de relevante bepalingen van deze richtlijn aan machinisten zijn afgegeven door geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen en vergunningen die met deze richtlijn overeenkomen. Daarom moeten eerder aan de machinist verleende bevoegdheden zoveel mogelijk worden gevrijwaard. De kwalificaties en de ervaring van elke machinist of groep machinisten moet door de instanties van afgifte in aanmerking worden genomen in het geval dat deze bevoegdheden vervangen moeten worden. De instantie van afgifte moet op basis van de kwalificaties en/of de ervaring besluiten of een machinist of een groep machinisten een aanvullend examen moet afleggen en/of een aanvullende opleiding moet volgen om nieuwe vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen te kunnen ontvangen. De instantie van afgifte kan derhalve besluiten dat de kwalificaties en/of de ervaring voldoende is voor de afgifte van de vereiste vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen, zonder verder examen of verdere opleiding te volgen.

(24) Onnodige administratieve en financiële lasten moeten ook worden vermeden in het geval dat machinisten van werkgever veranderen. Een spoorwegonderneming waarbij een bestuurder in dienst treedt moet de eerder verworven vaardigheden in aanmerking nemen en zoveel mogelijk moet worden voorkomen dat aanvullende examens en opleiding verplicht worden gesteld.

(25) Met betrekking tot de bevoegdheden die bestuurders hebben verkregen vóór de toepassing van deze richtlijn, bestaat geen enkel recht op wederzijdse erkenning uit hoofde van deze richtlijn, volgens het bij Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties ([1]) ingevoerde algemene systeem van wederzijdse erkenning, dat tot het einde van de overgangsperiode van toepassing blijft.

(26) De voor de toepassing van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ([2]).

(27) De Commissie moet in het bijzonder de bevoegdheid worden gegeven de voor de uitvoering van de richtlijn nodige voorwaarden en criteria vast te leggen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn of ter aanvulling van deze richtlijn met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing waarin artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG voorziet.

([1]) PB L 255 van 30.9.2005, blz. 22.
([2]) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11.

▼B

(28) Wanneer om dwingende urgente redenen de normaal voor de regelgevingsprocedure met toetsing toepasselijke termijnen niet kunnen worden nageleefd, moet de Commissie voor de aanneming van communautaire criteria voor de keuze van examinatoren en examens zoals bepaald in deze richtlijn en voor de aanpassing van de bijlagen bij deze richtlijn aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang zoals hierin bepaald, de in artikel 5 bis, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde urgentieprocedure kunnen toepassen.

(29) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ([1]) worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen geïllustreerde tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.

(30) De lidstaten dienen controles op de naleving van deze richtlijn uit te voeren en passende maatregelen te nemen om inbreuk op de bepalingen van deze richtlijn door een machinist tegen te gaan.

(31) De lidstaten dienen passende maatregelen te nemen om inbreuk op de nationale bepalingen tot uitvoering van deze richtlijn tegen te gaan.

(32) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk het opstellen van een gemeenschappelijk regelgevingskader voor de certificering van machinisten van locomotieven en treinen voor personen- en goederenvervoer niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, en derhalve, gezien de omvang en de gevolgen van deze richtlijn, beter op het niveau van de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in dat artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat de richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

(33) Vanuit het oogpunt van kostenefficiëntie kan het wenselijk blijken gedurende een beperkte periode machinisten die uitsluitend op het grondgebied van één lidstaat werkzaam zijn vrij te stellen van de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn die betrekking hebben op de verplichting dat deze over vergunningen en geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijzen in overeenstemming met deze richtlijn moeten beschikken. De voorwaarden voor dergelijke vrijstellingen moeten duidelijk worden gedefinieerd.

(34) Voor een lidstaat die niet over een spoorwegsysteem beschikt, en niet verwacht er binnen afzienbare tijd over te zullen beschikken, zou de verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn onevenredig en zinloos zijn. Een dergelijke lidstaat moet derhalve, zolang hij niet over een spoorwegsysteem beschikt, van de verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn worden vrijgesteld,

([1]) PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

▼B

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

DOELSTELLING, TOEPASSINGSGEBIED EN DEFINITIES

Artikel 1

Doelstelling

Deze richtlijn stelt de voorwaarden en procedures vast voor de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem in de Gemeenschap besturen. Zij bepaalt voor welke taken de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, de machinisten en de overige betrokkenen in de sector, met name spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en opleidingscentra, verantwoordelijk zijn.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem in de Gemeenschap besturen ten behoeve van een spoorwegonderneming, waarvoor een veiligheidscertificaat vereist is of waarvoor een infrastructuurbeheerder een veiligheidsvergunning nodig heeft.

2. De lidstaten verbieden, op basis van nationale bepalingen die gelden voor ander boordpersoneel op goederentreinen, niet, dat goederentreinen grenzen overschrijden of binnenlands vervoer op hun grondgebied verzorgen.

3. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 kunnen de lidstaten vrijstelling van de ten uitvoering van deze richtlijn vastgestelde maatregelen verlenen aan machinisten die uitsluitend besturen op:

a) metro- en tramsystemen en andere light-railsystemen;

b) vervoersnetten die functioneel zijn gescheiden van de rest van het spoorwegsysteem en uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigers- en goederenvervoer;

c) particuliere spoorweginfrastructuren die uitsluitend voor het eigen goederenvervoer van de eigenaar worden gebruikt;

d) baanvakken die tijdelijk gesloten zijn voor het normale verkeer ten behoeve van het onderhoud, de vernieuwing of de verbetering van het spoorwegsysteem.

▼B

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) „bevoegde autoriteit”: de veiligheidsinstantie die wordt bedoeld in artikel 16 van Richtlijn 2004/49/EG;

b) „machinist”: persoon die in staat en gemachtigd is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van treinen, daaronder begrepen locomotieven, rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens of personen- en goederentreinen;

c) „ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht”: boordpersoneel op treinen dat geen machinist is, maar bijdraagt aan het waarborgen van de veiligheid van de trein, de passagiers en de vervoerde goederen;

d) „spoorwegsysteem”: het systeem van de spoorweginfrastructuur, bestaande uit de lijnen en vaste installaties van het spoorwegnet en het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat op deze infrastructuur rijdt, als gedefinieerd in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;

e) „infrastructuurbeheerder”: iedere instantie of onderneming die met name belast is met de totstandkoming en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur of een deel daarvan, als omschreven in artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG. Dit kan ook het beheer van de infrastructuurcontrole en veiligheidssystemen omvatten. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

f) „spoorwegonderneming”: iedere spoorwegonderneming als omschreven in Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering ([1]) of iedere andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming die goederen en/of reizigers over het spoor vervoert, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;

g) „technische specificaties voor interoperabiliteit” of „TSI”: de specificaties die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem gelden teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit te garanderen van de trans-Europese hogesnelheids- en conventionele spoorwegsystemen, zoals omschreven in Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG;

([1]) PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/49/EG.

▼B

h) „Bureau”: het Europees Spoorwegbureau opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 ([1]);

i) „veiligheidscertificaat”: bewijs dat door een bevoegde instantie aan een spoorwegonderneming wordt verleend overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG;

j) „bevoegdheidsbewijs”: het geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs waarin de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd waar of waarmee de machinist mag rijden;

k) „veiligheidsvergunning”: vergunning die door een bevoegde instantie aan een infrastructuurbeheerder wordt verleend overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG;

l) „opleidingscentrum”: een entiteit die door het bevoegde gezag is geaccrediteerd of erkend voor het geven van de opleidingscursussen.

HOOFDSTUK II

CERTIFICERING VAN MACHINISTEN

Artikel 4

Communautair model voor de certificering

1. Iedere machinist dient geschikt te zijn en kwalificaties te bezitten die vereist zijn voor het besturen van een trein en in het bezit te zijn van de volgende documenten:

a) een vergunning waaruit blijkt dat de machinist voldoet aan de minimumvoorwaarden ten aanzien van medische eisen, vooropleiding en algemene vaardigheden. Op de vergunning staan de persoonsgegevens van de treinbestuurder, de naam van de instantie van afgifte en de geldigheidsduur vermeld. De vergunning voldoet aan het bepaalde in bijlage I totdat het in lid 4 bedoelde communautaire model voor certificering is vastgesteld;

b) een of meer bevoegdheidsbewijzen waar de infrastructuur en het rollend materieel worden genoemd en waar of waarmee gemachtigd is de machinist te rijden. Ieder bevoegdheidsbewijs voldoet aan het bepaalde in bijlage I.

2. De eis dat de bestuurder in het bezit moet zijn van een bevoegdheidsbewijs voor een specifiek deel van de infrastructuur, is echter niet van toepassing op de hierna genoemde onderdelen, in het geval dat een andere machinist die in het bezit is van het geldige vereiste bevoegdheidsbewijs voor de betrokken infrastructuur tijdens het besturen naast de bestuurder zit:

a) wanneer verstoringen van de spoordienst de omleiding van treinen of het onderhoud van de sporen noodzakelijk maken, volgens de instructies van de infrastructuurbeheerder;

([1]) PB L 220 van 21.6.2004, blz. 3. Gerectificeerde versie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 3.

▼B

b) voor uitzonderlijke eenmalige diensten van historische treinen;

c) voor uitzonderlijke, eenmalige goederenvervoerdiensten, indien de infrastructuurbeheerder hiermee instemt;

d) voor het afleveren of demonstreren van een nieuwe trein of locomotief;

e) voor het opleiden en examineren van machinisten.

Het besluit om van deze mogelijkheid gebruik te maken, wordt genomen door de spoorwegonderneming en kan niet worden opgelegd door de betrokken infrastructuurbeheerder of de bevoegde autoriteit.

Wanneer op deze wijze een extra bestuurder wordt ingezet, wordt de infrastructuurbeheerder daar vooraf van in kennis gesteld.

3. Het bevoegdheidsbewijs machtigt de houder tot het besturen van een trein in een of meer van de volgende categorieën:

a) categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen, onderhoudsspoorwagens en alle andere locomotieven die gebruikt worden voor het rangeren;

b) categorie B: vervoer van reizigers en/of goederen.

Een bevoegdheidsbewijs kan een machtiging voor alle categorieën bevatten, die alle in lid 4 bedoelde codes omvat.

4. De Commissie stelt uiterlijk op 4 december 2008 op basis van een door het Bureau opgestelde ontwerptekst, een communautair model voor de vergunning, het bevoegdheidsbewijs, en het gewaarmerkte afschrift van het bevoegdheidsbewijs vast en bepaalt ook de fysieke kenmerken daarvan, daarbij rekening houdend met maatregelen die vervalsing moet tegengaan. Deze maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 32, lid 3 bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Uiterlijk op 4 december 2008 stelt de Commissie, volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 32, lid 3, en op basis van een aanbeveling door het Bureau, de maatregelen vast tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, door haar aan te vullen, en die betrekking hebben op de communautaire codes voor de verschillende types in categorie A en B als bedoeld in lid 3 van dit artikel.

Artikel 5

Fraudebestrijding

De bevoegde autoriteiten en de instanties van afgifte treffen alle nodige maatregelen om te voorkomen dat vergunningen, bevoegdheidsbewijzen en de in artikel 22 bedoelde registers worden vervalst.

▼B

Artikel 6

Eigendom, taal en instanties van afgifte

1. Een vergunning is eigendom van de houder en wordt afgegeven door de in artikel 3, onder a), omschreven bevoegde autoriteit. Wanneer een bevoegde autoriteit of diens gemachtigde een vergunning afgeeft in een nationale taal die geen taal van de Gemeenschap is, stelt zij een tweetalige versie van de vergunning op waarin een van de talen van de Gemeenschap wordt gebruikt.

2. Een bevoegdheidsbewijs wordt afgegeven door de spoorwegonderneming of door de infrastructuurbeheerder die de machinist in dienst heeft of contracteert. Het bevoegdheidsbewijs is eigendom van de onderneming of beheerder die deze verklaring afgeeft; machinisten kunnen echter een gewaarmerkte kopie verkrijgen, overeenkomstig artikel 13, lid 3, van Richtlijn 2004/49/EG. Wanneer een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder een bevoegdheidsbewijs afgeeft in een nationale taal die geen taal van de Gemeenschap is, stelt zij/hij een tweetalige versie van het bevoegdheidsbewijs op waarin een van de talen van de Gemeenschap wordt gebruikt.

Artikel 7

Geografische geldigheid

1. Een vergunning is geldig op het gehele grondgebied van de Gemeenschap.

2. Een bevoegdheidsbewijs is uitsluitend geldig op de daarin vermelde infrastructuren en voor het daarin vermelde rollend materieel.

Artikel 8

Erkenning van certificeringsdocumenten van machinisten van derde landen

Certificeringsdocumenten van machinisten van een derde land die uitsluitend op grensoverschrijdende baanvakken van het spoorwegsysteem van een lidstaat opereren, kunnen door die lidstaat worden erkend, overeenkomstig bilaterale overeenkomsten met dat derde land.

HOOFDSTUK III

VOORWAARDEN VOOR HET VERKRIJGEN VAN DE VERGUNNING EN HET BEVOEGDHEIDSBEWIJS

Artikel 9

Minimumeisen

1. Om een vergunning te verkrijgen moet de aanvrager voldoen aan de in de artikelen 10 en 11 genoemde minimumeisen. Ter verkrijging van een bevoegdheidsbewijs en het behoud van de geldigheid daarvan, is de aanvrager in het bezit van een vergunning en voldoen aan de in de artikelen 12 en 13 genoemde minimumeisen.

2. Een lidstaat kan strengere eisen stellen aan de afgifte van vergunningen op zijn eigen grondgebied. Echter door een andere lidstaat afgegeven vergunningen moeten overeenkomstig artikel 7 worden erkend.

▼B

Afdeling I

Vergunning

Artikel 10

Minimumleeftijd

De lidstaten schrijven de minimumleeftijd van ten minste twintig jaar voor, om een vergunning aan te vragen. Niettemin kunnen de lidstaten een vergunning afgeven aan een aanvrager vanaf ten minste achttien jaar, maar de geldigheid van een dergelijke vergunning blijft beperkt tot het grondgebied van de lidstaat van afgifte.

Artikel 11

Basiseisen

1. De aanvrager heeft met succes een schoolopleiding (lager en middelbaar onderwijs) van ten minste 9 jaar doorlopen en met succes een basisopleiding afgesloten die gelijkwaardig is aan niveau 3 als bedoeld in Besluit 85/368/EEG van de Raad van 16 juli 1985 inzake de vergelijkbaarheid van de getuigschriften van vakbekwaamheid tussen lidstaten van de Europese Gemeenschap ([1]).

2. De aanvrager ondergaat als bewijs van zijn lichamelijke geschiktheid een medisch onderzoek bij, of onder toezicht van, een geaccrediteerde of erkende arts overeenkomstig artikel 20, al naar gelang de lidstaat besluit. Dit onderzoek heeft ten minste betrekking op de in bijlage II, punten 1.1, 1.2, 1.3 en 2.1 genoemde criteria.

3. De aanvrager ondergaat als bewijs van zijn bedrijfspsychologische geschiktheid een onderzoek bij, of onder toezicht van, een overeenkomstig artikel 20 geaccrediteerde of erkende psycholoog of arts, al naar gelang de lidstaat besluit. Dit onderzoek heeft ten minste betrekking op de in bijlage II, punt 2.2, genoemde criteria.

4. De aanvrager toont zijn algemene beroepsbekwaamheid aan door met goed gevolg een examen af te leggen dat ten minste betrekking heeft op de in bijlage IV genoemde algemene onderwerpen.

Afdeling II

Bevoegdheidsbewijs

Artikel 12

Taalkennis

Het criterium taalkennis, bedoeld in bijlage VI, wordt toegepast voor de infrastructuur waar het bevoegdheidsbewijs geldig voor is.

Artikel 13

Beroepskwalificaties

1. De aanvrager heeft met goed gevolg een examen afgelegd over zijn vakkennis en vakbekwaamheid met betrekking tot het rollend materieel waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd. Dit examen heeft ten minste betrekking op de in bijlage V aangegeven algemene onderwerpen.

([1]) PB L 199 van 31.7.1985, blz. 56.

▼B

2. De aanvrager heeft tevens met goed gevolg een examen afgelegd over zijn vakkennis en bekwaamheid met betrekking tot de infrastructuur waarvoor het bevoegdheidsbewijs wordt aangevraagd. Dit examen heeft ten minste betrekking op de in bijlage VI aangegeven algemene onderwerpen. In een voorkomend geval heeft dit examen ook betrekking op de taalkennis van de aanvrager, overeenkomstig bijlage VI, punt 8.

3. De aanvrager wordt door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder opgeleid met betrekking tot het in Richtlijn 2004/49/EG opgenomen veiligheidsmanagementsysteem.

HOOFDSTUK IV

PROCEDURE VOOR HET VERKRIJGEN VAN EEN VERGUNNING EN VAN EEN BEVOEGDHEIDSBEWIJS

Artikel 14

Verkrijgen van een vergunning

1. De bevoegde autoriteit maakt de voor het verkrijgen van een vergunning te volgen procedure bekend.

2. Iedere vergunningaanvraag wordt door de kandidaat-machinist of door een entiteit namens hem bij de bevoegde autoriteit ingediend.

3. De bij de bevoegde instantie ingediende aanvragen kunnen betrekking hebben op de afgifte van een nieuwe vergunning, de bijwerking van de gegevens van de vergunning, een verlenging of de afgifte van een duplicaat.

4. De bevoegde autoriteit geeft een vergunning zo spoedig mogelijk en uiterlijk een maand na ontvangst van alle benodigde documenten af.

5. Een vergunning heeft een geldigheidsduur van 10 jaar, behoudens het bepaalde in artikel 16, lid 1.

6. Een vergunning wordt in enkelvoud afgegeven. Een vergunning mag niet worden gedupliceerd, behalve door de bevoegde autoriteit, in het geval dat om een duplicaat wordt gevraagd.

Artikel 15

Verkrijgen van een bevoegdheidsbewijs

Als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem stelt elke spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder de voor afgifte of bijwerking van het bevoegdheidsbewijs, in overeenstemming met deze richtlijn te volgen procedures op, alsmede een beroepsprocedure die machinisten de mogelijkheid biedt, om herziening van een beslissing betreffende de afgifte, de bijwerking, de schorsing dan wel de intrekking van een bevoegdheidsbewijs te verzoeken.

Indien de partijen geen overeenstemming bereiken, kunnen zij een beroep doen op de bevoegde autoriteit of op een onafhankelijk beroepsorgaan.

▼B

De spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder werkt het bevoegdheidsbewijs onmiddellijk bij, in het geval dat de houder van het bevoegdheidsbewijs aanvullende machtigingen met betrekking tot het rollend materieel en de infrastructuur heeft verkregen.

Artikel 16

Periodieke controles

1. Teneinde zijn vergunning te kunnen behouden, onderwerpt de houder zich op gezette tijden aan examens en/of keuringen waarbij wordt nagegaan of de houder nog steeds aan de in artikel 11, leden 2 en 3, genoemde eisen voldoet. Wat de medische eisen betreft, wordt een minimumfrequentie aangehouden in overeenstemming met het bepaalde in bijlage II, punt 3.1. Deze medische keuringen worden verricht door of onder toezicht van overeenkomstig artikel 20 geaccrediteerde of erkende artsen. Wat de algemene vakkennis betreft, zijn de bepalingen van artikel 23, lid 8, van toepassing.

Bij verlenging van de vergunning gaat de bevoegde autoriteit in het in artikel 22, lid 1, onder a), bedoelde register na of de machinist aan de in de eerste alinea van dit lid genoemde eisen voldoet.

2. Teneinde zijn bevoegdheidsbewijs te kunnen behouden, onderwerpt de houder zich op gezette tijden aan examens en/of keuringen waarbij wordt nagegaan of de houder nog steeds aan de in de artikelen 12 en 13 genoemde eisen voldoet. De frequentie van deze examens en/of keuringen wordt bepaald door de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die de treinbestuurder in dienst heeft of contracteert, in overeenstemming met het eigen veiligheidsmanagementsysteem en met inachtneming van de in bijlage VII bepaalde minimumperioden.

Bij elke van deze controles verklaart de instantie van afgifte door een vermelding op het bevoegdheidsbewijs en in het in artikel 22, lid 2, bedoelde register, dat de machinist aan de in de eerste alinea van dit lid bedoelde eisen voldoet.

3. Indien een periodieke controle wordt overgeslagen of een negatief resultaat oplevert, is de procedure van artikel 18 van toepassing.

Artikel 17

Beëindiging van het dienstverband

In het geval dat een machinist niet langer voor een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder werkt, dan stelt die instantie de bevoegde autoriteit daarvan onmiddellijk in kennis.

De vergunning blijft geldig zolang aan de in artikel 16, lid 1, genoemde eisen wordt voldaan.

Een bevoegdheidsbewijs verliest haar geldigheid wanneer de houder niet langer in dienst is als machinist. De machinist ontvangt echter wel een gewaarmerkt afschrift van het bevoegdheidsbewijs en van alle documenten waaruit zijn opleiding, zijn kwalificaties, zijn ervaring en zijn vakbekwaamheden blijken. Bij het afgeven van een bevoegdheidsbewijs aan een machinist, houdt de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder rekening met deze documenten.

▼B

Artikel 18

Toezicht op bestuurders door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders

1. Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn verplicht erop toe te zien en te verifiëren dat de vergunningen en bevoegdheidsbewijzen van de machinisten die zij in dienst hebben of contracteren, geldig zijn.

Zij voeren een systeem in voor het toezicht op hun machinisten. Indien de resultaten van dit toezichtsysteem aanleiding geven tot twijfel omtrent de arbeidsgeschiktheid van een machinist en de wens om zijn vergunning of bevoegdheidsbewijs te continueren, dan nemen de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders onmiddellijk de nodige maatregelen.

2. Indien een machinist meent dat zijn gezondheidstoestand reden geeft tot twijfels over zijn arbeidsgeschiktheid, dan stelt hij de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder daar onmiddellijk van in kennis.

Zodra de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder constateert, of er door een arts van in kennis wordt gesteld dat de gezondheid van een machinist zodanig is verslechterd dat er aanleiding is te twijfelen aan zijn arbeidsgeschiktheid, dan neemt zij/hij onmiddellijk de nodige maatregelen, onder verwijzing naar de in bijlage II, punt 3.1, van deze richtlijn beschreven keuring en, zo nodig, de intrekking van het bevoegdheidsbewijs, evenals de bijwerking van het in artikel 22, lid 2, bedoelde register. Daarnaast moet worden gewaarborgd dat de machinist tijdens de dienst geen enkel moment onder invloed verkeert van welke stof dan ook, die zijn concentratievermogen, waakzaamheid of gedrag zou kunnen beïnvloeden. In het geval dat de arbeidsongeschiktheid langer duurt dan drie maanden, dan wordt de bevoegde autoriteit hiervan onmiddellijk in kennis gesteld.

HOOFDSTUK V

TAKEN EN BESLUITEN VAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT

Artikel 19

Taken van de bevoegde autoriteit

1. De bevoegde autoriteit vervult de volgende taken op transparante en niet-discriminerende wijze:

a) de afgifte en het bijwerken van vergunningen, en het verstrekken van duplicaten, zoals bepaald in de artikelen 6 en 14;

b) zorgen voor periodieke examens en/of keuringen zoals bedoeld in artikel 16, lid 1;

c) schorsing en intrekking van vergunningen, en het toezenden aan de instantie van afgifte van met redenen omklede verzoeken tot schorsing van bevoegdheidsbewijzen, zoals bepaald in artikel 29;

d) indien zij daartoe door de lidstaat is aangewezen, de erkenning van personen of instanties, zoals bepaald in de artikelen 23 en 25;

▼B

e) ervoor zorgen dat een register van geaccrediteerde of erkende personen en instanties als bedoeld in artikel 20 wordt bekendgemaakt en bijgehouden;

f) het bijhouden en bijwerken van een register van vergunningen als bedoeld in artikel 16, lid 1, en artikel 22, lid 1;

g) toezicht op het in artikel 26 bedoelde certificeringsproces voor machinisten;

h) uitvoeren van inspecties als bedoeld in artikel 29;

i) vaststellen van nationale criteria voor examinatoren als bedoeld in artikel 25, lid 5.

De bevoegde autoriteit reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onmiddellijk een verzoek om aanvullende informatie hangende de aanvraag van een vergunning.

2. De bevoegde autoriteit mag de in lid 1, onder c), g) en i), genoemde taken niet aan derden delegeren.

3. De taken worden op transparante en niet-discriminerende wijze gedelegeerd aan derden, zonder dat sprake is van belangenverstrengeling bij de uitvoering.

4. Wanneer de bevoegde autoriteit de in lid 1 genoemde taken a) of b) aan een spoorwegonderneming delegeert of uitbesteedt, dient aan ten minste één van de volgende voorwaarden te worden voldaan:

a) de spoorwegonderneming geeft uitsluitend vergunningen af aan zijn eigen machinisten;

b) de spoorwegonderneming geniet, op het grondgebied in kwestie, geen enkele exclusiviteit voor de gedelegeerde of uitbestede taken.

5. Wanneer de bevoegde autoriteit taken aan derden delegeert of uitbesteedt, zijn deze derden of de onderaannemers verplicht, bij de uitvoering van deze taken, de verplichtingen die krachtens deze richtlijn op de bevoegde autoriteiten rusten, in acht te nemen.

6. Wanneer de bevoegde autoriteit taken delegeert of uitbesteedt, voert zij een systeem van toezicht in op de uitvoering van deze taken, teneinde te waarborgen dat de voorwaarden van de leden 2, 4 en 5 in acht worden genomen.

Artikel 20

Accreditering en erkenning

1. Een uit hoofde van deze richtlijn geaccrediteerde persoon of instantie wordt erkend door een door de lidstaat aangewezen accrediteringsinstantie. Het accrediteringsproces berust op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid, zoals de relevante Europese normen van de EN 45 000-reeks, alsmede op de beoordeling van een door de kandidaat ingediend dossier waarin zijn vakbekwaamheid op het gebied in kwestie naar behoren wordt gestaafd.

▼B

2. Als alternatief voor accreditering overeenkomstig lid 1 kan een lidstaat bepalen dat personen of instanties uit hoofde van deze richtlijn worden erkend door de bevoegde autoriteit of een door de betrokken lidstaat aangewezen instantie. De erkenning geschiedt op basis van criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid; in gevallen waarin de gezochte specifieke vakbekwaamheid uiterst zeldzaam is, is echter een uitzondering op deze regel toegestaan nadat de Commissie volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure een positief advies heeft uitgebracht.

Het criterium van onafhankelijkheid geldt niet in het geval van opleiding als bedoeld in artikel 23, leden 5 en 6.

3. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat er een register wordt gepubliceerd en bijgehouden van de geaccrediteerde en erkende personen en instanties die onder deze richtlijn vallen.

Artikel 21

Besluiten van de bevoegde autoriteit

1. De bevoegde autoriteit motiveert haar besluiten.

2. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat er een administratieve beroepsprocedure wordt ingevoerd op grond waarvan de werkgever en de machinist om toetsing van iedere toepassing van een besluit krachtens deze richtlijn kunnen verzoeken.

3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de bevoegde autoriteit genomen besluiten kunnen worden voorgelegd aan rechterlijke toetsing.

Artikel 22

Registers en uitwisseling van gegevens

1. De bevoegde autoriteiten zijn gehouden:

a) een register bij te houden van alle afgegeven, bijgewerkte, verlengde, verlopen, gewijzigde, geschorste, ingetrokken, of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven vergunningen. Dit register bevat voor iedere vergunning de in bijlage I, punt 4, voorgeschreven gegevens; deze gegevens kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere machinist toegekende nationale nummer. Dit register wordt geregeld bijgewerkt;

b) naar aanleiding van een met redenen omkleed verzoek, inlichtingen te verstrekken over de status van genoemde vergunningen aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten, aan het Bureau of aan iedere werkgever van machinisten.

2. Iedere spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder is gehouden:

a) een register bij te houden, of ervoor te zorgen dat er een register wordt bijgehouden, van alle afgegeven, vernieuwde, gewijzigde, verlopen, geschorste, ingetrokken of als verloren, gestolen of vernietigd opgegeven bevoegdheidsbewijzen. Dit register bevat voor ieder bevoegdheidsbewijs de in bijlage I, punt 4, voorgeschreven gegevens, alsmede de gegevens betreffende de in artikel 16 bedoelde periodieke controles. Dit register moet geregeld worden bijgewerkt;

▼B

b) samen te werken met de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin zij gevestigd zijn teneinde gegevens uit te wisselen met de bevoegde autoriteit en deze toegang tot de benodigde gegevens te verschaffen;

c) aan de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten op verzoek inlichtingen over de inhoud van deze bevoegdheidsbewijzen te verstrekken, indien nodig in verband met internationale activiteiten.

3. De machinist heeft toegang tot zijn gegevens die in de registers van de bevoegde autoriteiten en van de spoorwegondernemingen zijn opgeslagen en op verzoek wordt hem een afschrift van die gegevens verstrekt.

4. De bevoegde autoriteiten werken met het Bureau samen om de interoperabiliteit van de in de leden 1 of 2 bedoelde registers te garanderen.

Met het oog hierop stelt de Commissie op basis van een door het Bureau uitgewerkte ontwerptekst, uiterlijk op 4 december 2008 de basisparameters van de aan te leggen registers, zoals de te registreren gegevens, hun opmaak, alsmede het protocol voor gegevensuitwisseling, toegangsrechten, bewaartermijn van gegevens en in geval van faillissement de te volgen procedures, vast. Deze maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 32, lid 3 bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

5. De bevoegde autoriteiten, infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen zorgen ervoor dat de door hen krachtens de leden 1 en 2 aangelegde registers en de wijze waarop deze registers worden gebruikt in overeenstemming zijn met Richtlijn 95/46/EG.

6. Het Bureau zorgt ervoor dat het krachtens lid 2, onder a) en b), ingevoerde systeem in overeenstemming is met Verordening (EG) nr. 45/2001.

HOOFDSTUK VI

OPLEIDING EN EXAMINERING VAN MACHINISTEN

Artikel 23

Opleiding

1. De opleiding van machinisten omvat een deel dat betrekking heeft op de vergunning, dat de algemene vakkennis weergeeft als omschreven in bijlage IV, en een deel dat betrekking heeft op het bevoegdheidsbewijs, dat de specifieke vakkennis weergeeft als omschreven in de bijlagen V en VI.

▼B

2. De opleidingsmethode voldoet aan de in bijlage III genoemde criteria.

3. De gedetailleerde opleidingsdoelstellingen worden bepaald in bijlage IV voor de vergunning en in de bijlagen V en VI voor het bevoegdheidsbewijs. Deze gedetailleerde opleidingsdoelstellingen kunnen als volgt worden aangevuld:

a) ofwel met de desbetreffende TSI vastgesteld volgens Richtlijn 96/48/EG of Richtlijn 2001/16/EG. In dit geval zorgt de Commissie voor de samenhang tussen deze TSI en bijlagen IV, V en VI;

b) ofwel met de criteria die zijn voorgesteld door het Bureau in het kader van artikel 17 van Verordening (EG) nr. 881/2004. Deze criteria die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 32, lid 3, van deze richtlijn bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

4. De lidstaten zien erop toe dat kandidaat-machinisten op billijke en niet-discriminerende wijze toegang krijgen tot de opleiding die nodig is om aan de voorwaarden te kunnen voldoen voor het verkrijgen van de vergunning en het bevoegdheidsbewijs, overeenkomstig artikel 13 van Richtlijn 2004/49/EG.

5. Opleidingstaken in verband met de algemene vakkennis als bedoeld in artikel 11, lid 4, taalkennis als bedoeld in artikel 12 en vakkennis betreffende het rollend materieel als bedoeld in artikel 13, lid 1, worden door overeenkomstig artikel 20 geaccrediteerde of erkende personen of instanties verricht.

6. Opleidingstaken in verband met de kennis van infrastructuur als bedoeld in artikel 13, lid 2, met inbegrip van kennis van spoorlijnen, exploitatievoorschriften en procedures, wordt verricht door geaccrediteerde of erkende personen of instanties van de lidstaat waar de infrastructuur is gelegen.

7. Wat de vergunning betreft, blijft het algemene stelsel voor erkenning van beroepskwalificaties als bepaald bij Richtlijn 2005/36/EG van toepassing op de erkenning van de beroepskwalificaties van machinisten die onderdaan van een lidstaat zijn en hun opleidingsbewijs in een derde land hebben behaald.

8. Er moet een permanent opleidingsproces worden gerealiseerd om te zorgen dat het personeel ter zake deskundig blijft, overeenkomstig bijlage III, punt 2, onder e), van Richtlijn 2004/49/EG.

Artikel 24

Opleidingskosten

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de nodige maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de door een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder gedane investeringen voor de opleiding van een machinist niet ten onrechte ten goede komen aan een andere spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder, wanneer een machinist hen vrijwillig verlaat voor die laatstgenoemde spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder.

▼B

2. De implementatie van dit artikel krijgt bijzondere aandacht in het kader van het in artikel 33 voorziene verslag, met name voor wat betreft punt f) daarvan.

Artikel 25

Examens

1. De examens en examinatoren voor het behalen van de vereiste vakbekwaamheden worden respectievelijk vastgesteld en aangewezen:

a) voor het gedeelte betreffende de vergunning: door de bevoegde autoriteit bij de vaststelling van de te volgen procedure voor het verkrijgen van de vergunning overeenkomstig artikel 14, lid 1;

b) voor het gedeelte betreffende het bevoegdheidsbewijs: door de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder bij de vaststelling van de te volgen procedure voor het verkrijgen van het bevoegdheidsbewijs overeenkomstig artikel 15.

2. De in lid 1 bedoelde examens vinden plaats onder toezicht van bevoegde, overeenkomstig artikel 20 geaccrediteerde of erkende examinatoren; zij worden zodanig georganiseerd dat belangenverstrengeling wordt vermeden.

3. De beoordeling van de kennis van de infrastructuur, daarbij inbegrepen de kennis van spoorlijnen en exploitatievoorschriften, wordt door geaccrediteerde of erkende personen of instanties verricht in de lidstaat waar de infrastructuur is gelegen.

4. De in lid 1 bedoelde examens worden zodanig georganiseerd dat belangenverstrengeling wordt vermeden, ook al kan de examinator behoren tot de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder die het bevoegdheidsbewijs afgeeft.

5. De keuze van de examinatoren en de examens kan geschieden op grond van communautaire criteria vastgesteld op basis van een door het Bureau voorbereide ontwerptekst. Deze maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 32, lid 3. Om dwingende urgente redenen mag de Commissie gebruikmaken van de in artikel 32, lid 4, bedoelde urgentieprocedure.

Ontbreken dergelijke communautaire criteria, dan stellen de bevoegde autoriteiten nationale criteria vast.

6. Ter afsluiting van de opleiding dient een theorie- en praktijkexamen te worden afgelegd. De rijvaardigheid wordt beoordeeld aan de hand van een rijproef op het netwerk. Ook kan van simulators gebruik worden gemaakt om na te gaan of de machinist onder specifiek moeilijke omstandigheden goed presteert en de exploitatievoorschriften juist toepast.

▼B

HOOFDSTUK VII

EVALUATIE

Artikel 26

Kwaliteitsnormen

De bevoegde autoriteiten zien erop toe, dat in het kader van een kwaliteitsnormeringssysteem, voortdurend controle is op alle activiteiten in verband met de opleiding, de beoordeling van vakbekwaamheid en het bijwerken van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen. Deze bepaling is niet van toepassing op activiteiten die reeds vallen onder de veiligheidsmanagementsystemen, ingesteld overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Artikel 27

Onafhankelijke evaluatie

1. Een onafhankelijke evaluatie van de procedures voor de verwerving en beoordeling van vakkennis en -bekwaamheden, alsmede van het systeem voor de afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen, vindt in iedere lidstaat plaats met tussenpozen van hoogstens vijf jaar. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op activiteiten die reeds vallen onder de veiligheidsmanagementsystemen die overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG zijn ingesteld door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. Deze evaluatie wordt verricht door gekwalificeerde personen die niet zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.

2. De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties worden vergezeld van bewijsstukken en onder de aandacht van de bevoegde autoriteiten in kwestie gebracht. Indien nodig nemen de lidstaten maatregelen ter correctie van de tekortkomingen die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zijn gekomen.

HOOFDSTUK VIII

ANDER TREINPERSONEEL

Artikel 28

Verslag over het andere treinpersoneel

1. Het Bureau stelt in een uiterlijk op 4 juni 2009 uit te brengen verslag, en met inachtname van de TSI „exploitatie en beheer van het treinverkeer” ontwikkeld op grond van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG, het profiel en de taken vast van het ander treinpersoneel dat voor de veiligheid cruciale taken verricht waarvan de beroepskwalificaties dienovereenkomstig bijdragen tot de veiligheid op het spoor die op communautair niveau moeten worden geregeld door middel van een systeem van vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen dat te vergelijken is met het door deze richtlijn ingestelde systeem.

2. Op grond van dit verslag maakt de Commissie uiterlijk 4 juni 2010 een verslag op en dient, in voorkomend geval, een wetgevingsvoorstel in voor een regeling voor certificering van het in lid 1 bedoelde andere treinpersoneel.

▼B

HOOFDSTUK IX

CONTROLES EN SANCTIES

Artikel 29

Controles door de bevoegde autoriteit

1. De bevoegde autoriteit kan te allen tijde aan boord van treinen die zich op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied actief zijn, controleren of de machinist in het bezit is van de overeenkomstig deze richtlijn afgegeven documenten.

2. Niettegenstaande de in lid 1 bedoelde controle kan de bevoegde autoriteit in het geval van een tijdens het werk begane onachtzaamheid, controleren of de betrokken machinist voldoet aan de in artikel 13 neergelegde eisen.

3. De bevoegde autoriteit kan overgaan tot een onderzoek naar de naleving van deze richtlijn door machinisten, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, examinatoren en opleidingscentra, die hun werkzaamheden op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied verrichten.

4. Indien de bevoegde autoriteit constateert dat een machinist niet langer aan één of meer gestelde eisen voldoet, neemt zij de volgende maatregelen:

a) indien het een door de bevoegde autoriteit afgegeven vergunning betreft, schorst de bevoegde autoriteit de vergunning. De schorsing is voorlopig of definitief, al naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid. Zij deelt onmiddellijk haar met redenen omklede besluit mee aan de betrokken bestuurder en zijn werkgever, zulks met inachtneming van het in artikel 21 bedoelde recht van beroep. Voorts deelt zij mede welke procedure gevolgd moet worden om opnieuw de vergunning te verkrijgen;

b) indien het een door een bevoegde autoriteit in een andere lidstaat afgegeven vergunning betreft, kan de bevoegde autoriteit zich tot deze autoriteit van de andere lidstaat wenden met een met redenen omkleed verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van de vergunning. De verzoekende bevoegde autoriteit stelt de Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van haar verzoek in kennis. De autoriteit die de vergunning in kwestie heeft afgegeven, verbindt zich ertoe het verzoek binnen vier weken in behandeling te nemen en haar beslissing aan de andere bevoegde instantie mede te delen. De autoriteit die de vergunning heeft afgegeven stelt ook de Commissie en de andere bevoegde autoriteiten van de beslissing in kennis. In afwachting van de kennisgeving van de beslissing van de autoriteit van afgifte, mag elke bevoegde autoriteit machinisten verbieden op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied actief te zijn;

c) indien het het bevoegdheidsbewijs betreft, wendt de bevoegde autoriteit zich tot de autoriteit van afgifte met een verzoek om een aanvullende controle of tot schorsing van het bevoegdheidsbewijs. De autoriteit van afgifte neemt passende maatregelen en brengt binnen vier weken verslag uit aan de bevoegde autoriteit. In afwachting van het verslag van de autoriteit van afgifte, kan de bevoegde autoriteit machinisten verbieden op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied actief te zijn en stelt zij de Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

▼B

Indien de bevoegde autoriteit van oordeel is dat een bepaalde bestuurder een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid op het spoor, dan onderneemt zij in elk geval onmiddellijk de nodige stappen, bijvoorbeeld door de infrastructuurbeheerder te verzoeken de trein tot stilstand te brengen en de machinist zo lang als nodig te verbieden op het onder haar bevoegdheid ressorterende grondgebied actief te zijn. Zij stelt de Commissie en de andere bevoegde autoriteiten daarvan in kennis.

In alle gevallen werkt de bevoegde autoriteit of de daartoe aangewezen instantie het in artikel 22 bedoelde register bij.

5. Indien een bevoegde autoriteit de mening is toegedaan dat een door een bevoegde autoriteit van een andere lidstaat genomen besluit in het kader van lid 4 niet aan de desbetreffende criteria beantwoordt, dan wordt de zaak voorgelegd aan de Commissie, die binnen drie maanden advies uitbrengt. Indien nodig worden aan de lidstaat in kwestie corrigerende maatregelen voorgesteld. In geval van onenigheid of bij een geschil wordt de zaak voorgelegd aan het in artikel 32, lid 1, bedoelde comité en neemt de Commissie de nodige maatregelen volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure. Een lidstaat kan het aan de machinist opgelegde verbod om op haar grondgebied treinen te besturen krachtens lid 4 handhaven totdat de zaak overeenkomstig dit lid is beslecht.

Artikel 30

Sancties

Met inachtneming van andere bij de richtlijn ingestelde sancties en procedures, bepalen de lidstaten welke sancties van toepassing zijn bij schendingen van nationale bepalingen die bij de uitvoering van deze richtlijn zijn vastgesteld, en nemen zij alle nodige maatregelen om de tenuitvoerlegging daarvan te garanderen. De aldus bepaalde sancties dienen doeltreffend, evenredig, niet-discriminerend en afschrikkend te zijn. De lidstaten delen deze bepalingen uiterlijk op de in de eerste alinea van artikel 36, lid 1, genoemde datum aan de Commissie mede, en stellen haar zo spoedig mogelijk in kennis van wijzigingen in deze bepalingen.

HOOFDSTUK X

SLOTBEPALINGEN

Artikel 31

Aanpassing van de bijlagen

1. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen door de bijlagen aan te passen aan de vooruitgang van de wetenschap en de techniek, worden vastgesteld volgens de in artikel 32, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Om dwingende urgente redenen mag de Commissie gebruikmaken van de in artikel 32, lid 4, bedoelde urgentieprocedure

2. Wanneer de aanpassingen de gezondheid en de veiligheidsvoorwaarden betreft, dan wel de vakbekwaamheden, zorgt de Commissie ervoor dat de sociale partners voorafgaand aan de voorbereiding ervan worden geraadpleegd.

▼B

Artikel 32

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG ingestelde comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, dan zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dit besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde periode wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dit besluit.

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1, 2, 4 en 6, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dit besluit.

Artikel 33

Verslag

Het Bureau evalueert de gang van zaken bij de certificering van machinisten overeenkomstig deze richtlijn. Uiterlijk vier jaar na de vaststelling van de in artikel 22, lid 4, bedoelde basisparameters voor de registers, legt de Commissie een verslag voor met daarin, in bepaalde gevallen, aanbevelingen voor de verbetering van het systeem met betrekking tot

a) de procedures voor de afgifte van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen,

b) de erkenning van opleidingscentra en examinatoren,

c) het door de bevoegde instanties ingevoerde kwaliteitssysteem,

d) de wederzijdse erkenning van bevoegdheidsbewijzen,

e) de geschiktheid van de in de bijlagen IV, V en VI bij deze richtlijn gespecificeerde opleidingseisen met betrekking tot de marktstructuur en de in artikel 4, lid 2, onder a), vermelde categorieën,

f) de onderlinge koppeling van de registers en de mobiliteit op de arbeidsmarkt.

Voorts kan het Bureau in dit verslag eventueel maatregelen aanbevelen betreffende het afnemen van theoretische en praktische examens over de vakkennis van aanvragers van het geharmoniseerde bevoegdheidsbewijs inzake het rollend materieel en de betrokken infrastructuur.

De Commissie neemt op basis van deze aanbevelingen passende maatregelen; in bepaalde gevallen stelt zij wijzigingen op deze richtlijn voor.

▼B

Artikel 34

Gebruik van chipkaarten

Uiterlijk op 4 december 2012 bekijkt het Bureau de mogelijkheid van het gebruik van een chipkaart die de vergunning en het bevoegdheidsbewijs, bedoeld in artikel 4 combineert en stelt een kosten/batenanalyse op.

De maatregelen tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn aangaande de technische en functionele specificaties van een dergelijke chipkaart worden vastgesteld op grond van een door het Bureau voorbereide ontwerptekst en in overeenstemming met de in artikel 32, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Indien de invoering van de smartcard geen wijziging van deze richtlijn of de bijlagen ervan met zich meebrengt, worden de specificaties van de smartcard vastgesteld volgens de in artikel 32, lid 2 bedoelde regelgevingsprocedure.

Artikel 35

Samenwerking

De lidstaten ondersteunen elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn. De bevoegde autoriteiten werken tijdens deze fase van de uitvoering samen.

Het Bureau ondersteunt deze samenwerking en organiseert de desbetreffende vergaderingen met vertegenwoordigers van de bevoegde autoriteiten.

Artikel 36

Uitvoering

1. De lidstaten stellen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking om uiterlijk voor 4 december 2009 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de voornaamste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de overige lidstaten hiervan in kennis.

3. De verplichtingen inzake omzetting en toepassing van deze richtlijn gelden niet voor Cyprus en Malta zolang er zich op hun grondgebied geen spoorwegsysteem bevindt.

Artikel 37

Geleidelijke invoering en overgangsperioden

Deze richtlijn wordt op onderstaande wijze geleidelijk ingevoerd.

1. De in artikel 22 bedoelde registers worden uiterlijk twee jaar na de vaststelling van de in artikel 22, lid 4, bedoelde parameters aangelegd.

▼B

2. a) Binnen 2 jaar na de goedkeuring van de basisparameters van de registers als bedoeld in artikel 22, lid 4, worden bevoegdheidsbewijzen en vergunningen overeenkomstig deze richtlijn afgegeven aan machinisten die grensoverschrijdende diensten, cabotagediensten of goederenvervoerdiensten in een andere lidstaat verrichten of in ten minste twee lidstaten werkzaam zijn, met inachtneming van het bepaalde in punt 3.

Vanaf dezelfde datum worden alle machinisten die de hierboven genoemde diensten verrichten, tevens degenen die nog geen vergunning of bevoegdheidsbewijs overeenkomstig deze richtlijn hebben gekregen, onderworpen aan de periodieke controles voorzien in artikel 16.

b) Binnen twee jaar nadat de registers overeenkomstig punt 1 zijn aangelegd, worden alle nieuwe bevoegdheidsbewijzen en vergunningen overeenkomstig deze richtlijn afgegeven, met inachtneming van het bepaalde in punt 3.

c) Zeven jaar na het aanleggen van de registers als bedoeld in punt 1 zijn alle machinisten houder van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig deze richtlijn. De instanties van afgifte houden rekening met voor iedere bestuurder reeds verworven vakbekwaamheden, zodat deze bepaling geen onnodige administratieve en financiële lasten met zich meebrengt. Eerder verleende vergunningen voor machinisten moeten zoveel mogelijk worden gewaarborgd. De instanties van afgifte kunnen echter besluiten dat al naar gelang voor een individuele machinist of groepen machinisten extra examens en/of opleiding nodig zijn voordat zij vergunningen en/of bevoegdheidsbewijzen overeenkomstig deze richtlijn kunnen afgeven.

3. Machinisten die overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren, voordat punt 2, onder a) of b) werden ingevoerd, vergund waren treinen te besturen, mogen tot zeven jaar na het aanleggen van de registers als bedoeld in punt 1 hun werkzaamheden op basis van hun vergunningen zonder toepassing van de bepalingen van deze richtlijn blijven uitoefenen.

Leerling-machinisten, die gestart zijn met een goedgekeurd onderwijs- en opleidingsprogramma of met een goedgekeurde opleidingscursus voordat punt 2, onder a) of b) werd toegepast, mogen door de lidstaten overeenkomstig de bestaande nationale bepalingen bevoegd worden verklaard.

Voor de in dit punt bedoelde machinisten en leerling-machinisten mogen de betrokken bevoegde autoriteiten in uitzonderlijke gevallen vrijstelling van de medische eisen van bijlage II verlenen. De vergunningen die zijn afgegeven met zulke vrijstelling zijn alleen geldig op het grondgebied van de betrokken lidstaten.

4. De bevoegde autoriteiten, spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zorgen dat op machinisten die geen houder zijn van bevoegdheidsbewijzen en vergunningen overeenkomstig deze richtlijn, geleidelijk periodieke controles worden toegepast die overeenstemmen met die van artikel 16.

▼B

5. Voor lidstaten die hierom verzoeken, vraagt de Commissie het Bureau om in samenwerking met de lidstaat in kwestie een kosten/batenanalyse op te stellen over de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn ten aanzien van machinisten die uitsluitend werkzaam zijn op het grondgebied van die lidstaat. De kosten/batenanalyse bestrijkt een periode van 10 jaar. Deze kosten/batenanalyse wordt uiterlijk twee jaar na het aanleggen van de registers als bedoeld in punt 1 aan de Commissie voorgelegd.

Indien uit de kosten/batenanalyse blijkt dat de kosten van de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn op de bedoelde machinisten de baten overtreffen, dan neemt de Commissie volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure binnen 6 maanden na het voorleggen van de resultaten van de kosten/batenanalyse een besluit. Dit besluit kan inhouden dat het bepaalde in punt 2, onder b) en c), van dit artikel op het grondgebied van de betrokken lidstaat voor een periode van ten minste 10 jaar niet op die machinisten behoeft te worden toegepast.

Uiterlijk 24 maanden voor het verstrijken van deze periode van tijdelijke vrijstelling kan de Commissie, daarbij de relevante ontwikkelingen in de spoorwegsector van de betrokken lidstaat in aanmerking nemend, volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure, het Bureau verzoeken een nieuwe kosten/batenanalyse samen te stellen, die uiterlijk 12 maanden voor het verstrijken van deze periode van tijdelijke vrijstelling bij de Commissie moet worden ingediend. De Commissie neemt een besluit overeenkomstig de in de tweede alinea van dit punt beschreven procedure.

Artikel 38

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 39

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

▼B

BIJLAGE I

COMMUNAUTAIR MODEL VOOR DE VERGUNNING EN HET GEHARMONISEERD AANVULLEND BEVOEGDHEIDSBEWIJS

1. KENMERKEN VAN EEN VERGUNNING

De materiële kenmerken van een vergunning voor machinisten moeten voldoen aan de ISO-normen 7810 en 7816-1.

De kaart wordt gemaakt van polycarbonaat.

De methoden voor toetsing van de kenmerken van een vergunning aan de internationale normen, moeten voldoen aan ISO-norm 10373.

2. OPSCHRIFTEN VAN EEN VERGUNNING

De voorzijde van de vergunning bevat de volgende elementen:

a) de vermelding „vergunning machinist”, in hoofdletters, gedrukt in de taal/talen van de lidstaat die de vergunning afgeeft;

b) de vermelding van de naam van de lidstaat die de vergunning heeft afgegeven;

c) het onderscheidingsteken van de lidstaat die de vergunning afgeeft, volgens ISO 3166, negatief afgedrukt in een blauwe rechthoek en omringd door twaalf gele sterren;

d) de specifieke gegevens voor de afgegeven vergunning, genummerd als volgt:

i) naam van de houder;

ii) voornaam/voornamen van de houder;

iii) geboortedatum en -plaats van de houder;

iv) — datum van afgifte van de vergunning;

— datum waarop de administratieve geldigheid van de vergunning afloopt;

— naam van de instantie die het bevoegdheidsbewijs afgeeft;

— het door de werkgever aan de werknemer verstrekte personeelsnummer (facultatief);

v) nummer van de vergunning waaronder de gegevens in het nationaal register zijn opgenomen;

vi) foto van de houder;

vii) handtekening van de houder;

viii) verblijfplaats, woonplaats of postadres (facultatieve vermelding);

e) de vermelding „Model van de Europese Gemeenschappen” in de taal/talen van de lidstaat die de vergunning afgeeft en de vermelding „Vergunning machinist” in de overige talen van de Gemeenschap, gedrukt in gele letters en zodanig dat deze de achtergrond van de vergunning vormen;

▼B

f) de referentiekleuren:

— blauw: Reflex blauw Pantone;

— geel: Geel Pantone;

g) aanvullende informatie, of medische beperkingen voor het gebruik opgelegd door een bevoegde autoriteit overeenkomstig bijlage II, in code.

De codes worden vastgesteld door de Commissie volgens de in artikel 32, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure en op grond van een aanbeveling door het Bureau.

3. BEVOEGDHEIDSBEWIJS

Het bevoegdheidsbewijs bevat de volgende elementen:

a) naam van de houder;

b) voornaam/voornamen van de houder;

c) geboortedatum en -plaats van de houder;

d) — datum van afgifte van het bevoegdheidsbewijs;

— datum waarop de administratieve geldigheid van het bevoegdheidsbewijs afloopt;

— naam van de autoriteit die het bevoegdheidsbewijs afgeeft;

— het door de werkgever aan de werknemer verstrekte personeelsnummer (facultatief);

e) nummer van de vergunning waaronder de gegevens in het nationaal register zijn opgenomen;

f) foto van de houder;

g) handtekening van de houder;

h) verblijfplaats, woonplaats of postadres (facultatieve vermelding);

i) naam en adres van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder waarvoor de machinist mag rijden;

j) de categorie waarvoor de houder de rijbevoegdheid heeft;

k) het type of de types rollend materieel dat de houder mag besturen;

l) de infrastructuur waarop de houder mag rijden;

m) eventuele aanvullingen of beperkingen;

n) taalkennis.

4. IN DE NATIONALE REGISTERS OPGENOMEN MINIMUMGEGEVENS

a) Gegevens in verband met de vergunning:

Alle gegevens die op de vergunning staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 11 en 16.

b) Gegevens in verband met het bevoegdheidsbewijs:

Alle gegevens die op het bevoegdheidsbewijs staan vermeld, tezamen met de gegevens in verband met de controle op de naleving van de eisen van artikelen 12, 13 en 16.

▼B

BIJLAGE II

MEDISCHE EISEN

1. ALGEMENE EISEN

1.1. Machinisten mogen niet lijden aan een medische aandoening en geen medicatie, drugs of stoffen tot zich nemen die zouden kunnen leiden tot:

— plotseling bewustzijnsverlies;

— vermindering van de waakzaamheid of het concentratievermogen;

— plotselinge arbeidsongeschiktheid;

— verlies van het evenwichts- of coördinatievermogen;

— groot verlies van de beweeglijkheid.

1.2. Gezichtsvermogen

Het gezichtsvermogen dient aan de volgende eisen te voldoen:

— een gezichtsscherpte veraf, met of zonder hulpmiddelen: 1,0; minimaal 0,5 voor het slechtste oog;

— maxima voor corrigerende lenzen: verziendheid: + 5/bijziendheid: -8. In uitzonderlijke gevallen zijn ontheffingen toegestaan na advies van een oogarts. Het besluit hierover wordt genomen door de arts;

— een voldoende gezichtsscherpte dichtbij en intermediair, met of zonder hulpmiddelen;

— contactlenzen en een bril zijn toegestaan indien deze periodiek door een specialist worden gecontroleerd;

— normale kleurwaarneming, vast te stellen aan de hand van een erkende test zoals Ishihara, zo nodig aangevuld met een andere erkende test;

— gezichtsveld: volledig;

▼M1

— gezichtsvermogen voor beide ogen: doeltreffend;

▼B

— binoculair gezichtsvermogen: doeltreffend;

— herkenning van kleursignalen: de test is gebaseerd op herkenning van enkelvoudige kleuren en niet op relatieve verschillen;

— contrastwaarneming: goed;

— afwezigheid van progressieve oogziekten;

— oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn uitsluitend toegestaan indien zij jaarlijks of met een door de arts vast te stellen frequentie worden gecontroleerd;

▼B

— ongevoeligheid voor verblinding;

— getinte en fotochromatische contactlenzen zijn niet toegestaan. Lenzen met UV-coating zijn wel toegestaan.

1.3. Gehoor- en spraakvermogen

Aan de hand van een audiogram dient te blijken dat het gehoorvermogen voldoende is, dat wil zeggen:

— het gehoorvermogen dient het mogelijk te maken een telefoongesprek te voeren en de waarschuwingssignalen en radioberichten te horen.

De volgende richtwaarden gelden:

— het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 40 dB bij 500 en 1000 Hz;

— het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 45 dB bij 2 000 Hz voor het oor met de slechtste geleiding van het geluid via de lucht;

— geen afwijking van de gehoorgang;

— geen chronische spraakmoeilijkheden (gezien de noodzaak van een luid en duidelijke berichtenuitwisseling);

— in bijzondere gevallen is het gebruik van gehoorapparaten toegestaan.

1.4. Zwangerschap

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening dient zwangerschap te worden beschouwd als een tijdelijke grond voor schorsing van machinisten. De wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere machinisten moeten worden toegepast.

2. MINIMUMOMVANG VAN DE KEURING VÓÓR DE AANSTELLING

2.1. Medische keuring

— algemeen medisch onderzoek;

— test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);

— onderzoek van bloed of urine, onder meer op suikerziekte, voor zover noodzakelijk om de lichamelijke geschiktheid van de kandidaat te beoordelen;

— elektrocardiogram (ECG) in rust;

— onderzoek naar het gebruik van psychotrope stoffen zoals illegale verdovende middelen of psychotrope medicatie, alsmede naar alcoholmisbruik, waardoor de arbeidsgeschiktheid voor valt te betwijfelen;

— cognitieve eigenschappen: aandacht en concentratie, geheugen, waarnemingsvermogen, redeneringsvermogen;

— communicatie;

— psychomotorische eigenschappen: reactievermogen, bewegingscoördinatie.

▼B

2.2. Bedrijfspsychologische keuring

Het doel van de bedrijfspsychologische keuring is te helpen bij de werving en het beheer van personeel. Wat betreft de omvang van de psychologische beoordeling: het onderzoek moet nagaan of de kandidaat-machinist vanuit bedrijfspsychologisch oogpunt geen aandoeningen heeft, in het bijzonder op het gebied van operationele vaardigheden of enige relevante persoonlijkheidsfactor, welke de veilige uitoefening van de taken in de weg kunnen staan.

3. PERIODIEKE KEURING NA DE AANSTELLING

3.1. Frequentie

Machinisten moeten ten minste om de drie jaar, tot zij de leeftijd van 55 jaar hebben bereikt, daarna jaarlijks medische keuringen (lichamelijke geschiktheid) ondergaan.

De frequentie van de keuringen moet door de uit hoofde van artikel 20 geaccrediteerde of erkende arts worden verhoogd als dit op grond van de gezondheidstoestand van de betrokkene noodzakelijk is.

Met inachtneming van artikel 16, lid 1, vindt er een passende medische keuring plaats indien er reden is om aan te nemen dat een houder van een vergunning of bevoegdheidsbewijs niet langer voldoet aan de in bijlage II, punt 1, genoemde medische eisen.

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig en na elk arbeidsongeval, alsmede bij werkonderbrekingen ten gevolge van een ongeval met personen gecontroleerd. De uit hoofde van artikel 20 van deze richtlijn geaccrediteerde of erkende arts kan besluiten een aanvullende medische keuring te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van minstens dertig dagen of meer. De werkgever moet de uit hoofde van artikel 20 geaccrediteerde of erkende arts vragen de lichamelijke geschiktheid van de machinist te controleren, wanneer hij deze om veiligheidsredenen heeft geschorst.

3.2. Minimuminhoud van de periodieke medische keuring

Indien de machinist aan de criteria van de keuring vóór de aanstelling voldoet, dan dienen de periodieke keuringen ten minste de volgende onderzoeken te omvatten:

— algemeen medisch onderzoek;

— test van de zintuigen (gezichtsvermogen, gehoor, kleurwaarneming);

— onderzoek van bloed of urine op suikerziekte en andere ziektebeelden die bij het klinisch onderzoek naar voren zijn gekomen;

— onderzoek naar het gebruik van verdovende middelen wanneer daar klinische aanwijzingen voor zijn.

Voor machinisten van veertig jaar en ouder is een ECG in rust eveneens noodzakelijk.

▼B

BIJLAGE III

OPLEIDINGSMETHODE

De theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, al dan niet onder toezicht rijden op afgesloten baanvakken voor opleidingsdoeleinden) moeten met elkaar in evenwicht zijn.

Opleiding met behulp van de computers is toegestaan voor het individueel aanleren van de exploitatievoorschriften, beveiligingssituaties, enz.

Het gebruik van simulators is niet verplicht, maar kan nuttig zijn voor doeltreffend opleiden van machinisten; zij zijn vooral nuttig voor het oefenen in ongewone omstandigheden of voor voorschriften die minder vaak worden toegepast. Het bijzondere voordeel is gelegen in het feit dat zij leren-door-doen mogelijk maken voor gebeurtenissen die anders niet kunnen worden geoefend. In principe moeten simulators van de nieuwste generatie worden gebruikt.

Wat betreft de verwerving van baanvakkennis, verdient het de voorkeur dat de aankomende machinist door een andere machinist vergezeld wordt op een voldoend aantal reizen op het baanvak, zowel overdag als s nachts. Het gebruik van video-opnamen van de trajecten zoals die in de cabine van de treinbestuurder te zien zijn, kan naast andere methoden als alternatieve training worden gebruikt.

▼**M1**

BIJLAGE IV

ALGEMENE VAKKENNIS EN VERGUNNINGSVEREISTEN

De doelstelling van de „algemene opleiding” is het verwerven van de „algemene” vakkennis over alle relevante aspecten van het beroep van machinist. In de algemene opleiding ligt de nadruk op de basiskennis en de principes die op alle types rollend materieel en alle infrastructuur van toepassing zijn. Deze opleiding kan zonder praktijkoefeningen worden georganiseerd.

Kennis over specifieke types rollend materieel of van de veiligheids- en exploitatievoorschriften en -technieken voor specifieke infrastructuur maken geen deel uit van de „algemene” vakkennis. Opleiding over specifieke types rollend materieel of infrastructuur houdt verband met het bevoegdheidsbewijs van de machinist en is gespecificeerd in de bijlagen V en VI.

De algemene opleiding bestrijkt de hierna in de punten (1) tot en met (7) genoemde onderwerpen. De volgorde daarvan is geen weerspiegeling van een bepaalde prioriteit.

De in de lijst gebruikte werkwoorden verwijzen naar de aard van de door de leerling te verwerven vaardigheden. Hun betekenis wordt omschreven in de volgende tabel:

Aard van de bekwaamheid	Omschrijving
kennen, beschrijven	beschrijft het verwerven van kennis (gegevens, feiten) die nodig is om verbanden te begrijpen
begrijpen, herkennen	beschrijft de herkenning en het memoriseren van inhoud, de uitvoering van taken en het oplossen van problemen in een bepaald kader

(1) De taken van een machinist, de werkomgeving, de rol en verantwoordelijkheid binnen de spoorwegexploitatie, de professionele en persoonlijke eisen waaraan machinisten dienen te voldoen:

a) kennis van de algemene beginselen van de regelgeving en de toepasselijke regels inzake spoorwegexploitatie en -veiligheid (eisen en procedures voor de certificering van machinisten, gevaarlijke goederen, milieubescherming, brandbescherming enz.);

b) inzicht in de specifieke eisen en de professionele en persoonlijke vereisten (voornamelijk zelfstandig werken, ploegendiensten over perioden van meer dan 24 uur, individuele bescherming en veiligheid, lezen en bijwerken van documenten enz.);

c) inzicht in het gedrag dat conform is met de veiligheidskritieke verantwoordelijkheden (geneesmiddelen, alcohol, drugs en andere psychoactieve stoffen, ziekte, stress, vermoeidheid enz);

d) kennis van de referentie- en exploitatiedocumenten (bv. regelgevings-, route- en machinistenhandboek enz.);

e) kennis van de verantwoordelijkheden en functies van de betrokken personen;

▼**M1**

f) inzicht in het belang van nauwkeurigheid bij het uitvoeren van taken en in de werkmethoden;

g) inzicht inzake veiligheid en gezondheid op het werk (bv. gedragsregels op of in de nabijheid van sporen, regels om tractie-eenheden op een veilige manier te betreden of te verlaten, ergonomie, regels inzake de veiligheid van het personeel, persoonlijke beschermingsmiddelen enz.);

h) kennis van de gedragsregels en -principes (stressbeheer, extreme situaties enz.);

i) kennis van de beginselen van milieubescherming (duurzaam rijden enz.).

(2) Spoorwegtechnologieën, met inbegrip van de veiligheidsbeginselen die aan de exploitatievoorschriften ten grondslag liggen:

a) kennis van de beginselen, voorschriften en regels inzake de veiligheid van de spoorwegexploitatie;

b) kennis van de verantwoordelijkheden en functies van de betrokken personen.

(3) Basisbeginselen van de spoorweginfrastructuur:

a) kennis van de structurele en systeembeginselen en -parameters;

b) kennis van de algemene kenmerken van sporen, stations, emplacementen;

c) kennis op het gebied van spoorweginfrastructuur (bruggen, tunnels, wissels enz.);

d) kennis inzake exploitatiemodi (enkelspoor, dubbelspoor enz.);

e) kennis op het gebied van sein- en treinbesturingssystemen;

f) kennis op het gebied van veiligheidsinstallaties (warmloperdetectoren, rookdetectors in tunnels enz.);

g) kennis op het gebied van stroomvoorziening (bovenleiding, derde rail enz.).

(4) Basisbeginselen van operationele communicatie:

a) kennis van het belang van communicatie en de communicatiemiddelen en -procedures;

b) inzicht in de personen waarmee de machinist contact moet opnemen en hun rol en verantwoordelijkheden (personeel van de infrastructuurbeheerder, verplichtingen van ander treinpersoneel enz.);

c) inzicht in de situaties/voorvallen waarin moet worden gecommuniceerd;

d) inzicht in communicatiemethoden.

▼**M1**

(5) Treinen, de samenstelling daarvan en de technische eisen voor tractievoertuigen, wagons, rijtuigen en ander rollend materieel:

a) kennis van de algemene types tractie (elektrisch, diesel, stoom enz.):

b) de indeling van een voertuig kunnen beschrijven (bogies, wagenkast, stuurcabine, beveiligingssystemen enz.);

c) kennis van de inhoud en het systeem van de opschriften;

d) kennis van de documentatie inzake de treinsamenstelling;

e) inzicht in het remsysteem en de prestatieberekening;

f) de treinsnelheid kunnen bepalen;

g) de maximumbelasting en -krachten op de koppeling kunnen bepalen;

h) de werking en het doel van het treinbeheersysteem kennen.

(6) Algemene risico's bij de exploitatie van de spoorwegen:

a) inzicht in de diverse uitgangspunten van de verkeersveiligheid;

b) kennis van de risico's van de spoorwegexploitatie en van de verschillende methoden om deze te beperken;

c) kennis van veiligheidsincidenten en weten hoe men zich dient te gedragen/dient te reageren;

d) kennis van de procedures die bij ongevallen met personen moeten worden gevolgd (bv. evacuatie).

(7) Basisbeginselen van de fysica:

a) inzicht in de op de wielen uitgeoefende krachten;

b) kennis van de factoren die de acceleratie- en remprestaties beïnvloeden (weersomstandigheden, remuitrusting, adhesieproblemen, zandstrooien enz.);

c) kennis van de beginselen van elektriciteit (circuits, meten van voltage enz.)

▼B

BIJLAGE V

VAKKENNIS BETREFFENDE HET ROLLEND MATERIEEL EN EISEN BETREFFENDE HET BEVOEGDHEIDSBEWIJS

Na een specifieke opleiding inzake rollend materieel dient een machinist in staat te zijn de volgende taken naar behoren te verrichten:

1. VOORGESCHREVEN TESTEN EN CONTROLES VOOR HET VERTREK

Een machinist dient in staat te zijn om:

— zich de benodigde documentatie en uitrusting te verschaffen;

— de capaciteit van het tractievoertuig te verifiëren;

— de op de boorddocumenten van het tractievoertuig vermelde gegevens te verifiëren;

— zich aan de hand van de voorgeschreven controles en testen ervan te vergewissen dat het tractievoertuig over de noodzakelijke trekkracht en veiligheidsvoorzieningen beschikt om de trein te trekken;

— de aanwezigheid en het functioneren van de voorgeschreven voorzieningen voor bescherming en veiligheid bij het overdragen van een locomotief of bij de aanvang van een rit te controleren;

— het eventueel voorgeschreven en gebruikelijke preventieve onderhoud te verrichten.

2. KENNIS VAN HET ROLLEND MATERIEEL

Om een tractievoertuig te besturen dient een machinist vertrouwd te zijn met alle bedieningsknoppen, pedalen en meters die hem ter beschikking staan, in het bijzonder die met betrekking tot:

— de tractie,

— het remsysteem,

— de verkeersveiligheidsvoorzieningen.

Teneinde onregelmatigheden aan het rollend materieel te detecteren en lokaliseren en deze te rapporteren en te bepalen welke ingrepen noodzakelijk zijn om de reis te hervatten alsmede, in bepaalde gevallen, zelf het probleem te herstellen en vertrouwd te zijn met de volgende elementen:

— constructie,

— vering en koppeling,

— loopwerk,

— veiligheidsvoorzieningen,

— brandstofreservoirs, voeding- en brandstofsysteem, uitlaatsysteem,

— de in en op het materieel aangebrachte merktekens, met name de gebruikte symbolen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen,

▼B

— systemen voor de registratie van ritten,

— elektrische en pneumatische systemen,

— stroomafnemers en hoogspanningsinstallaties,

— communicatiemiddelen (radiosysteem, enz.),

— de regeling van ritten,

— de verschillende onderdelen van het rollend materieel, hun functies en de bijzondere voorzieningen van het getrokken materieel, met name het noodremsysteem op basis van het openen van de kleppen van de treinleiding,

— remsysteem,

— de voor tractievoertuigen specifieke onderdelen,

— tractieketen, motoren en transmissie.

3. REMPROEF

Een machinist dient in staat te zijn om:

— voor vertrek verifiëren en berekenen of de remkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten;

— de werking van de verschillende onderdelen van het remsysteem van het tractievoertuig en in voorkomend geval van de trein bij het in gebruik nemen en inschakelen te controleren alvorens het voertuig in beweging te zetten.

4. BEDIENINGSWIJZE EN MAXIMUMSNELHEID VAN DE TREIN, AFHANKELIJK VAN DE KARAKTERISTIEKEN VAN HET BAANVAK

Een machinist dient in staat te zijn om:

— kennis te nemen van de informatie aan hem vóór elk vertrek verstrekt;

— de bedieningswijze en de maximumsnelheid van de trein te bepalen op basis van variabele gegevens, bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen, weersomstandigheden of wijzigingen aan de seingeving.

5. BEDIENING VAN DE TREIN ZONDER BESCHADIGING VAN UITRUSTING EN MATERIEEL

Een machinist dient in staat te zijn om:

— alle aanwezige bedieningsknoppen en pedalen volgens de geldende voorschriften te gebruiken;

— de trein, rekening houdend met de adhesie– en vermogensbeperkingen in beweging te zetten;

— de remmen te bedienen voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de uitrusting.

▼B

6. ONREGELMATIGHEDEN

Een machinist dient:

— in staat te zijn om ongebruikelijke gebeurtenissen op te merken met betrekking tot gedragingen van de trein;

— in staat te zijn om de trein te inspecteren en aanwijzingen van onregelmatigheden op te merken en te onderscheiden, alsmede erop te reageren afhankelijk van de ernst van de zaak en te proberen ze te verhelpen, waarbij altijd voorrang moet worden gegeven aan de veiligheid van personen en het spoorwegverkeer;

— vertrouwd te zijn met de aanwezige beschermings- en communicatievoorzieningen.

7. STORINGEN EN ONGEVALLEN, BRAND EN ONGEVALLEN MET PERSONEN

Een machinist dient:

— in staat te zijn om maatregelen te treffen de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen in de trein;

— in staat te zijn om te bepalen of de trein gevaarlijke stoffen vervoert en deze te identificeren aan de hand van de treindocumenten en wagonlijsten;

— de procedures te kennen om, in geval van nood, een evacuatie van een trein uit te voeren.

8. VOORWAARDEN VOOR DE HERVATTING VAN DE REIS NA EEN STORING VAN HET ROLLEND MATERIEEL

Na een storing dient een machinist in staat te zijn om te beoordelen of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet, als ook de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk van deze omstandigheden op de hoogte te brengen.

Machinisten moeten in staat zijn te bepalen of er een deskundig oordeel nodig is alvorens de trein verder kan rijden.

9. STILZETTEN VAN DE TREIN

Een machinist dient in staat te zijn de nodige maatregelen te treffen om te voorkomen dat de trein of een deel daarvan buiten zijn wil in beweging komt, zelfs in de meest ongunstige omstandigheden.

Bovendien moet een machinist weten welke maatregelen hij moet nemen om een buiten zijn wil in beweging geraakte trein of een deel daarvan tot stilstand te brengen.

▼B

BIJLAGE VI

VAKKENNIS BETREFFENDE INFRASTRUCTUUR EN EISEN BETREFFENDE HET BEVOEGDHEIDSBEWIJS

Infrastructuuraspecten

1. REMPROEF

Een machinist dient in staat te zijn om voor vertrek te verifiëren of deremkracht van de trein overeenkomt met het voor het baanvak voorgeschreven remvermogen, zoals vermeld op de boorddocumenten.

2. BEDIENINGSWIJZE EN MAXIMUMSNELHEID VAN DE TREIN, AFHANKELIJK VAN DE KARAKTERISTIEKEN VAN DE LIJN

Een machinist dient in staat te zijn om:

— kennis te nemen van de informatie die hem wordt verstrekt, zoals snelheidsbeperkingen of eventueel wijzigingen aan de seingeving;

— de bedieningswijze en maximumsnelheid van de trein te bepalen, op basis van de kenmerken van de spoorlijn.

3. KENNIS VAN DE LIJN

Een machinist dient in staat te zijn te anticiperen en op adequate wijze te reageren wat veiligheid en andere prestaties betreft, zoals punctualiteit en economische aspecten. Daartoe dient hij te beschikken over een gedegen kennis van de spoorlijn en de installaties op zijn route, alsmede van de eventueel vastgestelde omleidingsroutes.

De volgende elementen zijn van belang:

— de exploitatievoorschriften (verandering van spoor, eenrichtingverkeer, enz.);

— kennis te nemen van de uit te voeren opdracht en de bijbehorende documenten;

— de identificatie van de baanvakken die voor een bepaalde manier van rijden kunnen worden gebruikt;

— de toepasselijke verkeersvoorschriften en de betekenis van het seingevingssysteem;

— de exploitatiewijze;

— het type beveiligingssysteem en de bijbehorende voorschriften;

— de stationsnamen en de positie en herkenning op afstand van de stations en seinposten, zodat het rijgedrag hierop kan worden afgestemd;

— de signalering van de overgang op andere bedienings- of voedingssystemen;

— de maximale snelheden voor de verschillende categorieën treinen waarop de machinist rijdt;

— het topografische profiel;

— bijzondere remsituaties, zoals op steile afdalingen;

▼B

— bijzonderheden met betrekking tot de bediening: bijzondere seinen of borden, voorwaarden voor vertrek, enz.

4. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Een machinist dient in staat te zijn om:

— de trein pas in beweging te zetten wanneer aan alle reglementaire voorwaarden is voldaan (dienstregeling, vertrekbevel of signaal, het eventuele opvolgen van de seinen, enz.);

— de seinen (langs het spoor en in de cabine) waar te nemen, onmiddellijk foutloos te interpreteren en de voorgeschreven handelingen uit te voeren;

— veilig te rijden op grond van de specifieke exploitatievoorschriften: opvolgen van instructies zoals: tijdelijke snelheidsbeperkingen, linkerspoor rijden, vergunning om een rood sein te passeren, rangeren, rijden op werkspoor, enz.;

— op de volgens de dienstregeling opgenomen of de opgedragen plaatsen te stoppen en de eventuele taken in verband met de dienstverlening aan de reizigers op deze stopplaatsen uit te voeren, met name het openen en sluiten van de deuren.

5. DE TREIN BESTUREN

Een machinist dient in staat te zijn om:

— op elk moment zijn positie op de spoorlijn te kennen;

— de remmen te gebruiken voor het tot stilstand brengen en afremmen van de trein met inachtneming van de uitrusting en de installaties van het rollend materieel;

— de rijstijl van de trein af te stemmen op de dienstregeling en de eventuele richtlijnen om energie te besparen, door rekening te houden met de eigenschappen van het tractievoertuig, de trein, het baanvak en de omgeving.

6. ONREGELMATIGHEDEN

Een machinist dient in staat te zijn om:

— attent te zijn, voor zover de bediening van de trein dit toelaat op ongebruikelijke gebeurtenissen van de infrastructuur en in de omgeving: seinen, spoor, bovenleiding, spoorwegovergangen, omgeving van het spoor en overig verkeer;

— de afstand tot obstakels in te schatten;

— de infrastructuurbeheerder zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van de plaats en de aard van de geconstateerde onregelmatigheden en zich ervan te vergewissen dat zijn gesprekspartner hem goed begrijpt;

— met inachtneming van de infrastructuur waar nodig de veiligheid van het verkeer en personen te waarborgen of te doen waarborgen.

7. STORINGEN EN ONGEVALLEN, BRAND EN ONGEVALLEN MET PERSONEN

Een machinist dient in staat te zijn om:

— maatregelen te treffen om de trein te beschermen en om assistentie te vragen bij ongevallen met personen;

— te bepalen waar de trein bij brand tot stilstand dient te worden gebracht en zo nodig te helpen bij de evacuatie van de reizigers;

▼B

— zo snel mogelijk bruikbare inlichtingen te verschaffen over de brand in het geval dat hij deze niet zelf kan blussen;

— de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk over deze omstandigheden op de hoogte te brengen;

— te beoordelen, rekening houdend met de staat van de infrastructuur, of en in welke omstandigheden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet.

▼M2

8. TAALEXAMEN

1. Machinisten die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritieke veiligheidskwesties, dienen te beschikken over kennis van ten minste één van de talen die door de betrokken infrastructuurbeheerder worden voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties. Zij dienen in staat te zijn de in de TSI „Exploitatie en verkeersleiding" opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen.

2. Om te voldoen aan de eisen van lid 1 dient een machinist in staat te zijn om te begrijpen (luisteren en lezen) en te communiceren (spreken en schrijven) op niveau B1 van het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen (CEFR) van de Raad van Europa ([1]).

3. Op voor grensoverschrijdende operaties aangewezen tracés tussen de grenzen en de dicht bij de grenzen gelegen stations kunnen bestuurders van treinen die worden geëxploiteerd door een spoorwegonderneming, door de infrastructuurbeheerder worden vrijgesteld van de eisen van lid 2 op voorwaarde dat de volgende procedure wordt toegepast:

   a) de spoorwegonderneming vraagt bij de infrastructuurbeheerder een afwijking aan voor de betrokken bestuurders. Met het oog op een eerlijke en gelijke behandeling van de aanvragers past de infrastructuurbeheerder op elk ingediend verzoek om een afwijking dezelfde beoordelingsprocedure toe, die deel uitmaakt van de netverklaring;

   b) de infrastructuurbeheerder staat een afwijking toe als de spoorwegonderneming kan aantonen dat zij voldoende regelingen heeft getroffen om de communicatie tussen de betrokken bestuurders en het personeel van de infrastructuurbeheerder te verzekeren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties, zoals bepaald in lid 1;

   c) spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat het betrokken personeel op de hoogte is van die regels en regelingen en een passende opleiding krijgt via hun veiligheidsbeheersystemen.

([1]) Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment, 2001 (Cambridge University Press voor de Engelse versie — ISBN 0-521-00531-0). Ook beschikbaar op de website van Cedefop: http://www.cedefop.europa.eu/

▼B

BIJLAGE VII

FREQUENTIE VAN DE KEURINGEN

Bij het bepalen van de frequentie van de periodieke keuringen worden de volgende minimumperioden in acht genomen:

a) taalkennis (uitsluitend voor anderstaligen): om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar;

b) kennis van de infrastructuur (met inbegrip van kennis van de route en de exploitatievoorschriften): om de drie jaar of na elke afwezigheid van meer dan één jaar op de betrokken route;

c) kennis van rollend materieel: iedere drie jaar.