



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 3.3.2004  
COM(2004) 142 definitief

2004/0048 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven  
en treinen op het spoorweginet van de Gemeenschap**

(Ingediend door de Commissie)

## TOELICHTING

### 1. HET COMMUNAUTAIRE REGELGEVINGSKADER

Met het oog op de totstandbrenging van één enkele markt voor railvervoerdiensten was het noodzakelijk een raamwerk te creëren voor de voorwaarden en de implementatie van de openstelling van de markt en de regulering ervan op Europees niveau. De Gemeenschap heeft hiertoe de nodige stappen ondernomen, in het bijzonder met de goedkeuring in 2001 van het wetgevingspakket spoorweginfrastructuur<sup>1</sup>. Richtlijn 2001/12/EG wijzigt enkele bepalingen van “moederrichtlijn“ 91/440/EG en brengt meer duidelijkheid in de rol en verantwoordelijkheden van de verschillende betrokkenen, zoals de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerders en ten slotte de controle instanties, die moeten bemiddelen bij potentiële conflicten tussen de twee eerstgenoemden. Richtlijn 2001/13/EG betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen voert het beginsel van wederzijdse erkenning in en verleent iedere onderneming die in een van de lidstaten over een vergunning beschikt en die internationaal goederenvervoer wil verrichten, toegang tot de markt. Ten slotte verschaft Richtlijn 2001/14/EG een basisstructuur voor het proces van de capaciteitstoewijzing en de tarifiering voor het gebruik van spoorweginfrastructuren, een en ander op basis van het tweeledige beginsel van transparantie en neutraliteit.

Tegelijk met dit proces moeten de “technische” belemmeringen worden opgeheven die de ontwikkeling van het trans-Europees verkeer in de weg staan, maar wel met behoud van een optimaal veiligheidsniveau. Dankzij de richtlijnen inzake de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem<sup>2</sup> heeft men een begin kunnen maken met de technische werkzaamheden die nodig zijn voor het vaststellen van de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI), welke voor de verstrekking van pan-Europese railvervoerdiensten onontbeerlijk zijn. De TSI's voor hogesnelheidslijnen zijn op 30 mei 2002 goedgekeurd. De eerste generatie conventionele TSI's voor conventioneel spoor is in voorbereiding en zal naar verwachting in mei 2004 worden goedgekeurd.

Met de presentatie van het tweede spoorwegpakket<sup>3</sup> in januari 2002 heeft de Europese Commissie het communautaire wettelijk kader voor de spoorwegveiligheid versterkt, zulks overeenkomstig de eisen die worden gesteld bij de afbakening van een interoperabel spoornet, zowel uit technisch oogpunt als uit dat van het personeel dat op interoperabele netwerken moet rijden. Het tweede spoorwegpakket bestond uit vier onderling samenhangende wetgevingsvoorstellen:

- 
- 1 Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en 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 veiligheids certificering, PB L 75 van 15 maart 2001.
  - 2 Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem, PB L 235 van 17 september 1996 en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, PB L 110 van 20 april 2001.
  - 3 Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement - Naar een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte, COM(2002) 18.

- Een voorstel voor een **richtlijn inzake spoorwegveiligheid** dat betrekking heeft op de vaststelling van de essentiële elementen van veiligheidssystemen voor infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen. Hierbij moet een gemeenschappelijke benadering van het veiligheidsconcept worden uitgewerkt en moet een gemeenschappelijk systeem worden ingevoerd voor de afgifte, de inhoud en de geldigheid van veiligheidscertificaten. Ten slotte is het de bedoeling dat men, evenals in de andere sectoren, het beginsel van de onafhankelijkheid van technische onderzoeken bij ongevallen invoert.
- Een **wijziging van de interoperabiliteitsrichtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG**. Na de aanpassingen die vereist zijn voor de harmonisatie van beide richtlijnen en om rekening te houden met de op dit terrein opgedane ervaring, gaat het er nu voornamelijk om de rol te erkennen die het nog op te richten agentschap (Europees Spoorwegbureau) zal spelen en qua werkingssfeer de samenhang te verzekeren tussen het open te stellen net en het net waarop de interoperabiliteitsregels van toepassing moeten worden.
- Een voorstel voor een **verordening tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau** met het oog op de technische ondersteuning van de werkzaamheden op het vlak van interoperabiliteit en veiligheid. Enerzijds zou deze verordening betrekking hebben op de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsnormen en de ontwikkeling en het beheer van een systeem van toezicht op het veiligheidsniveau, en anderzijds op het beheer op lange termijn van het systeem voor de uitwerking en bijwerking van de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's), alsmede de controle op de praktische toepassing hiervan.
- Een voorstel tot **wijziging van Richtlijn 91/440/EEG** om de infrastructurele toegangsrechten uit te breiden tot railgoederenvervoerdiensten binnen een lidstaat en de opening van de markt te bespoedigen.

De definitieve goedkeuring van deze voorstellen wordt begin 2004 verwacht.

Ingevolge het voorstel voor een richtlijn inzake spoorwegveiligheid zouden infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen hun veiligheidsbeheersysteem op zodanige wijze opzetten dat het spoorwegsysteem minstens de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen zou halen, dat dit met de nationale veiligheidsvoorschriften, alsmede met de in de TSI's aangegeven veiligheidsvereisten in overeenstemming zou zijn, en dat de desbetreffende delen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden zouden worden toegepast. Dit veiligheidsbeheersysteem voorziet onder meer in opleidingsprogramma's voor het personeel, alsmede in systemen om erop toe te zien dat de bekwaamheid van het personeel op een optimaal niveau wordt gehandhaafd.

In deze richtlijn wordt voorts bepaald dat een spoorwegonderneming houdster dient te zijn van een veiligheidscertificaat om tot de infrastructuur toegang te krijgen. Het betreft een getuigschrift ter bevestiging van het feit dat de door de spoorwegonderneming getroffen maatregelen om te voldoen aan de specifieke eisen voor een veilige exploitatie van het net in kwestie, zijn aanvaard. Deze eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van de TSI's en de nationale veiligheidsvoorschriften, de aanvaarding van personeelscertificaten en de vergunning tot het in bedrijf stellen van het door de spoorwegonderneming gebruikte rollend materieel. Wat het personeel aangaat, blijft men voor de certificering uitgaan van de documentatie die de spoorwegonderneming moet verstrekken over de verschillende categorieën personeel van het bedrijf of zijn contractanten, met inbegrip van het bewijs dat dit

personeel aan de eisen van de TSI's of de nationale voorschriften voldoet en dat het naar behoren gecertificeerd is.

**Wat dit laatste punt betreft, is het al snel absoluut noodzakelijk gebleken gemeenschappelijke regels voor de certificering van bestuurders vast te stellen, teneinde de interoperabiliteit en het beheer van treinbestuurders te bevorderen. Aldus moet men uiteindelijk de certificering van spoorwegondernemingen kunnen vergemakkelijken met behoud van een hoog veiligheidsniveau en met de garantie dat de voorwaarden voor een vrij verkeer van werknemers in de spoorwegsector aanwezig zijn.**

Tijdens de behandeling van het tweede spoorwegpakket is bevestigd hoe belangrijk dit aspect van de interoperabiliteit voor de totstandbrenging van een geïntegreerde spoorwegmarkt is; dit is de reden waarom de Commissie zich er, ter gelegenheid van het politieke akkoord van de Raad van 28 maart 2003 over genoemd pakket, toe heeft verbonden het Europees Parlement en de Raad, voor eind 2003, een voorstel betreffende de invoering van een Europees rijbewijs voor treinbestuurders voor te leggen. Een dergelijk voorstel is overigens nog dringender geworden bij de tweede lezing van het Europees Parlement, dat zich bereid toen heeft verklaard verscheidene amendementen in te trekken op voorwaarde dat de Commissie zich er ten stelligste op zou vastleggen op zo kort mogelijke termijn met zo'n voorstel te komen.

## 2. BIJDRAGEN VANUIT DE SOCIALE DIALOOG

Reeds in 1996 heeft de studiegroep Interoperabiliteit van het Paritair Comité voor de spoorwegen<sup>4</sup> een verslag<sup>5</sup> gericht tot de Europese Commissie over de sociale aspecten van het Europese spoorwegbeleid. De bij de opstelling van dit verslag betrokken sociale partners konden reeds benadrukken **hoe belangrijk de sociale én de technische dimensie van interoperabiliteit zijn om de groei van het marktaandeel van het handelsverkeer per spoor te bevorderen**. De voornaamste conclusies van het verslag van 1996 zijn als volgt:

- Er is een harmonisatie nodig op het punt van de bekwaamheid van bestuurders en niet van hun opleiding.
- De eisen met betrekking tot de communicatie tussen de infrastructuurbeheerder en het treinpersoneel moeten door eerstgenoemde worden vastgesteld.
- Voor bepaalde vaardigheden zijn psychologische en medische keuringen vereist, waartoe een uniforme benadering noodzakelijk is.

In hun conclusies gaven de partners aan dat “dergelijke belangenconvergenties de vraag doen rijzen van een harmonisatie op het punt van de beroepsbekwaamheid ten einde een *proces van kwaliteitsborging* op communautair niveau op in gang te zetten”.

---

<sup>4</sup> Dit comité is opgericht in 1984 met als taak de Commissie te assisteren bij de uitstippeling en tenuitvoerlegging van het communautaire sociaal beleid ter verbetering en harmonisering van de levensomstandigheden en arbeidsvoorwaarden bij de spoorwegen.

Momenteel is het zo dat de sociale dialoog op sectorieel niveau georganiseerd wordt volgens de bepalingen van het Besluit van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van het Comité voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau (PB L 225 van 12.8.1998). In de sector spoorwegen is in 1999 een **Comité voor de sociale dialoog** ingesteld, waarin vertegenwoordigers van de Gemeenschap van Europese spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Transportwerknemers (ETF) zitting hebben.

<sup>5</sup> Studiegroep Interoperabiliteit van het Paritair Comité voor de spoorwegen, Studiegroep nr. 1: Sociale aspecten van het Europese spoorwegbeleid, oktober 1996.

In het verlengde van dit eerste verslag is het Comité voor de sectoriële dialoog, rekening houdend met de voorstellen van de Commissie over het “infrastructuurpakket” van 1998 en over de interoperabiliteit van conventionele spoorwegen van 1999, verder op deze materie ingegaan en heeft het zijn conclusies in maart 2000 aan de Commissie voorgelegd<sup>6</sup>. Deze conclusies hadden betrekking op de indeling van de bekwaamheden, de mogelijke methoden voor de certificering van bestuurders, alsmede op de rol van de verschillende betrokkenen (lidstaten, infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, Europese instellingen).

Meer recentelijk hebben de Gemeenschap van Europese spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Transportwerknemers (ETF) een akkoord bereikt over belangrijke sociale kadervoorwaarden voor de Europese spoorwegmarkt. Bij de onderhandelingen, die in februari 2003 van start zijn gegaan terwijl dit voorstel reeds op het werkprogramma van de Commissie voor 2003 stond, heeft men zich geconcentreerd op de arbeidsvoorwaarden van het mobiele personeel dat werkzaam is bij grensoverschrijdende railvervoerdiensten en op het Europees rijbewijs voor treinbestuurders. Met deze overeenkomst wordt beoogd, vooruitlopend op de tenuitvoerlegging van dit voorstel voor een richtlijn, een overgangsregeling voor het Europees rijbewijs in te voeren<sup>7</sup>. Deze overeenkomst bevestigt opnieuw de algemene doelstellingen die ten grondslag liggen aan de invoering van een Europees rijbewijs voor treinbestuurders:

- met het oog op de groei van het internationaal vervoer per spoor de interoperabiliteit van met de besturing van treinen belast personeel vergemakkelijken;
- het veiligheidsniveau handhaven en verhogen en aldus de kwaliteit waarborgen van het werk van het met de besturing van treinen belaste personeel, waarbij wordt verzekerd en geverifieerd dat het bekwaamheidsniveau op de gebruikte Europese spoornetten berekend is;
- spoorwegondernemingen helpen bij een doeltreffender beheer van hun op operabele diensten ingezette bestuurders;
- het risico van sociale dumping verkleinen.

Terwijl de kwestie van de arbeidsvoorwaarden van het personeel zonder meer onder artikel 137 van het Verdrag valt en derhalve door middel van een besluit van de Raad kan worden geregeld, zulks overeenkomstig het bepaalde in artikel 139 van het Verdrag, gaat het bij het rijbewijs om de veiligheid en interoperabiliteit van het spoorwegsysteem. Aangezien het hier de openbare veiligheid betreft en de absolute noodzaak van uniformiteit bij de vaststelling van minimumvereisten en de voorwaarden voor afgifte, zal er een duidelijk wettelijk kader op Europees niveau moeten komen, dat perfect gecoördineerd moet worden met de onderdelen “interoperabiliteit en veiligheid” van het tweede spoorwegpakket.

Wat het onderhavige voorstel betreft, heeft de Commissie zich voor een groot deel laten leiden door het akkoord inzake het Europees rijbewijs voor treinbestuurders, met name op het stuk van de minimumvereisten voor medische en psychologische geschiktheid, de verplichte periodieke controles, alsmede van de beschrijving van het voor een bestuurder verplichte bekwaamheidsniveau. Het enige belangrijke verschil tussen de overeenkomst van de sociale partners en het onderhavige voorstel is gelegen in de communautaire geest van dit voorstel, daar het door de Commissie voorgestelde bestuurderscertificaat in de volgende twee delen uiteenvalt :

---

<sup>6</sup> Railway Social Dialogue (ETF/CER), Joint Study Group on Interoperability, Final Report, maart 2000.

<sup>7</sup> Overeenkomst tussen de CER en de ETF over het Europees rijbewijs voor bestuurders op grensoverschrijdende interoperabele diensten, 27 januari 2004.

- Het eerste deel is het EU-rijbewijs: ter verkrijging hiervan moet worden voldaan aan de op het gehele EU-grondgebied gehanteerde communautaire minimumeisen; het wordt afgegeven door de bevoegde instantie en is het persoonlijk eigendom van de bestuurder.
- Het tweede deel is de geharmoniseerde aanvullende verklaring: ter verkrijging hiervan moet worden voldaan aan specifieke eisen in verband met de dienst die door een bestuurder mag worden verricht. Het gaat om een getuigschrift met beperkte geldigheid, dat door de spoorwegonderneming wordt afgegeven.

Naarmate de Europese spoorwegruimte vastere vorm begint aan te nemen, zal het communautaire deel van het bestuurderscertificaat een grotere plaats gaan innemen. Bovendien zou het tweede deel in het rijbewijs kunnen worden geïntegreerd met behulp van, bijvoorbeeld, een chipkaart.

De overeenkomst CER-ETF voorziet slechts in een door de spoorwegonderneming afgegeven rijbewijs. Dit rijbewijs blijft het eigendom van de spoorwegonderneming en is gekoppeld aan het arbeidscontract. Bovendien komt het rijbewijs niet in de plaats van de nationale regelingen voor de certificering van treinbestuurders.

### **3. DE STUDIE VAN DE COMMISSIE**

In 2002 heeft de Commissie een studie laten verrichten over de vereiste opleiding en bekwaamheid van het bij grensoverschrijdend vervoer betrokken spoorwegpersoneel<sup>8</sup>.

De conclusies van deze studie, die in november 2002 zijn gepresenteerd, waren dat er grote verschillen zijn tussen de nationale wetgevingen in de voorwaarden voor de certificering van treinbestuurders, dat dit tot administratieve complicaties leidt bij de verlening van verscheidene veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen die op de netten van verschillende lidstaten willen rijden en dat deze situatie vervolgens aanleiding geeft tot operationele moeilijkheden bij de organisatie van grensoverschrijdende diensten.

De studie bevestigt dat het bij grensoverschrijdend vervoer betrokken spoorwegpersoneel, evenals personeel belast met de inspectie van rollend materieel uit andere lidstaten of van buiten de Unie of personeel belast met de controle (dispatching) op treinen met buitenlands treinpersoneel, aanvullende kennis en een extra opleiding nodig hebben. De vereiste vaardigheden verschillen, gezien de gebruikte taal, de regels voor het treinverkeer en de signalisatie, de kennis van de op het traject liggende infrastructuur, het gebruik van verschillende typen rollend materieel, en de voorgeschreven noodprocedures, aanzienlijk.

Er worden in de studie drie aanbevelingen van algemene aard gedaan:

- Er moet op communautair niveau (of op het niveau van de lidstaten) een minimaal niveau worden vastgesteld en geïmplementeerd voor de van treinbestuurders vereiste bekwaamheid, dat met name in de plaats moet komen van de certificeringssystemen zoals die uit de praktijk van de traditionele exploitanten zijn voortgekomen.
- Het begrip interoperabiliteit moet worden uitgebreid tot een "meergrenzenbenadering" die verder gaat dan de traditionele bilaterale benadering.

---

<sup>8</sup> ATKINS: Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations; Final Report, 28 november 2002.

- Men moet zich gaan baseren op geharmoniseerde systemen, zoals ERTMS/ETCS ten einde de opleiding van treinbestuurders, van controleurs en van met besturing en seingeving belast personeel te simplificeren.

Meer in het bijzonder wordt in de studie het volgende aanbevolen: vaststelling van minimumvereisten voor de medische keuring en de periodieke controles; gemeenschappelijke specificaties op basis van de vereiste psychologische profielen; gemeenschappelijke specificaties voor de vaardigheden die verlangd worden van personeel dat betrokken is bij grensoverschrijdend vervoer; een nieuwe benadering vaststellen voor het volgen van het bekwaamheidsniveau van gecertificeerde bestuurders; het gebruik overwegen van een vereenvoudigd communicatiesysteem, tegelijk met een voorgeschreven basiskennis van een gemeenschappelijke taal; gelijkwaardige rechten toekennen aan buitenlandse bestuurders wanneer het ERTMS/ECTS-systeem geactiveerd is, maar beperkte rechten bij een verslechtering van de operationele situatie; een harmonisatie uitwerken van de bij verschillende verrichtingen gebruikte spoorwegconcepten; geharmoniseerde exploitatievoorschriften ontwikkelen en implementeren op Europees niveau.

Hoe noodzakelijk het is communautaire regels vast te stellen voor de certificering van treinbestuurders wordt wel duidelijk bij lezing van de conclusies en aanbevelingen van de studie. Uitgaande van de twee uit de sociale dialoog voortgekomen verslagen, alsmede van de studie die zij heeft laten uitvoeren, heeft de Commissie, conform haar verplichtingen, een raadplegingsprocedure in gang gezet, ter beoordeling van de uitvoerbaarheid van een wetgevingsvoorstel op dit gebied.

#### **4. DE SITUATIE BIJ DE ANDERE VERVOERWIJZEN**

Bij de uitwerking van het onderhavige voorstel heeft men kunnen terugvallen op reeds bestaande of bijna goedgekeurde communautaire wetgeving in de overige vervoersectoren. De invoering van systemen voor de certificering van bestuurders op communautair niveau berust steeds op dezelfde eisen:

- na de openstelling van de vervoermarkten een vrij verkeer van treinbestuurders garanderen op het grondgebied van de EU;
- op de verschillende netten een optimaal veiligheidsniveau garanderen.

In de sector zeevervoer heeft de Commissie reeds een zelfde systeem ingevoerd als het in deze ontwerp-richtlijn voorgestelde systeem, met in het bijzonder de harmonisering van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor het vervoer over de binnenwateren van goederen en personen in de Gemeenschap<sup>9</sup>. De Commissie is voorts met een voorstel voor een richtlijn<sup>10</sup> gekomen tot wijziging van Richtlijn 2001/25/EG inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, waarbij een communautair erkenningsysteem wordt voorgesteld voor vaarbevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven aan zeelieden die niet uit de Europese Unie afkomstig zijn. Doel van de voorgestelde wettelijke bepalingen is erop toe te zien dat niet uit de Gemeenschap afkomstige zeevarenden die aan boord van

---

9 Richtlijn 96/50/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden, PB L 235 van 17.9.1996.

10 Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, COM(2003) 1.

communautaire schepen werken, in overeenstemming met de internationale minimumvereisten worden opgeleid en gebrevetteerd.

In de sector wegvervoer heeft de Commissie onlangs, nadat Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen al in werking was getreden, een herziening voorgesteld van de Europese wetgeving betreffende het rijbewijs<sup>11</sup>. Met deze herschikking wordt onder meer voorgesteld het model voor een Europees rijbewijs te generaliseren, het beginsel van een beperkte administratieve geldigheid in te voeren, de frequentie van de medische keuringen van beroepsbestuurders te harmoniseren en minimumvereisten vast te stellen voor de vooropleiding en opleiding van examinatoren.

In de luchtvaartsector is met Richtlijn 91/670/EG<sup>12</sup> weliswaar het beginsel van de wederzijdse erkenning van bevoegdheidsbewijzen van in de burgerluchtvaart werkzaam personeel ingevoerd, maar deze bepalingen zijn al snel ontoereikend gebleken in het licht van de debatten over de voorstellen ter verwezenlijking van het Europese gemeenschappelijk luchtruim. Het is namelijk zo dat de opleidingen qua inhoud en methoden niet geharmoniseerd zijn, evenmin als de examen- en controlecriteria. In een unilaterale verklaring heeft de Commissie aangegeven voornemens te zijn *met het oog op een verhoging van het veiligheidsniveau een voorstel aan het Parlement en de Raad voor te leggen voor maatregelen om de schaarste aan verkeersleiders te verhelpen en om het stelsel voor de afgifte van bevoegdheidsbewijzen voor luchtverkeersleiders en personeel voor luchtverkeersbeheer (ATM-personeel) te harmoniseren*.

Met de onderhavige ontwerp-richtlijn wordt beoogd voor de spoorwegsector bepalingen vast te stellen die geïnspireerd zijn op die welke in de andere transportsectoren van kracht zijn of aldaar worden geïntroduceerd. Aldus moet het mogelijk worden, zoals reeds eerder gezegd, de certificering van spoorwegondernemingen, als voorzien in de richtlijn inzake spoorwegveiligheid, te vergemakkelijken en tegelijkertijd een optimaal veiligheidsniveau te handhaven, en te waarborgen dat de voorwaarden voor een vrij verkeer van werknemers in de sector aanwezig zijn.

Zoals uit onderstaande tabel naar voren komt, zijn de voorwaarden voor certificering (opleidingsniveau, leeftijd, medische en psychologische eisen, instantie van afgifte, enz.), als men de specifieke kenmerken en de aan iedere vervoerwijze eigen vereisten (lichamelijke eisen, leeftijd, ervaring, kennis van infrastructures, enz.) in aanmerking neemt, toch nog gebaseerd op redelijk overeenkomende modellen.

---

11 Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs (herschikking), COM(2003) 621 van 8.10.2003.

12 Richtlijn 91/670/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor burgerluchtvaartpersoneel PB L 373 van 31.12.1991.



<b>Voorwaarden voor certificering</b>	<b>Spoorwegen (bepaling van het voorstel)</b>	<b>Wegvervoer<sup>13</sup> 1. Algemeen kader 2. Beroepschauffeurs</b>	<b>Luchtvaart<sup>14</sup> Luchtverkeersleiders</b>	<b>Zeevaart<sup>15</sup> 1. Zeevarenden 2. Bestuurders</b>
<b>Selectie-procedure : Vereisten</b>	- Vereisten m.b.t. leeftijd, lichamelijke en geestelijke geschiktheid, schoolopleiding	(1) Vereisten m.b.t. leeftijd, lichamelijke geschiktheid naar gelang van het type voertuig in kwestie  (2) Verplicht bezit van een corresponderend "burgerrijbewijs"	- Vereisten m.b.t. leeftijd, theoretische en talenkennis, ervaring, lichamelijke en geestelijke geschiktheid	(1) Vereisten m.b.t. leeftijd, lichamelijke en geestelijke geschiktheid  (2) Idem plus beroepservaring en kennis van plaatselijke navigatie-omstandigheden
<b>Opleidings-programma en examen.</b>	- Kennis van vakken die verband houden met het besturen van een trein en kennis van infrastructuur  - Stringente taaleisen  - Criteria vastgesteld in de bijlage	(1) Theoretische en praktische kennis van verkeersregels en rijvoorschriften  (2) Kennis van de veiligheidsvoorschriften tijdens het rijden en bij stilstand  - Examen criteria vastgesteld in de bijlage	(1) Theoretisch en praktische basisvorming voor controleurs in opleiding  (2) Opleiding per eenheid voor controleurs (specifiek per eenheid en activiteitszone)	(1) Gebaseerd op de vereisten van het STCW-verdrag <sup>16</sup> en op de specifieke verdeling van de verantwoordelijkheid aan boord.  (2) Kennis van de navigatieregels en -technieken (machine, lading, enz.)

13 Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, alsmede het voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs (herschikking), COM(2003) 621 van 8.10.2003.

14 In deze tabel wordt hier en daar verwezen naar een lopende studie betreffende de invoering van een Europees bevoegdheidsbewijs voor luchtverkeersleiders.

15 (1) - Richtlijn 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, PB L 136 van 18.5.2001, blz. 17 – 41.

- Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden, COM(2003) 1.

(2) Richtlijn 96/50/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden, PB L 235 van 17.9.1996.

16 STCW-verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst.

<p><b>- Opleidingsinstelling</b></p>	<p>- Opleidingsinstituten of andere hiertoe door de bevoegde instantie erkende instellingen</p>	<p>(1) Part. instelling. (2) Door de lidstaat aangewezen bevoegde instantie</p>	<p>- De bevoegde instantie houdt toezicht en kan delegeren. Certificeert opleidingsinstellingen.</p>	<p>(1) Door de lidstaat aangewezen instituut voor zeevaartopleiding (2) Geen specifieke instelling</p>
<p><b>- Instelling Examinator</b></p>	<p>- Opleidingsinstituten of andere hiertoe door de bevoegde instantie erkende instellingen</p>	<p>(1) Harmonisatie van de basiskwalificatie van examinatoren (2) Door de lidstaat aangewezen bevoegde instantie</p>	<p>(1) Basisopleiding: opleidingsinstelling (2) Opleiding per eenheid: Examinatoren aangewezen door de bevoegde instantie</p>	<p>(1) Door de lidstaat aangewezen bevoegde instantie (2) Idem (methode niet vastgesteld)</p>
<p><b>- Afgifte van het bevoegdheidsbewijs.</b></p>	<p>- Rijbewijs : de bevoegde instantie - Geharmoniseerde aanvullende verklaring: de spoorweg-onderneming</p>	<p>(1) Bevoegde instantie (2) Bevoegde instantie</p>	<p>- Nationale bevoegde instantie, onafhankelijk van de opleidingscentra</p>	<p>(1) Bevoegde instantie of met haar machtiging (2) Bevoegde instantie</p>
<p><b>- Houder van het bevoegdheidsbewijs</b></p>	<p>- Rijbewijs: de bestuurder - Verklaring: de spoorweg-onderneming</p>	<p>- (1) en (2) De bestuurder</p>	<p>- Luchtverkeers-leider</p>	<p>(1) Zeevarenden (2) De bestuurder</p>
<p><b>Structuur van het bevoegdheidsbewijs</b></p>	<p>- Communautair model : rijbewijs, geharmoniseerde aanvullende verklaring</p>	<p>- (1) en (2) Communautair model</p>	<p>- Geen communautair model. Wederzijdse erkenning.</p>	<p>(1) Geen EU-model (2) Communautair model</p>
<p><b>Volg- en controle-systeem</b></p>	<p>- Periodieke medische keuring - Periodieke controles (rollend materieel en infrastructuur) - Continue opleiding</p>	<p>(1) Te hernieuwen administratieve geldigheid (2) Periodieke geharmoniseerde medische keuringen en continue opleiding</p>	<p>- Periodieke controle van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid (vernieuwing) -Verplicht minimumaantal diensturen voor de vernieuwing</p>	<p>(1) 5 jaar geldig. (2) Geldig tot 65 jaar</p>

## **5. RAADPLEGING OVER DE BEOOGDE WETGEVING**

De Commissie heeft de belanghebbende partijen geraadpleegd op basis van een consultatiedocument dat zij op 2 juli 2003 op haar Europa-site heeft gepubliceerd. Dit document is tijdens een door de Commissie op 16 juli 2003 gehouden hoorzitting aan alle vertegenwoordigers van de sector - infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, sociale partners en dienstbedrijven - gepresenteerd.

Het document heeft opvallend veel belangstelling gewekt: er is een dertigtal officiële reacties binnengekomen, die op de Europa-site zijn gepubliceerd. In beginsel is een wetgevingsvoorstel tot vaststelling van communautaire regels voor de certificering van treinbestuurders in goede aarde gevallen. Wel is om grote behoedzaamheid gevraagd in verband met het economische effect dat van een dergelijk voorstel zou uitgaan, omdat hiermee certificerings- en documentatiemechanismen worden opgelegd die er voorheen niet waren. Tezelfdertijd zijn tal van reacties ontvangen over de detaillering van de voorgestelde mechanismen en de te verifiëren minimumvereisten, waardoor de Commissie zich in belangrijke mate heeft laten leiden.

Na afloop van deze raadpleging is het aan de hand van alle voornoemde elementen ontegenzeggelijk geworden dat de Gemeenschap ter waarborging van de vereiste uniformiteit en transparantie, volgens het beginsel van de wederzijdse erkenning één enkel certificeringsmodel dient vast te stellen, waarbij de lidstaat van herkomst, krachtens het subsidiariteitsbeginsel, de verantwoordelijkheid moet krijgen voor de afgifte van een basisrijbewijs en de spoorwegonderneming de verantwoordelijkheid voor de afgifte van een geharmoniseerde aanvullende verklaring op basis van de verkregen specifieke vergunningen.

De bepalingen van het onderhavige voorstel voor een richtlijn vallen onder het gemeenschappelijk vervoerbeleid maar dragen tevens bij aan de verwezenlijking van de doelstellingen van het communautair beleid op het vlak van het vrij verkeer van werknemers, de vrijheid van vestiging en het vrij verlenen van diensten, terwijl tegelijkertijd concurrentiedistorsies worden vermeden.

## **6. UITGANGSPUNTEN EN OPZET VAN DE RICHTLIJN**

### **6.1. Toepassingsgebied**

De Commissie heeft ervoor gekozen het toepassingsgebied van de voorgestelde richtlijn in eerste instantie te beperken tot de treinbestuurders die werkelijk actief zijn in het interopereerbare grensoverschrijdende dienstenverkeer.

Bij de voorbereiding is namelijk gebleken dat een tenuitvoerlegging in twee stappen het meest aangewezen is. Allereerst dienen op korte termijn de bepalingen te worden toegepast met betrekking tot de certificering van de treinbestuurders die direct de gevolgen van de openstelling van de spoorwegmarkt ondervinden en op het grondgebied van andere lidstaten moeten werken. Juist in deze situatie moeten de eisen ten aanzien van de veiligheid van het spoorwegsysteem als essentieel en dringend worden beschouwd.

De Commissie stelt voor om in een tweede fase, op basis van een verslag over de eerste fase, het Europese rijbewijs uit te breiden tot alle treinbestuurders, maar daarbij rekening te houden met de uitzonderingen die al zijn afgesproken in het kader van het voorstel voor een richtlijn inzake spoorwegveiligheid van het tweede spoorwegpakket.

Ook al het andere treinpersoneel dat indirect betrokken is bij de veiligheid van het verkeer, komt pas in tweede instantie aan bod.

## **6.2. Enig model voor de certificering van treinbestuurders**

Om de uniformiteit qua vorm en inhoud van het rijvaardigheidsbewijs voor treinbestuurders te garanderen, heeft de Gemeenschap in het huidige voorstel voor een richtlijn een communautair model voor de certificering vastgelegd waarvan de verschillende onderdelen door alle lidstaten wederzijds zullen worden erkend.

Idealiter zal de treinbestuurder één enkel document krijgen in de vorm van een chipkaart. De kaart zal worden afgegeven door de bevoegde instantie, terwijl de verschillende, voor de infrastructuur, het rollend materieel en de periodieke controles specifieke onderdelen op de chipkaart worden opgeslagen. Dit moet worden gedaan door de bevoegde instantie of, indien deze laatste die taak delegeert, door de spoorwegonderneming of andere gemachtigde instantie.

Bij het overleg in het kader van de voorbereiding van de richtlijn waren de spoorwegondernemingen om uiteenlopende redenen er fel tegen gekant dat nu al voor deze oplossing zou worden gekozen:

- De specificaties van een dergelijke chipkaart zijn nog niet beschikbaar zijn.
- Gezien de frequentie waarmee deze kaart zou moeten worden bijgewerkt, zou de bevoegde instantie gedwongen zijn deze taak aan de spoorwegondernemingen te delegeren, waardoor deze kostbare apparatuur zouden moeten aanschaffen.
- De toegevoegde waarde van een dergelijk systeem is niet vanzelfsprekend gezien het beperkte aantal treinbestuurders in het grensoverschrijdend verkeer.

Daarom stelt de Commissie een uitvoering in twee fasen voor:

- Voorlopig zal de certificering uit twee delen bestaan: a) een rijbewijs in hetzelfde formaat als het Europese rijbewijs voor automobilisten, dat door de bevoegde instantie op basis van gemeenschappelijke criteria zal worden afgegeven en door alle lidstaten wordt erkend; b) een geharmoniseerde verklaring die door de spoorwegonderneming waarvoor de treinbestuurder werkt, wordt afgegeven en waaruit blijkt dat de treinbestuurder over de vereiste specifieke kennis (rollend materieel, infrastructuur, periodieke controles) beschikt.
- Op termijn zullen deze twee delen op een enkele chipkaart worden geïntegreerd op basis van de functionele en technische specificaties die volgens de comitéprocedure moeten worden vastgesteld.

Om voor een zo goed mogelijke samenhang te zorgen met het communautaire wetgevingskader voor de veiligheid van de spoorwegen zal het rijbewijs worden afgegeven door de nationale veiligheidsinstantie die in het kader van artikel 15 van de voorgestelde richtlijn inzake spoorwegveiligheid (COM(2002) 21) moet worden opgericht. Deze zal worden belast met het beheer van het nationale register van rijbewijzen waarin de essentiële gegevens over de wijze waarop elke treinbestuurder zijn vaardigheden heeft verworven en op peil houdt, kunnen worden teruggevonden.

Dankzij de wederzijdse erkenning van rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen die aan het communautaire model voldoen, zal de mobiliteit van de

treinbestuurders toenemen zodat zij gemakkelijker van lidstaat of spoorwegonderneming kunnen veranderen. Deze mobiliteit is in het licht van de verdere openstelling van de spoorwegmarkt en de diverse door het Verdrag geboden vrijheden in verband met de totstandbrenging van de interne markt in deze sector onmisbaar.

### **6.3. Vaststelling van de minimumeisen voor de afgifte van het rijbewijs**

Zoals bij het overleg en tijdens de voorbereiding van het voorstel is gebleken, dienen de eisen tenminste betrekking te hebben op de minimumleeftijd voor de besturing van een trein, de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de kandidaat, zijn beroepservaring en zijn kennis over voor de treinbesturing relevante zaken, maar ook op zijn kennis over de infrastructuur waarop hij moet gaan rijden.

Er zij op gewezen dat het om minimumeisen gaat. De lidstaten mogen desgewenst aanvullende voorwaarden verbinden aan de afgifte van rijvaardigheidsbewijzen voor de besturing van treinen op hun eigen grondgebied. Maar als een op basis van deze richtlijn gecertificeerde treinbestuurder een certificaat nodig heeft om toegang te krijgen tot het grondgebied van deze lidstaat, dan dient deze laatste de delen van het certificaat met betrekking tot de minimumeisen van de richtlijn te erkennen en mag hij uitsluitend een aanvullende opleiding eisen die betrekking heeft op de infrastructuur in kwestie (kennis van de spoorlijn, seingeving, exploitatievoorschriften, enz.).

Om alle ongerustheid weg te nemen en het hoge veiligheidsniveau op de Europese spoorwegen te handhaven, worden strenge eisen gesteld aan de taalkennis van de aanvragers. De treinbestuurder dient te beschikken over kennis van de taal of talen die door de betrokken infrastructuurbeheerder(s) wordt of worden voorgeschreven. Deze kennis moet hem in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties.

Om het certificaat te kunnen behouden zal periodiek worden nagegaan of nog steeds aan de minimumeisen is voldaan, zodat een optimale kwaliteit van de dienst gegarandeerd is en de vanzelfsprekende veiligheidscriteria in acht worden genomen.

Gezien de kwaliteit van de bestaande opleidingsinstituten en certificeringsprocedures op het niveau van de lidstaten biedt het voorstel voorts de mogelijkheid om bepaalde taken van de eigenlijke bevoegde instantie te delegeren. Deze laatste blijft volledig verantwoordelijk, maar kan de uitvoering van bepaalde taken delegeren of uitbesteden voorzover hierdoor geen belangenconflict ontstaat en dit op transparante en niet discriminerende wijze geschiedt.

### **6.4. Opleiding en examens**

In bijlage V van het voorstel is een algemeen opleidingsprogramma gedefinieerd waarmee de voor het rijbewijs vereiste beroepskennis kan worden verworven. Dit programma wordt aangevuld met meer specifieke opleidingsdoelstellingen met betrekking tot het rollend materieel en de infrastructuur; deze kennis, die is omschreven in de bijlagen VI en VII van het voorstel, is nodig voor de verkrijging van de geharmoniseerde aanvullende verklaring.

Om optimaal gebruik te maken van de soms beperkte opleidingsmogelijkheden, dienen de lidstaten de procedure voor de aanvraag van het rijbewijs te publiceren en opleidingsinstituten te erkennen. De kandidaten dienen op basis van non-discriminatie toegang te krijgen tot deze opleidingen.

De lidstaten moeten eveneens de procedure voor de toetsing van de door de kandidaten verworven vaardigheden uitwerken. Om voor een zo hoog mogelijke transparantie te zorgen en elke vorm van belangenverstrengeling te vermijden, dienen de examencommissies te bestaan uit personen die door de nationale veiligheidsinstantie zijn erkend.

## **6.5. Controles en sancties**

De voor het grondgebied in kwestie bevoegde instantie mag te allen tijde controleren of het rijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring van een treinbestuurder geldig zijn en inhoudelijk aan de eisen voldoen.

Voor het geval zij van mening is dat een door de bevoegde instantie van een andere lidstaat afgegeven rijbewijs of geharmoniseerde aanvullende verklaring niet aan de minimumeisen beantwoordt, voorziet de richtlijn in een procedure waarmee de certificering kan worden betwist. Daartoe dient zij zich in eerste instantie te wenden tot de instantie van afgifte (of de spoorwegonderneming), en daarna, mocht dit noodzakelijk zijn, tot het Spoorwegbureau en uiteindelijk de Commissie.

## **7. ECONOMISCHE EFFECTEN VAN HET VOORSTEL**

### **7.1. Inleiding**

Er is een beoordeling gemaakt van de economische effecten door een plausibel referentiescenario (de natuurlijke ontwikkeling zoals die zonder het voorstel zou plaatsvinden) en een scenario voor de tenuitvoerlegging van de voorgestelde richtlijn in twee fasen vast te stellen, en vervolgens de kosten en baten van beide scenario's tegen elkaar af te wegen.

Bij het opstellen van de ramingen bleken bepaalde gegevens niet beschikbaar te zijn en moesten enkele veronderstellingen worden gedaan.

Het blijkt namelijk dat:

- er geen gegevens beschikbaar zijn over de door de spoorwegondernemingen gemaakte kosten van de opleiding en certificering van treinbestuurders;
- de voorgestelde richtlijn een grote mate van vrijheid biedt ten aanzien van de tenuitvoerlegging in de verschillende lidstaten, wat impliceert dat er ontelbare scenario's mogelijk zijn;
- het niet mogelijk is het referentiescenario, dat de ontwikkeling van het wetgevingskader weerspiegelt wanneer het huidige voorstel niet wordt aanvaard, nauwkeurig te omschrijven wanneer het de lidstaten geheel vrijstaat hun eigen wetgeving op dit gebied vast te stellen.

### **7.2. Referentiescenario**

Bij het overleg in het kader van de voorbereiding van de wetgeving hebben diverse lidstaten te kennen gegeven dat zij op korte termijn een internationaal wetgevingskader voor de certificering van treinbestuurders willen voeren of dat zij dit al gedaan hebben. Hun aantal zal waarschijnlijk nog groeien, omdat de toekomstige richtlijn inzake spoorwegveiligheid bepaalt dat de lidstaten nationale voorschriften voor de certificering van spoorwegondernemingen moeten vaststellen. Indien er op Europees niveau niets gebeurt, bevinden wij ons binnenkort in een situatie met 15 en daarna zelfs 25 nationale certificeringsprocedures, die waarschijnlijk

sterk van elkaar verschillen en een afspiegeling zijn van de traditionele praktijken van de nationale spoorwegmaatschappijen.

In een dergelijk scenario moeten oplossingen van geval tot geval worden gevonden, op basis van de te organiseren grensoverschrijdende activiteiten, zoals is beschreven in het eindrapport van de al in hoofdstuk 3 genoemde studie-Atkins. De treinbestuurder wordt eerst in een bepaalde lidstaat opgeleid en gecertificeerd en moet daarna een nieuwe opleiding/certificering volgen in elke lidstaat waarin hij moet werken. Dit komt neer op een *ad hoc* opeenstapeling van opleidingen zonder vooraf gedefinieerde strategie, met als gevolg doublures, extra kosten en tijdverlies.

### **7.3. Scenario voor de tenuitvoerlegging van de richtlijn**

De voorgestelde richtlijn zal in twee fasen ten uitvoer worden gelegd:

- Fase 1: toepassing op treinbestuurders in het grensoverschrijdend verkeer
- Fase 2: toepassing op alle overige treinbestuurders

Wat de rol van de bevoegde instantie betreft zijn er twee belangrijke hypothesen:

- De bevoegde instantie vervult enkel de taak van "toezichthouder". De afgifte van het rijbewijs wordt gedelegeerd aan een spoorwegonderneming, behalve voor de treinbestuurders van concurrerende ondernemingen. Het register wordt door deze onderneming of door een neutrale derde instantie, zoals de infrastructuurbeheerder, opgezet. De geharmoniseerde aanvullende verklaring worden door de spoorwegondernemingen afgegeven.
- De bevoegde instantie vervult zowel haar taak van afgifte-instantie als die van "toezichthouder". Zij verstrekt rijbewijzen en zet het register op, eventueel met uitbesteding van de technische implementatie en automatisering ervan. De geharmoniseerde aanvullende verklaringen worden door de spoorwegondernemingen afgegeven.

Ongeacht de gekozen oplossing kunnen de economische effecten van instantie tot instantie verschillen, maar over het geheel genomen zullen de kosten bij benadering gelijk zijn.

### **7.4. Overige hypothesen**

#### *7.4.1. Aantal te certificeren treinbestuurders*

Er mag worden uitgegaan van ongeveer 200.000 treinbestuurders in de EU25. In de eerste fase (grensoverschrijdend verkeer) gaat het om maximaal 5% van het totaal, ofwel 10.000 treinbestuurders. Als gevolg van het steeds intensievere grensoverschrijdende verkeer moet rekening worden gehouden met een jaarlijkse toename van 5%, d.w.z. 500 treinbestuurders per jaar. Per jaar zal bovendien nog eens 5% van de treinbestuurders worden vervangen, ofwel 500 treinbestuurders per jaar. In fase 1 zullen er dus 1000 treinbestuurders per jaar moeten worden gecertificeerd, in fase 2 is dit 10.000.

Gezien het aantal te certificeren treinbestuurders is een overlapping van beide fasen mogelijk: er kan al een begin worden gemaakt met de certificering van de overige treinbestuurders voordat alle in het grensoverschrijdend verkeer actieve treinbestuurders zijn gecertificeerd.

#### *7.4.2. Kosten in verband met examinatoren*

Er is één examinator per 50 treinbestuurders nodig, dus 20 onafhankelijke examinatoren in fase 1 en 200 examinatoren in fase 2. Deze examinatoren zullen worden aangeworven onder de bestaande treinbestuurders. Dit leidt tot extra kosten ter hoogte van € 1000 per treinbestuurder in fase 1 en € 500 in fase 2, plus een vast bedrag aan het begin van elke fase.

#### *7.4.3. Kosten in verband met de erkenning*

Deze kosten zijn bepaald op basis van de volgende veronderstellingen: één persoon per lidstaat gedurende een jaar voor het opzetten van het systeem in fase 1, en in fase 2 het dubbele. Voor het onderhoud van het systeem moet daar nog één manjaar per lidstaat aan toegevoegd worden.

#### *7.4.4. Kosten in verband met de productie van het rijbewijs*

Het voorgestelde model correspondeert met het model voor het Europese rijbewijs voor automobilisten en chauffeurs. Dit rijbewijs in de vorm van een plastic kaart moet voor miljoenen automobilisten en chauffeurs worden aangemaakt; de productiekosten worden bij dergelijke aantallen geschat op 20 cent per kaart.

#### *7.4.5. Besparingen als gevolg van een kortere opleiding*

Uit de studie-Atkins van 2002 is gebleken dat in de bestudeerde gevallen van grensoverschrijdende dienstverlening treinbestuurders alleen grensoverschrijdend konden werken tegen hoge opleidingskosten. Het onderhavige voorstel moet het mogelijk maken enerzijds de duur van de opleiding van dergelijke treinbestuurders te verkorten door meteen al met het internationale aspect rekening te houden, en anderzijds de noodzakelijke toetsingen in verband daarmee te beperken. De tijdswinst bij de opleiding kan worden geraamd op 10% van de gemiddelde opleidingstijd van een treinbestuurder.

#### *7.4.6. Besparingen als gevolg van een snellere certificering van spoorwegondernemingen*

Op grond van de richtlijn inzake de spoorwegveiligheid dient een spoorwegonderneming een veiligheidscertificaat aan te vragen waaruit blijkt dat de door de spoorwegonderneming getroffen maatregelen om te voldoen aan de specifieke eisen inzake een veilige exploitatie van het spoorwegnet in kwestie, aanvaard zijn. Deze eisen kunnen betrekking hebben op de toepassing van TSI's en nationale veiligheidsvoorschriften, de procedures voor de afgifte van de certificaten aan het personeel en de toestemming voor de ingebruikname van het door de spoorwegonderneming gebruikte rollend materieel. Wat het personeel betreft, geschiedt de certificering op basis van de door de spoorwegonderneming ingediende documentatie met betrekking tot de selectie van de verschillende categorieën personeel van de onderneming of haar contractanten, met inbegrip van het bewijs dat dit personeel aan de eisen van de TSI of de nationale voorschriften voldoet en naar behoren gecertificeerd is.

De onderhavige richtlijn moet de tijd die nodig is voor het samenstellen van de documentatie door de spoorwegonderneming en de beoordeling van deze documentatie door de nationale veiligheidsinstantie beperken.

In een recente studie van NERA worden de volgende cijfers genoemd voor de EU15:

- Ongeveer 800.000 spoorwegemployés in Europa
- Gemiddelde salariskosten: € 40.000/jaar



- Salarismassa: € 32 mld./jaar
- De personeelskosten vertegenwoordigen gemiddeld 50% van de exploitatiekosten.
- Gemiddelde exploitatiekosten: € 64 mld./jaar
- De inkomsten belopen 70% van de exploitatiekosten, dus ongeveer € 44,8 mld./jaar.
- Het goederenvervoer genereert 30% van de totale inkomsten, dus ongeveer € 13,44 mld./jaar.

De baten zijn voor een gevestigde onderneming niet hetzelfde als voor een nieuwe marktdeelnemer, maar het feit dat het veiligheidscertificaat voor grensoverschrijdende activiteiten een maand eerder wordt verkregen, betekent een belangrijke winst in termen van besparingen zowel op de administratieve kosten als op de aanloopkosten. Door bovenstaande cijfers op basis van bevolkingsaantallen te extrapoleren van de EU15 naar de EU25 (NERA heeft in het rapport becijferd dat de verhoudingen tussen verkeersintensiteit ongeveer gelijk zijn aan die tussen bevolkingsaantallen), mag redelijkerwijze worden verondersteld dat de gemiddelde jaarlijkse baten € 5,3 mln. bedragen.

#### 7.4.7. *Besparingen door risicoverlaging*

De spoorwegondernemingen zijn verantwoordelijk voor de selectie en opleiding van hun treinbestuurders. Met het onderhavige voorstel worden minimumvoorwaarden gesteld aan de selectie en opleiding van treinbestuurders en wordt een procedure voor de certificering van treinbestuurders ingevoerd. Daarom kan men stellen dat deze richtlijn bepaalde risico's op het niveau van de spoorwegveiligheid kan verlagen, bijvoorbeeld die welke veroorzaakt worden door ondernemingen die de minimumeisen ten aanzien van de selectie en opleiding van personeel of bepaalde onderdelen van de certificeringsprocedures niet toepassen.

Ter illustratie: een werkgroep van de UIMC (Union Internationale des Services médicaux des Chemins de fer) heeft onlangs een studie gemaakt van de problematiek van het psychologisch onderzoek van het personeel dat met veiligheidstaken is belast. In haar verslag van september 2003 wordt aanbevolen systematisch een psychologisch onderzoek te verrichten bij de selectie en bij de medische keuring van treinbestuurders van vijftig jaar en ouder, maar ook wanneer er twijfels rijzen over de geschiktheid voor veiligheidskritische taken in verband met de veiligheid. Uit het rapport blijkt dat bepaalde ongevallen vermeden hadden kunnen worden als er maatregelen waren getroffen nadat uit onderzoek bepaalde aanwijzingen naar voren waren gekomen.

Men kan dus stellen dat de verplichting om gebruik te maken van erkende examinatoren, minimumeisen vast te stellen en te respecteren, regelmatig bepaalde criteria te verifiëren en het personeel te certificeren met inachtneming van essentiële stappen, een essentiële maatregel is om de kans op fouten, incidenten en ongevallen te verlagen.

Deze voordelen laten zich niet gemakkelijk kwantificeren. Ter illustratie wordt erop gewezen dat ECORYS in een kosten-batenanalyse van de invoering van ERTMS in het kader van Richtlijn 2001/16/EG dit voordeel heeft becijferd op € 6,5 mln. over een periode van 20 jaar; het gaat om de huidige nettowaarde (berekend met de *Net Present Value*-methode) die gebaseerd is op een verlaging van het aantal dodelijke slachtoffers met 14. In dit bedrag is geen rekening gehouden met de voordelen als gevolg van de verlaging van het aantal ernstig gewonden en de materiële schade en met de uitbreiding van de EU15. Een andere bron is een financiële analyse die in 2000 gemaakt is voor de TSI "Besturing en seingeving" voor de hogesnelheidslijn, waaruit een NPV-bedrag van € 3,7 mln. naar voren komt. Bij deze studies is uitgegaan van een bedrag van € 1,5 mln. per dodelijk ongeval.

#### 7.4.8. De voordelen van een hogere mobiliteit tussen ondernemingen

Deze richtlijn zal het treinbestuurders gemakkelijker maken een baan te vinden bij een nieuwe onderneming. De maatschappelijke kosten bij sluiting/herstructurering van bedrijven zullen dus lager zijn. Maar er kan ook op eigen initiatief gemakkelijker van baan worden gewisseld, hetgeen extra aanwervingskosten met zich mee kan brengen. Door de vorming van een werkelijke markt voor treinbestuurders in de Europese Unie zal dit beroep aantrekkelijker worden. Dankzij de verwachte hernieuwde dynamiek op de Europese spoorwegmarkt zouden de vooruitzichten voor de werkgelegenheid op termijn moeten stijgen.

#### 7.5. Vergelijkende tabel

De bedragen zijn uitgedrukt in euro, op basis van constante prijzen en zonder afschrijving.

	Referentiescenario	Richtlijn – Fase 1	Richtlijn – Fase 2
<b>Kosten</b>			
Gemiddelde opleidingskosten per treinbestuurder	45000 €	Onveranderd	Onveranderd
Invoering van een verplicht onafhankelijk examen	Ongeveer € 35 mln.	Ong. € 1000/bestuurder ofwel € 1 mln./jaar plus € 1 mln. in 2007 In totaal € 11 mln.	Ong. € 500/bestuurder ofwel € 5 mln./jaar plus € 10 mln. in 2009 In totaal € 60 mln.
Invoering van een verplichte erkenning	Ongeveer € 6 mln.	€ 1 mln. euro in 2006, plus € 0,1 mln./jaar In totaal € 2 mln.	€ 5 mln. in 2008, plus € 0,5 mln./jaar In totaal € 10 mln.
Invoering van het register en beheer	Ongeveer € 34 mln.	€ 1 mln. per lidstaat in 2006, plus € 0,1 mln. per lidstaat/jaar In totaal € 46 mln.	€ 0,1 mln. per jaar/lidstaat In totaal € 23 mln.
Vervaardiging van het papieren rijbewijs (€ 60 per rijbewijs)	Ongeveer € 12 mln.	0	0
Vervaardiging van het EU-rijbewijs	0	€ 2 mln. in 2006, daarna € 40.000 per jaar In totaal € 2,4 mln.	€ 200.000 per jaar In totaal € 2 mln.
Vervaardiging van geharmoniseerde verklaringen	0	€ 60.000 per jaar In totaal € 0,6 mln.	€ 60 per rijbewijs In totaal € 12 mln.
<b>Totale kosten</b>	<b>Ongeveer € 87 mln.</b>	<b>€ 62 mln.</b>	<b>€ 107 mln.</b>
<b>Baten</b>			
Besparing: lagere opleidingskosten treinbestuurder 2 <sup>e</sup> land	0	€ 4,5 mln./jaar In totaal € 45 mln.	€ 4,5 mln./jaar In totaal € 45 mln.

Besparing: lagere certificeringskosten treinbestuurder 2 <sup>e</sup> land	0	€ 0,1 mln./jaar In totaal € 1 mln.	€ 0,1 mln./jaar In totaal € 1 mln.
Besparing: snellere certificering onderneming	Ongeveer € 26,5 mln.	€ 5,3 mln./jaar In totaal € 53 mln.	€ 5,3 mln./jaar In totaal € 53 mln.
Besparing: risicoverlaging	Ongeveer € 14 mln.	€ 7 mln.	€ 21 mln.
Besparing: mobiliteit tussen ondernemingen	Ongeveer € 20 mln. aan sociale voorzieningen	0	0
<b>Totale baten</b>	<b>Ongeveer € 20,5 mln.</b>	<b>€ 106 mln.</b>	<b>€ 120 mln.</b>
<b>Saldo</b>	<b>- € 66,5 mln.</b>	<b>+ € 44 mln.</b>	<b>+ € 13 mln.</b>

## 7.6. Conclusies

Zonder de richtlijn zou de handhaving van de huidige situatie in de komende jaren een verlies meebrengen van € 66,5 mln. voor de 25 lidstaten.

Bij aanvaarding van het voorstel wordt niet alleen dit verlies voorkomen, maar kan bovendien een besparing van € 44 mln. in de eerste fase (certificering van treinbestuurders in grensoverschrijdende dienst) en nog eens € 13 mln. in de tweede fase (certificering van alle andere treinbestuurders) worden bereikt .

## 8. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING

### Artikel 1

In dit artikel staan de doelstellingen van de voorgestelde richtlijn en de taken van de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen.

### Artikel 2

Definities.

### Artikel 3

In dit artikel is het toepassingsgebied gedefinieerd. De richtlijn heeft niet alleen betrekking op treinbestuurders, maar ook op ander personeel aan boord van de locomotief of de trein dat direct of indirect betrokken is bij de besturing en wier beroepsbekwaamheid relevant is voor de veiligheid van het verkeer. Tijdens het overleg in het kader van de voorbereiding van de wetgeving hebben diverse deskundigen en overheden aangedrongen op Europese voorschriften voor de certificering van personeel dat belast is met veiligheidskritische taken; ook in de in eerste en tweede lezing aanvaarde amendementen van het Europees Parlement over het tweede spoorwegpakket werd een dergelijk verzoek gedaan.

### Artikel 4

In dit artikel wordt het communautair certificeringsmodel uiteengezet, mede door een verwijzing naar bijlage I. Het model bestaat uit drie delen: het rijbewijs zelf, de

geharmoniseerde aanvullende verklaring, alsmede de in het nationale register op te nemen gegevens.

#### Artikel 5

In dit artikel wordt bepaald door wie het rijbewijs en de geharmoniseerde verklaringen worden afgegeven.

#### Artikel 6

In dit artikel wordt bepaald onder welke voorwaarden het rijbewijs en de geharmoniseerde verklaringen geldig zijn.

#### Artikelen 7 tot en met 11

In deze artikelen staan de eisen waaraan moet zijn voldaan om een rijbewijs en een geharmoniseerde aanvullende verklaring te verkrijgen.

#### Artikel 14

In dit artikel staan de voorwaarden waaraan de treinbestuurder moet voldoen om zijn rijbewijs en geharmoniseerde aanvullende verklaring te behouden. Het gaat met name om periodieke controles, zoals medische keuringen en toetsingen van de spoorlijnkennis.

#### Artikel 15

Dit artikel bepaalt wat de gevolgen voor het rijbewijs zijn wanneer een treinbestuurder overstapt van de ene spoorwegonderneming naar de andere, of wanneer hij zijn dienstverband beëindigt.

#### Artikelen 16 tot en met 19

In deze artikelen zijn de taken gedefinieerd van de instanties die bevoegd zijn voor de afgifte van het rijbewijs, alsmede de voorwaarden waaronder deze taken kunnen worden gedelegeerd.

#### Artikel 20

Dit artikel bevat de eisen ten aanzien van de registratie van gegevens tijdens het certificeringsproces van treinbestuurders.

#### Artikelen 21 tot en met 24

In deze artikelen staan de procedures met betrekking tot de opleiding, de examens en de onafhankelijke evaluaties.

#### Artikel 25

In dit artikel staan de bepalingen ten aanzien van ander personeel aan boord van de locomotief of de trein dat direct of indirect betrokken is bij de besturing en wier beroepskwalificaties relevant zijn voor de veiligheid van het verkeer.

## Artikelen 26 en 27

Deze artikelen hebben betrekking op de controles die de bevoegde instanties kunnen uitvoeren, alsmede op de strafrechtelijke sancties waarin de lidstaten dienen te voorzien.

## Artikel 28

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid van vrijstellingen. De verleende vrijstellingen zijn identiek met die van de richtlijn inzake de veiligheid van het spoorwegverkeer.

## Artikelen 29 en 30

Gebruikelijke bepalingen inzake de wijziging van de bijlagen en de comitéprocedure. Er zij op gewezen dat het bij het bevoegde comité om het comité gaat dat in het kader van de interoperabiliteitsrichtlijnen zal worden opgericht en dat eveneens bevoegd zal zijn voor de richtlijn inzake spoorwegveiligheid.

## Artikel 31

Het Spoorwegbureau moet toezien op de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en verslag uitbrengen over de ontwikkelingen ten aanzien van de certificering. Op basis van dit verslag kunnen dan de nodige maatregelen worden getroffen, nog voordat de richtlijn ook voor de overige treinbestuurders en het overige betrokken personeel gaat gelden.

## Artikelen 32 en 33

Standaardbepalingen inzake de omzetting van de richtlijn in nationaal recht.

## Artikel 34

Met dit artikel wordt voorzien in een geleidelijke invoering van de richtlijn: eerst dient de richtlijn in nationaal recht te worden omgezet en moeten de nationale registers worden opgezet, vervolgens zal de certificering plaatsvinden van treinbestuurders die worden ingezet in het grensoverschrijdend verkeer, en tenslotte zal de certificering ook voor de overige treinbestuurders en het overige personeel gaan gelden. Dit artikel bevat ook de bepalingen betreffende treinbestuurders die hun beroep uitoefenen of certificering hebben aangevraagd op basis van de voorschriften die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn van kracht waren.

## BIJLAGE I

In deze bijlagen wordt het communautair model gedefinieerd voor de verschillende onderdelen van de certificering: het rijbewijs, de geharmoniseerde aanvullende verklaringen en de in het register op te nemen gegevens.

## BIJLAGE II

In deze bijlagen zijn de taken van de treinbestuurder gedefinieerd.

## BIJLAGE III

Hierin worden de basiseisen voor de selectie van treinbestuurders vastgelegd: duur van de opleiding, medische keuringen, taalexamens. Tevens worden hier de noodzakelijke periodieke

controles gedefinieerd. Deze bijlage is grotendeels gebaseerd op het akkoord tussen de sociale partners van 27 januari 2004.

#### BIJLAGE IV

In deze bijlagen staan de criteria waaraan het algemene opleidingsprogramma en de examens moeten voldoen.

#### BIJLAGE V

Deze bijlage bevat de doelstellingen op het gebied van de algemene beroepskennis. Deze bijlage is grotendeels gebaseerd op het akkoord tussen de sociale partners van 27 januari 2004.

#### BIJLAGE VI

Deze bijlage bevat de doelstellingen op het gebied van de beroepskennis met betrekking tot het rollend materieel. Deze bijlage is grotendeels gebaseerd op het akkoord tussen de sociale partners van 27 januari 2004.

#### BIJLAGE VII

Deze bijlage bevat de doelstellingen op het gebied van de beroepskennis met betrekking tot de infrastructuren. Deze bijlage is grotendeels gebaseerd op het akkoord tussen de sociale partners van 27 januari 2004.

### **9. SUBSIDIARITEIT**

Doel van de voorgestelde richtlijn is de invoering van een gemeenschappelijk regelgevingskader voor de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van de locomotieven en treinen voor het reizigers- en het goederenvervoer. Dit dient de interoperabiliteit van het besturingspersoneel te bevorderen zodat het internationaal spoorwegverkeer kan groeien en de veiligheid ervan op peil blijft of zelfs verbetert. Daartoe worden waarborgen geboden voor het kwaliteitsniveau van de prestaties van het besturingspersoneel door te garanderen en te verifiëren dat hun beroepskwalificaties zijn aangepast aan de gebruikte Europese netten, door bij te dragen tot de doeltreffendheid van de methodes voor het beheer van de in het interoperabele verkeer ingezette treinbestuurders voor de spoorwegondernemingen en door het risico van sociale dumping te beperken.

Aangezien deze doelstellingen blijkens een studie van de Commissie uit 2002 (hoofdstuk 3) niet in voldoende mate door de lidstaten zelf kunnen worden gerealiseerd en volgens onderstaande effectbeoordeling (hoofdstuk 7) beter op het niveau van de Gemeenschap kunnen worden bereikt, mag de Gemeenschap uit hoofde van het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag maatregelen treffen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel vervatte evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

### **10. FINANCIËLE GEVOLGEN**

Dit voorstel bevat geen financieel memorandum.

Er zal een beroep worden gedaan op een reeds bestaand comité (Richtlijn 96/48/EG, artikel 21) voor de besluitvorming in het kader van de voorgestelde richtlijn. De kosten van eventuele extra vergaderingen zullen ten laste komen van het budget voor dit comité.

De extra kosten voor het Spoorwegbureau worden door dit agentschap zelf gedragen; gedeeltelijk is hier al rekening mee gehouden in het financieel memorandum bij het voorstel voor de verordening tot oprichting van het Spoorwegbureau dat deel uitmaakt van het tweede spoorwegpakket. Het is de taak van de directeur van het Spoorwegbureau om zonedig in overeenstemming met de verordening voorstellen te doen voor een eventuele verhoging van het budget op basis van de reële behoeften.

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap**

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<sup>17</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>18</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>19</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>20</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig Richtlijn 2004/xxx/EG van ... van het Europees Parlement en de Raad inzake spoorwegveiligheid<sup>21</sup> stellen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen hun veiligheidsbeheersysteem op zodanige wijze vast dat het spoorwegsysteem in staat is minstens de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen te verwezenlijken, dat het beantwoordt aan de nationale veiligheidsvoorschriften, alsmede aan de in de technische specificaties voor interoperabiliteit omschreven veiligheidsvereisten, en dat de relevante elementen van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden worden toegepast. Dit veiligheidsbeheersysteem voorziet onder meer in personeelsopleidingsprogramma's en mechanismen waarmee kan worden verzekerd dat de vaardigheden van het personeel op peil blijven en dat de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd.
- (2) In Richtlijn 2004/xxx/EG [inzake spoorwegveiligheid] wordt bepaald dat een spoorwegonderneming in het bezit van een veiligheidscertificaat moet zijn om tot de spoorweginfrastructuur toegang te krijgen.
- (3) Overeenkomstig Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>22</sup> hebben

---

<sup>17</sup> PB C van , blz. .

<sup>18</sup> PB C van , blz. .

<sup>19</sup> PB C van , blz. .

<sup>20</sup> PB C van , blz. .

<sup>21</sup> PB L [...] van [...], blz. [...].

<sup>22</sup> PB L 237 van 24.8.1991. Richtlijn laatstelijk gewijzigd door de Toetredingsakte van 2003.



spoorwegondernemingen die in het bezit van een certificaat zijn, sinds 15 maart 2003 recht op toegang tot het trans-Europese net voor goederenvervoer per spoor en, uiterlijk vanaf 2008, tot het gehele netwerk voor internationale diensten voor goederenvervoer per spoor. Bovendien wordt in het kader van het tweede spoorwegpakket<sup>23</sup> overwogen dit toegangsrecht uit te breiden tot het gehele netwerk voor internationale diensten voor goederenvervoer per spoor, alsmede voor alle typen diensten op het vlak van het goederenvervoer per spoor. Deze geleidelijke uitbreiding van de toegangsrechten zal onvermijdelijk tot een aangroei van het grensoverschrijdend goederenvervoer per spoor leiden. Het gevolg hiervan is een toenemende vraag naar goed opgeleide en voor grensoverschrijdende diensten gecertificeerde treinbestuurders.

- (4) Een in 2002 door de Commissie verrichte studie heeft grote verschillen tussen de nationale wetgevingen aan het licht gebracht op het stuk van de voorwaarden voor de certificering van treinbestuurders. Om iets aan deze verschillen te kunnen doen en het huidige hoge veiligheidsniveau van het communautaire spoorwegsysteem te kunnen handhaven, moeten er communautaire regels voor de certificering van treinbestuurders worden vastgesteld.
- (5) Deze communautaire regels moeten tevens bijdragen aan de verwezenlijking van communautaire beleidsmaatregelen betreffende het vrij verkeer van werknemers, de vrijheid van vestiging en het vrij verlenen van diensten in de context van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, onder vermindering van eventuele concurrentiedistorsies.
- (6) Om de vereiste uniformiteit en transparantie te kunnen verzekeren, is het wenselijk dat de Gemeenschap één enkel model vaststelt voor de documenten waarmee wordt verklaard dat enerzijds bepaalde basiseisen en –vaardigheden in acht worden genomen en anderzijds is voldaan aan de eisen inzake de rijvaardigheid van het met de besturing van treinen belaste personeel, dat door de lidstaten onderling wordt erkend, waarbij de lidstaten verantwoordelijk zijn voor de afgifte van het basisrijbewijs en de spoorwegondernemingen voor de afgifte van de geharmoniseerde aanvullende verklaring.
- (7) Deze gemeenschappelijke bepalingen moeten vooral gericht zijn op het vergemakkelijken van de mobiliteit van de treinbestuurders tussen de lidstaten, maar ook tussen verschillende spoorwegondernemingen en, in het algemeen, van de erkenning van het rijbewijs en van de geharmoniseerde aanvullende verklaring door alle betrokkenen in de spoorwegsector. Hiertoe is het noodzakelijk minimumeisen vast te stellen waaraan de aanvrager dient te voldoen om het basisrijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring te verkrijgen.
- (8) Deze eisen moeten minstens betrekking hebben op de minimumleeftijd voor het besturen van een trein, de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de aanvrager, diens beroepservaring en diens kennis van bepaalde met het besturen van een trein verband houdende zaken, alsmede van de infrastructuren op het hem toegewezen traject.

---

<sup>23</sup> Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement - Naar een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte, COM(2002) 18.

- (9) Deze richtlijn mag geen afbreuk doen aan 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<sup>24</sup>, noch 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<sup>25</sup>.
- (10) Alle op het rijbewijs, op de geharmoniseerde aanvullende verklaring en in de registers opgenomen informatie moet door de nationale veiligheidsinstanties worden benut om de beoordeling van de certificering van het personeel, als bepaald in de artikelen 10 en 11 van Richtlijn 2004/xxx/EG inzake spoorwegveiligheid, te vergemakkelijken en de bij dezelfde artikelen geregelde verlening van de veiligheidscertificaten sneller te doen verlopen.
- (11) Het is noodzakelijk maatregelen vast te stellen die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn in overeenstemming met 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<sup>26</sup>.
- (12) De lidstaten moeten voorzien in passende controlemaatregelen en sancties voor inbreuken op de nationale bepalingen ter uitvoering van deze richtlijn.
- (13) Met het oog op een goed functioneren van het spoorwegverkeer is het noodzakelijk dat treinbestuurders die hun beroep reeds voor de inwerkingtreding van deze richtlijn uitoefenden, hun verworven rechten gedurende een overgangperiode kunnen behouden.
- (14) Aangezien een gemeenschappelijk regelgevingskader inzake de certificering van het personeel op locomotieven en treinen voor reizigers- en goederenvervoer niet door de lidstaten tot stand kan worden gebracht mag de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag maatregelen nemen. Overeenkomstig het in dit artikel genoemde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te realiseren,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

---

<sup>24</sup> PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

<sup>25</sup> PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

<sup>26</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

# Hoofdstuk I

## Voorwerp, toepassingsgebied en definities

### *Artikel 1* *Voorwerp*

Deze richtlijn stelt de voorwaarden en procedures vast voor de certificering van treinpersoneel dat belast is met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwagetransport van de Gemeenschap. In deze context bepaalt zij tevens welke taken toevallen aan de bevoegde instanties van de lidstaten, de treinbestuurders en de overige betrokkenen in de sector, met name spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en opleidingscentra.

Dat er, op grond van deze richtlijn, met gecertificeerd treinpersoneel wordt gewerkt, ontslaat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders niet van de verplichting een intern systeem van toezicht en controle op de bekwaamheid en gedragingen van hun treinpersoneel in te voeren, zulks in het kader van artikel 9 en van bijlage III van Richtlijn 2004/xxx/EG inzake spoorwegveiligheid. Het certificaat ontheft noch de spoorwegonderneming, noch de infrastructuurbeheerder van hun verantwoordelijkheid op het punt van de veiligheid en, in het bijzonder, van de opleiding van hun personeel.

### *Artikel 2* *Definities*

Binnen het bestek van deze richtlijn gelden de volgende definities:

- a) "bevoegde instantie": de instantie die door de lidstaat belast is met de afgifte van het rijbewijs voor treinbestuurders nadat zij heeft vastgesteld dat de kandidaat aan de gestelde eisen voldoet. Het betreft hier de nationale veiligheidsinstantie die is ingesteld krachtens artikel 16 van Richtlijn 2004/xxx/EG inzake spoorwegveiligheid;
- b) "treinbestuurder": persoon die in staat is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van rangeerlocomotieven, werktreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen. De taken van de treinbestuurder worden omschreven in bijlage II van deze richtlijn;
- c) "treinpersoneel": voor deze richtlijn omvat treinpersoneel enerzijds treinbestuurders en anderzijds "andere werknemers", aanwezig op locomotieven of treinen, die indirect bij de besturing betrokken zijn en wier beroepskwalificaties mede bepalend zijn voor de verkeersveiligheid;
- d) "infrastructuurbeheerder": iedere entiteit of onderneming die in het bijzonder belast is met de aanleg en het onderhoud van spoorweginfrastructuur of delen hiervan, zoals omschreven in artikel 3 van Richtlijn 91/440/EEG;

- e) "spoorwegonderneming": iedere openbare of particuliere onderneming, waarvan de bedrijfsactiviteit bestaat in de verlening van diensten voor het vervoer van goederen en/of reizigers per spoor, waarbij de tractie door deze onderneming moet worden verzorgd; hieronder vallen tevens ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;
- f) "technische specificatie voor interoperabiliteit" of "TSI": een specificatie die is goedgekeurd in het kader van de Richtlijnen 96/48/EG<sup>27</sup> van de Raad en 2001/16/EG<sup>28</sup> van het Europees Parlement en de Raad en die in acht moet worden genomen teneinde de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem te verzekeren;
- g) "Agentschap": het Europees Spoorwegbureau opgericht bij Verordening (EG) nr. .../2004 van het Europees Parlement en de Raad<sup>29</sup>;
- h) "veiligheidscertificaat": getuigschrift dat door de nationale veiligheidsinstantie aan een spoorwegonderneming wordt verleend, zulks overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/xxx/EG inzake spoorwegveiligheid;
- i) "veiligheidsvergunning": getuigschrift dat door de veiligheidsinstantie aan een infrastructuurbeheerder wordt verleend, zulks overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2004/xxx/EG inzake spoorwegveiligheid.

*Artikel 3*  
*Toepassingsgebied*

Deze richtlijn beoogt de certificering van treinpersoneel dat belast is met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap, voor rekening van een spoorwegonderneming die een veiligheidscertificaat nodig heeft of van een infrastructuurbeheerder die een veiligheidsvergunning nodig heeft.

## **Hoofdstuk II**

### **Certificering van treinbestuurders**

*Artikel 4*  
*Communautair certificeringsmodel*

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

---

<sup>27</sup> PB L [...] van [...]  
<sup>27</sup> PB L 235 van 17.9.1996, blz. [...].  
<sup>28</sup> PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.  
<sup>29</sup> PB L [...] van [...]

- a) een rijbewijs met daarop aangegeven de persoonsgegevens, de instantie die het certificaat afgeeft en de geldigheidsduur. Dit rijbewijs is het persoonlijk eigendom van de treinbestuurder en wordt, op aanvraag, verleend aan een treinbestuurder die voldoet aan de minimumvoorwaarden ten aanzien van de medische en geestelijke geschiktheid van de aanvrager, diens vooropleiding en algemene beroepsvaardigheden. Het rijbewijs beantwoordt aan het bepaalde in bijlage I.
  - b) een geharmoniseerde verklaring waarin wordt verklaard dat de houder de aanvullende opleiding in het kader van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming heeft gevolgd of waarin, in het geval van treinbestuurders in dienst van de infrastructuurbeheerder, de infrastructuren worden genoemd waarop de houder gemachtigd is een trein te besturen, alsmede het rollend materieel dat de houder gemachtigd is te besturen. De geharmoniseerde verklaring beantwoordt aan het bepaalde in bijlage I.
2. De geharmoniseerde aanvullende verklaring machtigt de houder tot het besturen van een trein in een of meerdere van de volgende categorieën:
- a) categorie A: rangeerlocomotieven en werktreinen;
  - b) categorie B: reizigersvervoer;
  - c) categorie C: goederenvervoer.
3. Wat het in bovenstaand lid genoemd rijbewijs betreft, blijft het algemene stelsel voor de erkenning van de beroepskwalificaties, in het leven geroepen bij Richtlijn 92/51/EEG van de Raad, van toepassing op de erkenning van beroepskwalificaties van treinbestuurders die onderdaan van een lidstaat zijn en hun diploma in een derde land hebben behaald. Treinbestuurders wier beroepskwalificaties aldus worden erkend, worden overeenkomstig deze richtlijn gecertificeerd.

#### *Artikel 5* *Instanties van afgifte*

1. Het in artikel 4, lid 1, onder a), bedoelde rijbewijs wordt afgegeven door de in artikel 2, onder a) bedoelde bevoegde instantie. De bevoegde instantie kan deze taak alleen delegeren indien aan de voorwaarden van artikel 17 wordt voldaan.
2. De in artikel 4, lid 1, onder b), bedoelde geharmoniseerde verklaring wordt afgegeven door de spoorwegonderneming die de treinbestuurder in dienst heeft of, in voorkomend geval, door de infrastructuurbeheerder.

#### *Artikel 6* *Wederzijdse erkenning*

1. Wanneer de treinbestuurder in het bezit is van het rijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring als afgegeven overeenkomstig deze richtlijn, mag hij een trein besturen, mits de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder die voor het vervoer in kwestie verantwoordelijk is, in het bezit is van een

veiligheidscertificaat, respectievelijk een veiligheidsvergunning, zij het alleen op het netwerk waarvoor de geharmoniseerde aanvullende verklaring en het veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning geldig zijn.

2. De door een lidstaat overeenkomstig deze richtlijn afgegeven rijbewijzen worden door alle andere lidstaten erkend.

### **Hoofdstuk III**

## **Voorwaarden en procedure voor het verkrijgen van het rijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring**

#### *Artikel 7 Minimumeisen*

Ter verkrijging van het rijbewijs moet de aanvrager voldoen aan de in de artikelen 8, 9 en 11, leden 1 en 2, genoemde minimumeisen.

Ter verkrijging van de geharmoniseerde aanvullende verklaring moet de aanvrager in het bezit zijn van een rijbewijs en voldoen aan de minimumeisen van de artikelen 10 en 11, leden 1, 3 en 4.

Onverminderd het bepaalde in artikel 6 kan een lidstaat hogere eisen stellen voor de afgifte van rijbewijzen op zijn eigen grondgebied.

#### *Artikel 8 Minimumleeftijd*

De aanvrager moet minstens twintig jaar zijn. Niettemin kunnen de lidstaten een rijbewijs afgeven aan een aanvrager die minstens achttien jaar is, maar de geldigheid van een dergelijk rijbewijs blijft beperkt tot het grondgebied van de lidstaat van afgifte.

#### *Artikel 9 Opleiding en basisvaardigheden*

1. De aanvrager moet een basisopleiding hebben genoten die gelijkwaardig is aan niveau 3 als bedoeld in Besluit 85/368/EEG van de Raad<sup>30</sup> en voldoen aan de eisen van bijlage III.
2. De aanvrager moet ter staving van zijn lichamelijke en geestelijke geschiktheid een medisch onderzoek ondergaan bij een door de bevoegde instantie erkende arts. Dit onderzoek heeft ten minste betrekking op de in bijlage III, punt 2.1 en 4 genoemde criteria.

---

<sup>30</sup> PB L 199 van 31.7.1985, blz. 56.

3. De aanvrager moet ter staving van zijn psychologische geschiktheid een onderzoek ondergaan bij een door de bevoegde instantie erkende psycholoog. Dit onderzoek heeft ten minste betrekking op de in bijlage III, punt 2.2 genoemde criteria.
4. Het criterium betreffende de basistaalkennis bedoeld in punt 5 van bijlage III moet worden vervuld en telkens wanneer een treinbestuurder een traject moet rijden dat hem over nieuwe infrastructuren voert waar nieuwe eisen aan zijn taalvaardigheid worden gesteld, wordt geverifieerd of nog steeds aan dit criterium wordt voldaan.

*Artikel 10*  
*Beroepservaring*

Onverminderd artikel 6 kan een lidstaat op zijn grondgebied van de aanvrager verlangen dat hij aantoot over een beroepservaring van minstens twee jaar in categorie A als bedoeld in artikel 4, lid 2, onder a), te beschikken, alvorens toegang tot de categorieën B en C te krijgen.

*Artikel 11*  
*Beroepskwalificaties*

1. De aanvrager moet een volledig opleidingsprogramma hebben gevolgd als omschreven in bijlage IV, punt 1, waarvan een deel gericht is op het rijbewijs en een deel op de geharmoniseerde aanvullende verklaring. Bij de opleidingsmethode worden de criteria van bijlage IV, punten 2 en 3, in acht genomen.
2. De aanvrager moet met goed gevolg een examen hebben afgelegd over zijn algemene beroepskennis; dit examen dient ten minste betrekking te hebben op de in bijlage V aangegeven algemene materie.
3. De aanvrager moet tevens met goed gevolg een examen hebben afgelegd over zijn beroepskennis van het rollend materieel waarvoor de geharmoniseerde aanvullende verklaring wordt gevraagd; dit examen dient ten minste betrekking te hebben op de in bijlage VI aangegeven algemene materie.
4. De aanvrager moet tevens met goed gevolg een examen hebben afgelegd over zijn beroepskennis van de infrastructuren waarvoor de geharmoniseerde aanvullende verklaring wordt gevraagd. Dit examen dient ten minste betrekking te hebben op de in bijlage VII aangegeven algemene materie. In voorkomend geval heeft dit examen ook betrekking op de taalkennis van de aanvrager, zulks overeenkomstig artikel 9, lid 4.

*Artikel 12*  
*Aanvraag van het rijbewijs*

1. De bevoegde instantie publiceert de voor het verkrijgen van een rijbewijs te volgen procedure, met inbegrip van de hiertoe vereiste formulieren.
2. Iedere aanvraag van een rijbewijs moet door de werkgever van de kandidaat-treinbestuurder of door laatstgenoemde bij de bevoegde instantie worden ingediend.
3. De bij de bevoegde instantie ingediende aanvragen kunnen betrekking hebben op:

- a) de verlening van een nieuw rijbewijs: in dit geval betreft het een beginnend treinbestuurder, een treinbestuurder die dit beroep reeds voor de inwerkingtreding van deze richtlijn uitoefende of de afgifte van een duplicaat;
- b) een bijwerking: een of meerdere gegevens op het rijbewijs zijn veranderd zodat dit moet worden bijgewerkt.

*Artikel 13*  
*Afgifte van het rijbewijs*

De bevoegde instantie geeft het rijbewijs uiterlijk drie weken na ontvangst van alle noodzakelijke documenten af.

Het rijbewijs wordt opgesteld in de officiële taal of talen van de lidstaat van afgifte. Het rijbewijs moet om de vijf jaar worden vernieuwd.

Het rijbewijs is het persoonlijk eigendom van de treinbestuurder en wordt in één enkel exemplaar afgegeven. Iedere namaak van het rijbewijs verboden, behalve door de bevoegde instantie in het geval van een duplicaataanvraag.

*Artikel 14*  
*Periodieke controles*

1. Ten einde zijn rijbewijs en zijn geharmoniseerde verklaring te kunnen behouden, moet de houder zich op gezette tijden onderwerpen aan examens en/of keuringen waarbij wordt nagegaan of de houder nog steeds aan de in de artikelen 9 en 11 genoemde voorwaarden voldoet. Hierbij worden de volgende minimumfrequenties aangehouden:
  - a) medische keuringen (lichamelijke en geestelijke geschiktheid): om de drie jaar tot de leeftijd van 60 jaar, daarna ieder jaar;
  - b) kennis van de spoorlijnen: vast te stellen door de bevoegde instantie van de lidstaat in kwestie;
  - c) kennis van het rollend materieel: naar gelang van het eigen veiligheidsbeheersysteem vast te stellen door de spoorwegonderneming die de treinbestuurder in dienst heeft.

Bij elk van deze controles verklaart de spoorwegonderneming, met een aantekening op de geharmoniseerde verklaring en in het in artikel 20 bedoelde register, dat de treinbestuurder aan genoemde eisen voldoet.

2. Onverlet de krachtens lid 1 vereiste periodieke controles voeren de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders een systeem in voor het volgen van hun treinbestuurders. Indien de resultaten van dit volgsysteem aanleiding geven tot twijfel omtrent de bekwaamheid van een treinbestuurder en de wenselijkheid om diens rijbewijs of geharmoniseerde verklaring te handhaven, neemt de werkgever onmiddellijk de nodige maatregelen. In voorkomend geval verzoekt hij de bevoegde instantie het rijbewijs in te trekken.



*Artikel 15*  
*Beëindiging van het dienstverband*

Wanneer een treinbestuurder niet langer bij een spoorwegonderneming in dienst is, stelt laatstgenoemde de bevoegde instantie hiervan onmiddellijk in kennis.

Het rijbewijs blijft geldig, zulks onverminderd artikel 14.

De geharmoniseerde aanvullende verklaring verliest zijn geldigheid wanneer het dienstverband wordt beëindigd.

*Artikel 16*  
*Wijziging en intrekking*

1. De werkgever of, in voorkomend geval, de treinbestuurder zelf stelt de bevoegde instantie onverwijld in kennis van iedere wijziging in zijn gezondheidstoestand die aanleiding kan geven tot twijfel omtrent de bekwaamheid van de treinbestuurder en de wenselijkheid om zijn rijbewijs of geharmoniseerde verklaring te handhaven.
2. Indien de bevoegde instantie constateert dat een treinbestuurder niet langer aan een of meer gestelde voorwaarden voldoet, trekt zij het rijbewijs en, in voorkomend geval, de geharmoniseerde aanvullende verklaring onmiddellijk in. Zij deelt onverwijld haar met redenen omklede besluit mede aan de betrokkene, alsook aan diens werkgever, zulks onverminderd het in artikel 18 bedoelde recht van beroep. De schorsing is voorlopig of definitief, naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid. De bevoegde instantie werkt het in artikel 20 bedoelde register bij.
3. De lidstaten treffen alle nodige maatregelen om te voorkomen dat certificaten worden vervalst en onbevoegden toegang krijgen tot het in artikel 20 bedoelde register. De werkgever is verplicht erop toe te zien dat het rijbewijs en de aanvullende verklaring van de voor hem werkende treinbestuurders te allen tijde geldig zijn.

## **Hoofdstuk V**

### **Taken en besluiten van de bevoegde instantie**

*Artikel 17*  
*Taken van de bevoegde instantie*

1. De bevoegde instantie vervult haar taken op transparante en niet-discriminerende wijze.

Zij reageert snel op verzoeken om informatie en doet zo nodig zelf onverwijld een verzoek om aanvullende informatie hangende de aanvraag van het rijbewijs.

2. De bevoegde instantie kan de in lid 4 bedoelde taken aan derden delegeren of uitbesteden voor zover deze taken door deze derden zonder belangenconflict kunnen worden verricht.

De taken worden op transparante en niet-discriminerende wijze gedelegeerd.

3. Wanneer de bevoegde instantie taken aan een spoorwegonderneming delegeert of uitbestedt, dient aan ten minste één van de volgende twee voorwaarden te worden voldaan:

a) de spoorwegonderneming verleent enkel rijbewijzen aan zijn eigen treinbestuurders ;

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

4. De onder a) tot en met e) genoemde taken kunnen worden uitbested, met inachtneming van de hieraan verbonden voorwaarden:

– a) de verificatie van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid: uitgevoerd door artsen of instellingen voor arbeidsgeneeskunde die door de bevoegde instantie worden erkend;

– b) de verificatie van de psychologische geschiktheid: uitgevoerd door psychologen of instellingen voor arbeidspsychologie die door de bevoegde instantie worden erkend;

– c) de verificatie van de algemene beroepsbekwaamheid: uitgevoerd door instellingen of examinatoren die door de bevoegde instantie worden erkend;

– d) de afgifte van nieuwe rijbewijzen en de bijwerking van rijbewijzen: kan worden gedelegeerd aan derden die door de bevoegde instantie worden erkend;

– e) taken in verband met het bijhouden van het in artikel 20 genoemde register: kunnen worden gedelegeerd aan derden die door de bevoegde instantie worden aangewezen.

5. Wanneer de bevoegde instantie taken aan derden delegeert of uitbestedt, zijn deze derden of de onderaannemers gehouden, bij de uitvoering van deze taken, de verplichtingen van deze richtlijn die op de bevoegde instanties van toepassing zijn, in acht te nemen.

6. Wanneer de bevoegde instantie taken delegeert of uitbestedt, voert zij een systeem van toezicht op de uitvoering van deze taken in, waarmee zij kan verzekeren dat de voorwaarden van de leden 2 en 3 in acht worden genomen.

7. De verificatie van de beroepsbekwaamheid inzake het rollend materieel en de infrastructuur wordt uitgevoerd door de spoorwegonderneming.

*Artikel 18*  
*Erkenning*

Taken kunnen in het kader van artikel 17 enkel worden gedelegeerd aan een persoon of instantie die vooraf door de bevoegde instantie, dan wel door een door de lidstaat aangewezen erkenningsinstantie is erkend. Het erkenningsproces berust op de relevante Europese normen van de EN 45000-reeks, alsmede op de beoordeling van een door de kandidaat ingediend dossier waarin diens bekwaamheid op het gebied in kwestie terdege wordt gestaafd.

De bevoegde instantie houdt een register van in het kader van deze richtlijn erkende personen en instanties bij en publiceert dit bij.

*Artikel 19*  
*Besluiten van de bevoegde instantie*

1. De bevoegde instantie omkleedt haar besluiten met redenen.
2. De bevoegde instantie voert een administratieve beroepsprocedure in op grond waarvan de werkgever en de treinbestuurder om een herziening kunnen vragen van een besluit nopens een aanvraag als bedoeld in artikel 12 of een intrekking als bedoeld in artikel 16, lid 2.
3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om een jurisdictionele controle te waarborgen op de door de bevoegde instantie genomen besluiten.

*Artikel 20*  
*Uitwisseling van gegevens en registers*

1. De bevoegde instanties zijn gehouden:
  - a) een register bij te houden van alle afgegeven, verlopen, gewijzigde, geschorste, ingetrokken, als verloren opgegeven of vernietigde rijbewijzen. Dit register bevat voor ieder rijbewijs alle benodigde gegevens; deze gegevens kunnen worden opgevraagd met behulp van het aan iedere treinbestuurder toegekende nationale nummer. Dit register moet geregeld worden bijgewerkt;
  - b) inlichtingen te verstrekken over de status van genoemde rijbewijzen aan de bevoegde instanties van de andere lidstaten, aan het Agentschap of aan iedere werkgever van treinbestuurders die in het kader van een aanwervingsprocedure bepaalde gegevens wenst te verkrijgen of te verifiëren.
2. De spoorwegondernemingen zijn gehouden:
  - a) een register bij te houden van alle afgegeven, verlopen, gewijzigde, geschorste, ingetrokken, als verloren opgegeven of vernietigde geharmoniseerde aanvullende verklaringen. Dit register bevat voor iedere verklaring alle benodigde gegevens, alsook de gegevens betreffende de in artikel 14 genoemde periodieke controles. Dit register moet geregeld worden bijgewerkt;
  - b) samen te werken met de bevoegde instantie van de staat waarin zij gevestigd zijn om een koppeling tot stand te brengen tussen hun register en dat van de bevoegde

instantie, ten einde deze onmiddellijk toegang tot de benodigde gegevens te verschaffen;

c) aan de bevoegde instanties van de andere lidstaten inlichtingen over de status van deze verklaringen te verstrekken.

3. De bevoegde instanties werken met het Agentschap samen om de interoperabiliteit van de registers te verzekeren. Met het oog hierop keurt de Commissie volgens de procedure van artikel 30, lid 2, en op basis van een door het Agentschap uitgewerkt project, de basisparameters goed van de aan te leggen registers, zoals de te registreren gegevens, het formaat van deze gegevens, alsook het protocol voor gegevensuitwisseling.
4. De bevoegde instanties zien erop toe dat de door hen krachtens lid 1 aangelegde registers en de wijze waarop deze registers worden gebruikt in overeenstemming zijn met Richtlijn 95/46/EG.
5. Het Agentschap ziet erop toe dat het krachtens lid 2, onder a) en b), ingevoerde systeem in overeenstemming is met Verordening (EG) nr. 45/2001.

## **Hoofdstuk VII**

### **Opleiding van treinbestuurders**

#### *Artikel 21 Opleiding*

1. De procedure die moet worden gevolgd om het in artikel 12, lid 1, bedoelde rijbewijs te verkrijgen, omvat het opleidingsprogramma dat vereist is om te voldoen aan de artikel 11 genoemde voorwaarden ten aanzien van de beroepskwalificaties.

De doelstellingen van deze opleiding worden genoemd in bijlage V. Deze kunnen als volgt worden bereikt:

- a) enerzijds via de desbetreffende technische specificaties voor interoperabiliteit;
  - b) anderzijds via de criteria die zijn voorgesteld door het Agentschap in het kader van artikel 17 van Verordening (EG) nr. .../2004 en door de Commissie zijn goedgekeurd volgens de in artikel 30, lid 2, bedoelde procedure.
2. Voor iedere spoorwegonderneming is er een specifieke procedure ter verkrijging van de geharmoniseerde verklaring. De doelstellingen van het opleidingsprogramma worden genoemd in artikel 11 en, in het bijzonder, in de bijlagen VI en VII.
  3. Overeenkomstig artikel [13] van Richtlijn 2004/xxx/EG [inzake spoorwegveiligheid] zien de lidstaten erop toe dat de treinbestuurders op billijke en niet-discriminerende wijze toegang krijgen tot de opleiding die nodig is om te kunnen voldoen aan de

voorwaarden voor het verkrijgen van het rijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring.

*Artikel 22*  
*Examens*

Bij de procedure ter verkrijging van het in artikel 12, lid 1, genoemde rijbewijs, alsmede ter verkrijging van de geharmoniseerde aanvullende verklaring, worden examens vastgesteld en examinatoren aangewezen ter verificatie van de vereiste beroepskwalificaties. Deze examens vinden plaats onder toezicht van commissies van bevoegde en door de bevoegde instantie erkende examinatoren; zij worden op zodanige wijze georganiseerd dat belangenconflicten worden vermeden.

De selectie van de examinatoren en de organisatie van de examens geschieden in overeenstemming met communautaire criteria die door het Agentschap worden voorgesteld en door de Commissie volgens de procedure van artikel 30, lid 2, worden goedgekeurd. Ontbreken dergelijke communautaire criteria, dan stellen de bevoegde instanties nationale criteria vast.

## **Hoofdstuk VIII**

### **Evaluatie**

*Artikel 23*  
*Kwaliteitsnormen*

De bevoegde instanties zien erop toe dat er, in het kader van een kwaliteitsnormensysteem, voortdurend controle is op alle taken in verband met de opleiding, de beoordeling van de bekwaamheid en de bijwerking van rijbewijzen en aanvullende verklaringen, om te waarborgen dat de in deze richtlijn aangegeven doelstellingen op het stuk van basiseisen en vereiste beroepskwalificaties worden verwezenlijkt.

*Artikel 24*  
*Onafhankelijke evaluatie*

1. Een onafhankelijke evaluatie van de procedures voor de verwerving en beoordeling van kennis, van begrip, geschiktheid en bekwaamheid, alsook van het systeem voor de afgifte van rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen, vindt in iedere lidstaat plaats met tussenpozen van hoogstens vijf jaar. Deze evaluatie wordt verricht door hiertoe gekwalificeerde personen die zelf bij de activiteiten in kwestie betrokken zijn.
2. De resultaten van deze onafhankelijke evaluaties gaan vergezeld van bewijsstukken en worden onder de aandacht van de bevoegde instanties in kwestie gebracht. In voorkomend geval nemen de lidstaten de nodige maatregelen ter correctie van de gebreken die bij de onafhankelijke evaluatie aan het licht zijn gekomen.

## **Hoofdstuk IX**

### **Certificering van andere personeelsleden**

#### *Artikel 25*

#### *Bepalingen die op andere personeelsleden van toepassing zijn*

Ieder ander personeelslid dan de treinbestuurder dat op de locomotief of de trein aanwezig is en dat indirect bij de besturing van locomotieven en treinen betrokken is, dient in het bezit te zijn van een door de bevoegde instantie afgegeven certificaat, zulks overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

De artikelen 4 tot en met 24 zijn *mutatis mutandis* van toepassing op bovenvermelde andere personeelsleden, behalve waar het de criteria ten aanzien van opleiding, basisvaardigheden en beroepskwalificaties betreft.

Deze worden als volgt vastgesteld :

- hetzij via de desbetreffende TSI's;
- hetzij via de criteria die door het Agentschap in het kader van artikel 17 van Verordening (EG) nr. .../2004 worden voorgesteld en vervolgens door de Commissie worden goedgekeurd volgens de in artikel 30, lid 2, bedoelde procedure.

Indien dergelijke communautaire regels ontbreken, stelt de bevoegde instantie de in acht te nemen minimumeisen vast en publiceert zij deze.

## **Hoofdstuk X**

### **Controles en sancties**

#### *Artikel 26*

#### *Controle door de staat*

1. De bevoegde instantie kan te allen tijde in treinen die zich op het onder haar bevoegdheidssfeer vallende grondgebied bevinden, controleren of het met de besturing belaste personeel in het bezit is van de overeenkomstig deze richtlijn afgegeven documenten.

2. Niettegenstaande de in lid 1 genoemde controle kan van treinbestuurders worden verlangd dat zij hun bekwaamheid aantonen in het geval van een tijdens het werk begane fout. Hierbij kan met name worden nagegaan of voldaan wordt aan de in artikel 11, leden 3 en 4, neergelegde eisen.
3. De bevoegde instantie kan overgaan tot een administratief onderzoek naar de naleving van deze richtlijn door treinbestuurders, spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, examinatoren en opleidingscentra die hun werkzaamheden op onder haar bevoegdheidssfeer vallende grondgebied verrichten.
4. Indien een bevoegde instantie de mening is toegedaan dat een door een bevoegde instantie van een andere lidstaat afgegeven rijbewijs niet aan de desbetreffende criteria beantwoordt, kan zij zich tot de bevoegde instantie van de andere lidstaat wenden met een verzoek om een aanvullende controle of tot intrekking van het rijbewijs. De instantie die het rijbewijs in kwestie heeft afgegeven verbindt zich ertoe het verzoek binnen drie weken in behandeling te nemen en haar beslissing aan de andere bevoegde instantie mede te delen.
5. Indien een bevoegde instantie de mening is toegedaan dat een aanvullende verklaring niet aan de desbetreffende criteria beantwoordt, kan zij zich tot de spoorwegonderneming wenden met een verzoek om een aanvullende controle of tot intrekking van de aanvullende verklaring.
6. Indien een lidstaat de mening is toegedaan dat een door een bevoegde instantie van een andere lidstaat genomen besluit in het kader van lid 4 niet aan de desbetreffende criteria beantwoordt, wordt de zaak aanhangig gemaakt bij de Commissie, die dan binnen drie maanden een besluit dienaangaande neemt. Indien nodig worden er ten aanzien van de lidstaat in kwestie corrigerende maatregelen genomen. In geval van onenigheid of geschil wordt de zaak voorgelegd aan het in artikel 30, lid 1, genoemde comité en neemt de Commissie de nodige maatregelen volgens de in artikel 30, lid 2, genoemde procedure.

#### *Artikel 27* *Sancties*

De lidstaten bepalen welke sancties van toepassing zijn bij schendingen van nationale bepalingen die ter uitvoering van deze richtlijn zijn vastgesteld, en nemen alle nodige maatregelen om de tenuitvoerlegging hiervan te verzekeren. De aldus bepaalde sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn. De lidstaten delen deze bepalingen ten laatste op de in artikel 33 genoemde datum aan de Commissie mede, en stellen deze zo spoedig mogelijk in kennis van enigerlei wijziging in deze bepalingen.

## **Hoofdstuk XI Slotbepalingen**

### *Artikel 28*

#### *Vrijstellingen*

Van de maatregelen die de lidstaten ter uitvoering van deze richtlijn vaststellen kunnen worden vrijgesteld:

- a) metro- en tramsystemen en andere stedelijke railvervoersystemen;
- b) vervoersnetten die functioneel zijn gescheiden van de rest van het spoorwegsysteem en die uitsluitend bestemd zijn voor de exploitatie van lokale, stedelijke of voorstedelijke diensten voor reizigersvervoer, alsmede de ondernemingen die uitsluitend op deze netten rijden;
- c) particuliere spoorweginfrastructuren die uitsluitend voor het eigen goederenvervoer van de eigenaar worden gebruikt.

### *Artikel 29*

#### *Wijziging van de bijlagen*

De bijlagen worden aangepast aan de vooruitgang van wetenschap en techniek volgens de procedure van artikel 30, lid 2.

### *Artikel 30*

#### *Comité*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 21 van Richtlijn 96/48/EEG ingestelde comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, zulks met inachtneming van artikel 8 van dit besluit.

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

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.



*Artikel 31*  
*Verslag*

Het Agentschap evalueert de gang van zaken bij de certificering van treinbestuurders in overeenstemming met deze richtlijn. Het legt de Commissie uiterlijk op 1 januari 2010 een verslag voor met daarin eventueel aanbevelingen voor de verbetering van het systeem met betrekking tot de procedures voor de afgifte van rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen, de erkenning van opleidingscentra en examinatoren, het door de bevoegde instanties ingevoerde kwaliteitssysteem, de wederzijdse erkenning van certificaten en de mobiliteit op de arbeidsmarkt.

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

*Artikel 32*  
*Samenwerking*

De lidstaten assisteren elkaar bij de uitvoering van deze richtlijn.

*Artikel 33*  
*Omzetting*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] <sup>31</sup> aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onmiddellijk de tekst van deze bepalingen toekomen, alsmede een correspondentietabel tussen die bepalingen en deze richtlijn.

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

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

*Artikel 34*  
*Geleidelijke tenuitvoerlegging*

1. Deze richtlijn wordt geleidelijk ten uitvoer gelegd in de volgende etappes:
  - a) Gedurende de eerste etappe (2006-2008) zetten de lidstaten deze richtlijn om. De in artikel 20 genoemde registers worden aangelegd.
  - b) Gedurende de tweede etappe (2008-2010) wordt een eerste groep treinbestuurders overeenkomstig deze richtlijn gecertificeerd; het betreft dan treinbestuurders voor grensoverschrijdende diensten. Aan het einde van deze etappe kan aan de hand van

---

<sup>31</sup> Vierentwintig maanden na de datum van inwerkingtreding

het door het Agentschap krachtens artikel 31 opgestelde verslag een eerste balans worden opgemaakt.

c) Gedurende de derde etappe (2010-2015) worden de overige treinbestuurders en de andere personeelsleden gecertificeerd.

2. Er wordt een overgangperiode vastgesteld die begint op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn en eindigt twee jaar na het in artikel 20 bedoelde besluit ten aanzien van de basisparameters voor de registers. Gedurende de overgangperiode kunnen de lidstaten treinbestuurders certificeren overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn in het geval van die treinbestuurders die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn hun beroep uitoefenden of een begin hadden gemaakt met een goedgekeurd onderwijs- en opleidingsprogramma of een goedgekeurde opleidingscursus.
3. De lidstaten vervangen alle vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn en gedurende de overgangperiode afgegeven certificaten vóór 2015 door rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen overeenkomstig deze richtlijn.
4. Iedere treinbestuurder die naar behoren gecertificeerd is overeenkomstig de bepalingen die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn kan zijn beroepsactiviteit in het geval van grensoverschrijdende diensten tot 2010 blijven uitoefenen, en in de overige gevallen tot 2015. Met betrekking tot de corresponderende certificaten bestaat geen enkel recht op wederzijdse erkenning uit hoofde van deze richtlijn, zulks onverminderd het bij Richtlijn 92/51/EEG ingevoerde algemene systeem van wederzijdse erkenning, dat tot het einde van de overgangperiode van toepassing blijft.
5. Gedurende de tweede etappe bekijkt het Agentschap de mogelijkheid van het gebruik van een chipkaart in plaats van het rijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring waarvan sprake is in artikel 4. Een dergelijke chipkaart zou het voordeel hebben dat beide certificaten worden gecombineerd en dat zij ook in het kader van andere toepassingen kan worden gebruikt, namelijk voor veiligheidsdoeleinden of bij de treinbestuurdersadministratie. In voorkomend geval keurt de Commissie, volgens de procedure van artikel 30, lid 2, en op basis van een door het Agentschap uitgewerkt project, de technische en functionele specificaties van een dergelijke chipkaart goed.

#### *Artikel 35*

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

#### *Artikel 36*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*

## BIJLAGE I

### COMMUNAUTAIR MODEL VOOR HET RIJBEWIJS EN DE AANVULLENDE VERKLARING

#### 1. KENMERKEN VAN HET RIJBEWIJS

De materiële kenmerken van het rijbewijs voor treinbestuurders moeten voldoen aan de ISO-normen 7810 en 7816-1.

De methodes voor toetsing van de kenmerken van de rijbewijzen aan de internationale normen moeten voldoen aan ISO-norm 10373.

#### 2. OPSCHRIFTEN VAN HET RIJBEWIJS

De voorzijde van het rijbewijs bevat:

- a) De vermelding "rijbewijs treinbestuurder", in hoofdletters, gedrukt in de taal/talen van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft
- b) De vermelding van de naam van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft; deze vermelding is facultatief.
- c) Het onderscheidingsteken van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft, volgens ISO 3166, negatief afgedrukt in een blauwe rechthoek en omringd door twaalf gele sterren
- d) De gegevens die specifiek zijn voor het afgegeven certificaat, genummerd als volgt:
  1. Naam van de houder
  2. Voornaam van de houder
  3. Geboortedatum en -plaats van de houder
  - 4 a. Datum van afgifte van het rijbewijs
  - 4 b. Datum waarop de administratieve geldigheid van het rijbewijs afloopt
  - 4 c. Naam van de instantie die het rijbewijs afgeeft
  5. Nummer van het certificaat waaronder de gegevens in het nationaal register zijn opgenomen
  6. Foto van de houder
  7. Handtekening van de houder
  8. Verblijfplaats, woonplaats of postadres (facultatieve vermelding)

- e) De vermelding "Model van de Europese Gemeenschappen" in de taal/talen van de lidstaat die het rijbewijs afgeeft en de vermelding "Rijbewijs treinbestuurder" in de overige talen van de Gemeenschap, gedrukt in gele letters en op een zodanige wijze dat deze de achtergrond van het rijbewijs vormen
- f) De referentiekleuren:
  - blauw: Reflex blauw Pantone;
  - geel: Geel Pantone.

### **3. GEHARMONISEERDE AANVULLENDE VERKLARING**

De geharmoniseerde aanvullende verklaring bevat:

- 9. Naam en adres van de spoorwegondernemingen waarvoor de treinbestuurder mag rijden
- 10. De categorieën waarvoor het rijbewijs geldig is
- 11. Het type rollend materieel dat de houder van het rijbewijs mag besturen
- 12. De infrastructuren waarop de houder van het rijbewijs mag rijden
- 13. Eventuele aanvullingen of beperkingen

### **4. IN DE NATIONALE REGISTERS OPGENOMEN GEGEVENS**

#### a) Gegevens in verband met het rijbewijs:

- 14. Gegevens met betrekking tot de controle op de eisen van artikel 8
- 15. Gegevens met betrekking tot de controle op de eisen van artikel 9
- 16. Gegevens met betrekking tot de controle op de eisen van artikel 10
- 17. Gegevens met betrekking tot de controle op de eisen van artikel 11, leden 1 en 2
- 18. Gegevens met betrekking tot de periodieke controles van artikel 14

#### b) Gegevens in verband met de geharmoniseerde aanvullende verklaring

- 19. Gegevens met betrekking tot de spoorwegonderneming (geautoriseerd rollend materieel - artikel 11, lid 3 - geautoriseerde diensten, opleiding in verband met het systeem voor veiligheidsbeheer);

20. Gegevens met betrekking tot de in artikel 11, lid 4 vereiste controles: geautoriseerde infrastructures (verwijzingen naar het infrastructuurregister als bedoeld in artikel 24 van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG)
21. Gegevens met betrekking tot de periodieke controles van artikel 14

## **BIJLAGE II**

### **Taken van de treinbestuurder**

1. Vóór het vertrek de voorgeschreven controles uitvoeren, met name wat betreft laadcapaciteit en trekkracht van het voertuig.
2. Deelnemen aan de controle op de goede werking van de reminrichtingen.
3. Op bekwame en veilige wijze de locomotieven besturen met inachtneming van de seinen en de maximumsnelheden en rekening houdende met de dienstregeling.
4. De automatische beveiligingsinrichting en de besturingsorganen bedienen en controleren en de boordinstrumenten observeren en bedienen.
5. Zo snel mogelijk technische storingen en bedrijfsstoringen detecteren en lokaliseren, evenals ongebruikelijke gebeurtenissen tijdens de reis, en zo nodig de wagons controleren op slijtage en defecten, de goede staat van de treinen waarborgen en een beroep doen op externe hulp.
6. Kleine storingen verhelpen en maatregelen nemen om het verhelpen van ingewikkeldere storingen van de voertuigen voor te bereiden.
7. De trein tot stilstand brengen en veilig parkeren.
8. Mondeling, schriftelijk of langs elektronische weg verslag uitbrengen over de taakuitvoering, met name ingeval van ongebruikelijke gebeurtenissen, aan de hand van nauwkeurige rapporten.

## **BIJLAGE III** **BASISEISEN**

### **1. KWALIFICATIES**

- een schoolopleiding (lager en middelbaar onderwijs) van ten minste 9 jaar, gevolgd door een technische of commerciële beroepsopleiding (eventueel in het leerlingwezen) van 2 à 3 jaar;
- alternatief: een schoolopleiding van ten minste 12 jaar.

### **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 op suikerziekte en andere ziektebeelden die bij het klinisch onderzoek naar voren zijn gekomen
- ECG in rust
- Onderzoek naar het gebruik van verboden middelen

#### **2.2. Psychologisch onderzoek**

Het doel van het psychologisch onderzoek is de spoorwegonderneming te helpen bij de aanwerving en het beheer van personeel dat over de cognitieve en psychomotorische eigenschappen, alsmede over een gedrag en een persoonlijkheid moet beschikken om zijn taken zonder risico te kunnen uitvoeren.

Bij de bepaling van de omvang van het psychologisch onderzoek dient de psycholoog tenminste aandacht te besteden aan de volgende criteria die van belang zijn voor elke veiligheidstaak:

- Cognitieve eigenschappen: aandacht en concentratie, geheugen, waarnemingsvermogen, redeneringsvermogen, communicatieve eigenschappen
- Psychomotorische eigenschappen: reactievermogen, bewegingscoördinatie
- Gedrag en persoonlijkheid: emotionele zelfbeheersing, betrouwbaarheid van het gedrag, zelfstandigheid, bewustzijn

Indien de psycholoog besluit een van de bovenstaande criteria buiten beschouwing te laten, dient hij dit besluit te motiveren en te documenteren.



### **3. PERIODIEKE KEURING NA DE AANSTELLING**

De in artikel 14, lid 1, bedoelde frequentie van de keuringen moet door de bedrijfsarts worden verhoogd als dit op grond van de gezondheidstoestand van de betrokkene noodzakelijk is.

#### **3.1. Minimumomvang van de periodieke keuring na de aanstelling**

Indien de betrokkene aan de criteria van de keuring vóór de aanstelling voldoet, dienen de periodieke keuringen tenminste 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 verboden middelen wanneer daar klinische aanwijzingen voor zijn.

Bij treinbestuurders van veertig jaar en ouder is een ECG in rust eveneens noodzakelijk.

#### **3.2. Controle van de lichamelijke geschiktheid**

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig en na elk arbeidsongeval gecontroleerd. De bedrijfsarts of de medische dienst van de onderneming kan besluiten een aanvullend medisch onderzoek te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van dertig dagen of meer. De werkgever kan de bedrijfsarts vragen de lichamelijke geschiktheid van de treinbestuurder te controleren, wanneer hij deze om veiligheidsredenen heeft geschorst.

De treinbestuurder mag tijdens de dienst op geen enkel moment onder invloed verkeren van ongeacht welke stof die zijn concentratievermogen, waakzaamheid of gedrag zou kunnen beïnvloeden.

### **4. MEDISCHE EISEN**

#### **4.1. Algemene eisen**

Het personeel mag niet lijden aan een medische aandoening of een medische behandeling ondergaan die zou 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.

## 4.2. Gezichtsvermogen

Het gezichtsvermogen dient aan de volgende eisen te voldoen:

- een gezichtsscherpte veraf, met of zonder hulpmiddelen: minimaal 0,8 en voor het slechtste oog minimaal 0,3;
- maximale gezichtscorrectie: verziendheid: + 5 / bijziendheid: - 8. In uitzonderlijke gevallen kan hiervan na advies van een oogarts worden afgeweken. Het besluit hierover wordt genomen door de bedrijfsarts;
- een voldoende gezichtsscherpte dichtbij en intermediair, met of zonder hulpmiddelen;
- contactlenzen zijn toegestaan;
- normale kleurwaarneming, vast te stellen aan de hand van een erkende test zoals Ishihara, zonodig aangevuld met een andere erkende test;
- gezichtsveld: volledig;
- gezichtsvermogen voor beide ogen: doeltreffend;
- binoculair gezichtsvermogen: doeltreffend;
- contrastwaarneming: goed;
- afwezigheid van progressieve oogziekten;
- oogimplantaten, keratotomieën en keratectomieën zijn uitsluitend toegestaan indien zij jaarlijks of met een door de bedrijfsarts vast te stellen frequentie worden gecontroleerd.

## 4.3. Gehoorvermogen

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.

Er gelden de volgende richtwaarden:

- het gehoorverlies mag niet hoger zijn en dan 40 dB bij 500 en 1000 Hz;
- het gehoorverlies mag niet hoger zijn dan 45 dB bij 2000 Hz voor de oren met de slechtste geleiding van het geluid via de lucht.

#### **4.4. Zwangerschap**

Bij een lage tolerantie of een pathologische aandoening dient zwangerschap te worden beschouwd als een tijdelijke grond voor schorsing van treinbestuurders. De bedrijfsarts (zoals hieronder gedefinieerd) dient zich ervan te vergewissen dat de wettelijke voorschriften ter bescherming van zwangere werknemers in acht worden genomen.

#### **4.5. Bijzondere gezondheidseisen voor treinbestuurders**

##### *4.5.1. Gezichtsvermogen*

- gezichtsscherpte veraf, met of zonder hulpmiddelen: minimaal 1,2 en voor het slechtste oog minimaal 0,5;
- ongevoeligheid voor verblinding;
- getinte en fotochromatische contactlenzen zijn niet toegestaan. Lenzen met UV-coating zijn wel toegestaan.

##### *4.5.2. Gehoor- en spraakvermogen*

- geen anomalieën van het vestibulair systeem;
- geen chronische spraakmoeilijkheden (gezien de noodzaak van een luide en duidelijke berichtenuitwisseling);
- geen gebruik van hoorapparaten.

##### *4.5.3. Lichaamsbouw*

De antropometrische afmetingen van het personeel dienen verenigbaar te zijn met een veilig gebruik van het rollend materieel. Treinbestuurders mogen niet worden ingezet of toestemming krijgen om op bepaalde types rollend materieel te rijden, indien hun lengte, gewicht of andere kenmerken risico's opleveren bij de besturing van dit materieel.

#### **5. TAALEXAMEN**

Personeel dat belast is met de controle van het spoorwegverkeer dient in staat te zijn de in de TSI "Exploitatie" opgenomen berichten en communicatiemethodiek toe te passen.

De treinbestuurders en andere personeelsleden van de spoorwegondernemingen die contact met de infrastructuurbeheerder moeten onderhouden over kritische veiligheidskwesties dienen te beschikken over kennis van de taal die door de betrokkenen infrastructuurbeheerder wordt voorgeschreven. Deze taalkennis moet hen in staat stellen actief en doeltreffend te communiceren onder normale omstandigheden, in moeilijke situaties en in noodsituaties.

## **BIJLAGE IV**

### **BEROEPSKWALIFICATIES**

#### **Algemeen programma en opleidingsmethode**

##### **1. INLEIDING**

De inhoud en opzet van de opleiding dient het volgende te omvatten:

- een voor de spoorwegonderneming en de functie relevante inleiding, met name eerste hulp, en gezondheid en veiligheid op de werkplek;
- de exploitatievoorschriften en de verkeersveiligheidsvoorschriften;
- de techniek (spoorweginfrastructuren en rollend materieel), waarbij de nadruk wordt gelegd op seingeving, remsystemen en treinbesturing, het klaarmaken van treinen, opsporing van mankementen en reparaties; het nemen van een beslissing over de geschiktheid voor gebruik van de locomotief;
- communicatie; training in het gebruik van het omroepsysteem in het kader van de dienstverlening aan de klant;
- ontwikkeling van de rijvaardigheid door te rijden onder begeleiding van een ervaren treinbestuurder, onder toezicht, op de simulator, en alleen;
- verwerving van de kennis over de trajecten en de lokale omstandigheden; deze opleiding kan plaatsvinden na het verkrijgen van het rijbewijs wanneer de treinbestuurder in een bepaald dienstgebied wordt aangesteld;
- leren omgaan met incidenten en abnormale omstandigheden onder stress en in conflictsituaties;
- brandbestrijding.

De noodzakelijk vaardigheden vallen uiteen in drie categorieën:

- algemene vaardigheden, als gespecificeerd in bijlage V;
- vaardigheden in verband met het rollend materieel, als gespecificeerd in bijlage VI;
- vaardigheden in verband met de infrastructuren, als gespecificeerd in bijlage VII.

##### **2. OPLEIDINGSMETHODE**

De theoretische opleiding (klassikaal onderricht en demonstraties) en de praktijktraining (werkervaring, rijden al dan niet onder toezicht) dienen met elkaar in evenwicht te worden gebracht.

Opleiding met behulp van de computers is toegestaan voor het individueel aanleren van de exploitatievoorschriften, signaleringssituaties, enz. Er mogen enkel simulators van de laatste generatie worden gebruikt.

Het gebruik van simulators kan nuttig zijn voor een doeltreffende opleiding van treinbestuurders; zij worden met name ingezet om de rijtijd op de infrastructuur te beperken, te oefenen met abnormale situaties en de opleiding op nieuwe types locomotieven te voltooien.

Wat de verwerving van kennis over de trajecten betreft, verdient het de voorkeur dat de aankomende treinbestuurder een andere treinbestuurder vergezelt op een bepaald aantal reizen over het traject, zowel overdag als 's nachts. Bij de opleiding is aanvullend gebruik van beeldopnamen van de trajecten zoals die in de cabine van de treinbestuurder te zien zijn, toegestaan.

### **3. EXAMEN**

Ter afsluiting van de opleiding dient een theorie- en een praktijkexamen te worden afgenomen.

De rijvaardigheid wordt beoordeeld aan de hand van een rijproef op het netwerk. Ter aanvulling kan van simulators gebruik worden gemaakt om na te gaan of de treinbestuurder ook onder specifieke moeilijke omstandigheden de exploitatievoorschriften toepast en goed presteert.

## **BIJLAGE V**

### **EXAMEN ALGEMENE BEROEPSBEKWAAMHEID**

#### **Algemeen**

De doelstellingen van de algemene opleiding luiden als volgt:

- verwerving van kennis en praktische vaardigheden omtrent de spoorwegtechniek, met inbegrip van de veiligheids- en exploitatievoorschriften;
- verwerving van kennis en praktische vaardigheden in verband met de risico's van het spoorwegverkeer en de verschillende methoden om deze te beperken;
- verwerving van kennis en praktische vaardigheden op het gebied van een of meer exploitatiewijzen;
- verwerving van kennis en praktische vaardigheden met betrekking tot een of meer typen rollend materieel.

In het bijzonder dient de treinbestuurder:

- de praktische kenmerken, het belang, alsmede de professionele en persoonlijke eisen (lange werkperiodes, afwezigheid van het gezin, enz.) van het vak van treinbestuurder te appreciëren;
- de veiligheidsvoorschriften voor het personeel te kunnen toepassen;
- tractievoertuigen te kunnen herkennen;
- een werkmethode te kennen en nauwgezet te kunnen volgen;
- de verschillende referentie- en praktijkboeken te kunnen herkennen (procedurehandboek en routehandboek als bedoeld in de TSI "Exploitatie", handboek voor de treinbestuurder, gids voor het verhelpen van storingen, enz.);
- zijn levenswijze in overeenstemming te kunnen brengen met de eisen die aan een voor de veiligheid belangrijke functie worden gesteld;
- op de hoogte te zijn van het bestaan van procedures die bij persoonlijke ongevallen moeten worden gevolgd;
- oog te hebben voor de risico's in verband met de exploitatie van de spoorwegen in het algemeen;
- op de hoogte te zijn van het bestaan van de diverse uitgangspunten van de verkeersveiligheid;
- over elektrotechnische basiskennis te beschikken.

## **BIJLAGE VI**

### **EXAMEN BEROEPSBEKWAAMHEID MATERIEEL**

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

#### **1. VOORGESCHREVEN TESTS EN CONTROLES VOOR HET VERTREK**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- kennis te nemen van de uit te voeren opdracht en de bijbehorende documenten;
- 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 tests ervan te vergewissen dat het tractievoertuig over de noodzakelijke trekkracht en veiligheidsvoorzieningen beschikt om de trein te trekken;
- het eventueel voorgeschreven en gebruikelijke preventieve onderhoud te verrichten.

#### **2. KENNIS VAN HET ROLLEND MATERIEEL**

Om een tractievoertuig te besturen dient de treinbestuurder vertrouwd te zijn met alle besturingsorganen en aanwijzingsapparatuur, in het bijzonder die met betrekking tot:

- de tractie
- het remsysteem
- de verkeersveiligheidsvoorzieningen

Teneinde anomalieën van het rollend materieel te detecteren en lokaliseren, deze te rapporteren en te bepalen welke ingrepen noodzakelijk zijn om de reis te hervatten en, in bepaalde gevallen, het probleem zelf te herstellen, dient hij vertrouwd te zijn met<sup>32</sup>:

- 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;
- de in en op het materieel aangebrachte merktekens, met name de gebruikte symbolen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- de voor het tractievoertuig specifieke onderdelen<sup>33</sup>:

### **3. REMPROEF OP DE TREIN**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- de remkracht van de trein voor vertrek te verifiëren aan de hand van de boorddocumenten waarop het voor de lijn voorgeschreven remvermogen staat vermeld;
- de werking van de remmen van het tractievoertuig bij het in gebruik nemen en inschakelen te controleren alvorens het voertuig in beweging te zetten.

### **4. EXPLOITATIEWIJZE EN MAXIMUMSNELHEID VAN DE TREIN, AFHANKELIJK VAN DE KENMERKEN VAN DE SPOORTLIJN**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- kennis te nemen van de informatie die hem vóór elk vertrek wordt verstrekt;
- de exploitatiewijze en de maximumsnelheid van de trein te bepalen op basis van variabele gegevens, bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen of eventuele wijzigingen in de signalering.

### **5. BESTURING VAN DE TREIN ZONDER BESCHADIGING VAN UITRUSTING EN MATERIEEL**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

---

<sup>32</sup>

Met name:

- de constructie
- de remorganen
- de vering en koppeling
- het loopwerk

<sup>33</sup>

Met name:

- stroomafnemers en hoogspanningsinstallatie
- brandstofreservoirs, voedings- en brandstofsysteem, uitlaatsysteem
- tractieketen, motoren en transmissie
- (radiosysteem, enz.)



- alle aanwezige besturings- en controleorganen volgens de geldende voorschriften te gebruiken;
- de trein met inachtneming van de traagheids- en vermogensbeperkingen in beweging te zetten;
- op elk moment zijn positie op het af te leggen traject te kennen;
- de reminrichting te gebruiken voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de uitrusting.

## **6. ANOMALIEËN**

De treinbestuurder dient:

- ongebruikelijke, voor de treinbesturing relevante gebeurtenissen te kunnen opmerken;
- aanwijzingen voor anomalieën te kunnen opmerken en onderscheiden, en erop te reageren afhankelijk van de ernst ervan, waarbij altijd voorrang moet worden gegeven aan de veiligheid van het spoorwegverkeer en personen;
- vertrouwd te zijn met de aanwezige beschermings- en communicatievoorzieningen;
- de trein te inspecteren teneinde eventuele kleine anomalieën op te sporen;
- te trachten deze anomalieën te herstellen.

## **7. BEDRIJFSINCIDENTEN EN -ONGEVALLLEN, BRAND EN PERSOONLIJKE ONGEVALLLEN**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- bij persoonlijke ongevallen aan boord van de trein beschermings- en waarschuwingmaatregelen te treffen;
- te bepalen of de trein gevaarlijke stoffen vervoert en deze te identificeren aan de hand van de treindocumenten en wagonlijsten.

## **8. VOORWAARDEN VOOR DE HERVATTING VAN DE REIS NA EEN INCIDENT MET HET MATERIEEL**

Na een incident dient de treinbestuurder in staat te zijn om:

- te beslissen of en onder welke voorwaarden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet;
- deze voorwaarden aan de infrastructuurbeheerder door te geven zodra dit mogelijk is.

## **9. PARKEREN VAN DE TREIN**

De treinbestuurder dient in staat te zijn de nodige maatregelen te treffen om te voorkomen dat trein ongewild in beweging raakt, zelfs onder de meest ongunstige omstandigheden.

## **BIJLAGE VII**

### **EXAMEN BEROEPSBEKWAAMHEID INFRASTRUCTUREN** **Infrastructuuraangelegenheden**

#### **1. REMPROEF OP DE TREIN**

De treinbestuurder dient in staat te zijn de remkracht van de trein voor vertrek te verifiëren aan de hand van de boorddocumenten waarop het voor de spoorlijn voorgeschreven remvermogen staat vermeld.

#### **2. EXPLOITATIEWIJZE EN MAXIMUMSNELHEID, AFHANKELIJK VAN DE KENMERKEN VAN DE SPOORLIJN**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- kennis te nemen van de informatie die hem vóór elk vertrek wordt verstrekt, zoals snelheidsbeperkingen en eventuele wijzigingen in de signalering;
- de exploitatiewijze en maximumsnelheid van de trein te bepalen, afhankelijk van de kenmerken van de spoorlijn.

#### **3. KENNIS VAN DE SPOORLIJN**

De treinbestuurder dient in staat te zijn op adequate wijze te anticiperen en reageren in termen van veiligheid en prestaties. Daartoe dient hij te beschikken over een gedegen kennis van de te gebruiken spoorlijnen en spoorweginstallaties, alsmede van de eventueel vastgestelde equivalente routes.

De volgende elementen zijn van belang:

- de exploitatievoorschriften (verandering van spoor, eenrichtingverkeer, enz.);
- de identificatie van de in aanmerking komende sporen voor het betrokken type verkeer;
- de exploitatiewijze;
- het type bloksysteem en de bijbehorende voorschriften;
- de naam, plaats en de detectie op afstand van de stations en de exploitatieposten zodat het rijgedrag hierop kan worden afgestemd;
- de overgangssignalering tussen verschillende exploitatie- of voedingssystemen;
- de maximumsnelheden voor de verschillende categorieën treinen waarop de treinbestuurder rijdt;
- het topografische profiel;

- bijzondere remsituaties, zoals op steile hellingen;
- bijzonderheden met betrekking tot de exploitatie: bijzondere seinen of borden, voorwaarden voor vertrek, enz.

#### **4. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- de trein slechts in beweging te zetten wanneer aan de reglementaire voorwaarden (dienstregeling, bevel tot vertrek of vertreksignaal, het eventuele openen van de seinen, enz.);
- de signalering (langs het spoor en in de cabine) te observeren, onmiddellijk foutloos te interpreteren en de voorgeschreven handelingen uit te voeren;
- veilig te rijden overeenkomstig de bijzondere exploitatiewijzen: bijzondere rijwijze op bevel, tijdelijke snelheidsbeperkingen, rijden in tegenovergestelde richting, vergunning om een gesloten sein te passeren, manoeuvres, rangeren, rijden op werkspoor, enz.;
- op de in 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. TREINBESTURING**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- op elk moment zijn positie op het af te leggen traject te kennen;
- de reminrichting te gebruiken voor het afremmen en tot stilstand brengen van de trein met inachtneming van het rollend materieel en de uitrusting;
- de rijwijze van de trein afstemmen op de dienstregeling en de eventuele richtlijnen inzake energiebesparing door rekening te houden met de eigenschappen van het tractievoertuig, de trein, de spoorlijn en de omgeving.

#### **6. ANOMALIEËN**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- in de mate waarin de besturing van de trein dit toelaat opmerkzaam te zijn op ongebruikelijke gebeurtenissen op de infrastructuur en in de omgeving: signalen, spoor, bovenleiding, spoorwegovergangen, omgeving van het spoor, ander verkeer;
- ongebruikelijke, voor de treinbesturing relevante gebeurtenissen op te merken;
- de afstand tot obstakels te kunnen inschatten;

- de infrastructuurbeheerder zo snel mogelijk op de hoogte te stellen van de plaats en de aard van de geconstateerde anomalieën en zich ervan te vergewissen dat hij goed door zijn gesprekspartner wordt begrepen;
- waar nodig de veiligheid van het verkeer en personen te waarborgen of te doen waarborgen.

## **7. BEDRIJFSINCIDENTEN EN -ONGEVALLen, BRAND EN PERSOONLIJKE ONGEVALLen**

De treinbestuurder dient in staat te zijn om:

- bij persoonlijke ongevallen beschermings- en waarschuwingmaatregelen te treffen;
- te bepalen waar de trein bij brand dient te stoppen en zonodig te helpen bij de evacuatie van de reizigers;
- zodra mogelijk nuttige inlichtingen te verschaffen over de brand wanneer hij deze niet zelf kan blussen;
- na een incident te beslissen of en onder welke voorwaarden de reis met het betrokken materieel kan worden voortgezet;
- deze voorwaarden aan de infrastructuurbeheerder door te geven zodra dit mogelijk is.

## EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER

### EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF( MKB)

#### TITEL VAN HET VOORSTEL

Richtlijn inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap.

#### REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

----

#### HET VOORSTEL

1. *Waarom is, gelet op het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?*

Doel van de voorgestelde richtlijn is de invoering van een gemeenschappelijk regelgevingskader voor de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van de locomotieven en treinen voor het reizigers- en het goederenvervoer. Dit dient de interoperabiliteit van het besturingspersoneel te bevorderen zodat het internationaal spoorwegverkeer kan groeien en de veiligheid ervan op peil blijft of zelfs verbetert. Daartoe worden waarborgen geboden voor het kwaliteitsniveau van de prestaties van het besturingspersoneel door te garanderen en te verifiëren dat hun beroepskwalificaties zijn aangepast aan de gebruikte Europese netten, door bij te dragen tot de doeltreffendheid van de methodes voor het beheer van de in het interoperabele verkeer ingezette treinbestuurders voor de spoorwegondernemingen en door het risico van sociale dumping te beperken.

#### EFFECT OP HET BEDRIJFSLEVEN

2. *Voor welke bedrijven heeft het voorstel gevolgen?*

*- Welke bedrijfstakken?*

Het onderhavige voorstel is in de eerste plaats gericht op de spoorwegondernemingen en de bevoegde instanties van de lidstaten; in mindere mate heeft het ook gevolgen voor de infrastructuurbeheerders. Zoals blijkt uit hoofdstuk 7 van de toelichting zijn de economische gevolgen van het voorstel per saldo gunstig in termen van kosten en baten. Doorgaans zullen er geen extra kosten ontstaan voor de meeste spoorwegondernemingen. Dankzij de invoering van een gemeenschappelijk regelgevingskader voor de certificering van personeel verhoogt het voorstel de transparantie van het certificeringsproces, dat tegenwoordig een integrerend deel van het interne personeelsbeheer vormt, teneinde de interoperabiliteit van het personeel te verbeteren en het certificeringsproces van de ondernemingen zelf te vergemakkelijken.

- *Welke bedrijfsgrootte (met welk aandeel van kleine en middelgrote ondernemingen)?*

Momenteel wordt de markt nog gedomineerd door de traditionele exploitanten, maar dankzij de opening van de markt voor goederenverkeer verschijnen er steeds meer kleine en middelgrote ondernemingen. Het voorstel kan bevorderlijk zijn voor de marktdeelname van dergelijke ondernemingen die zonder verlading aan de grenzen grensoverschrijdende diensten kunnen verlenen zodat zij zich kunnen meten met de ondernemers in het wegtransport.

- *Zijn er geografische gebieden in de Gemeenschap waar deze bedrijven veel voorkomen?*

In alle lidstaten zijn spoorwegondernemingen gevestigd.

### 3. *Wat moeten de bedrijven doen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?*

Zodra het voorstel in de nationale wetgeving is verwerkt zal het als rechtstreeks effect hebben dat een deel van de opleiding/certificering van het personeel wordt overgedragen aan de bevoegde instanties en erkende opleidingscentra. Eventueel dienen zij bij de bevoegde instanties de erkenning aan te vragen van hun bedrijfsartsen, instructeurs en examinatoren. Zij moeten met de bevoegde instanties samenwerken bij de invoering van de registers. Deze overdracht zal gunstig zijn voor de ondernemingen omdat zij zich beter kunnen concentreren op hun commerciële activiteiten.

### 4. *Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben?*

Zoals blijkt uit hoofdstuk 7 van de toelichting zijn de economische gevolgen van het voorstel per saldo gunstig in termen van kosten en baten.

- *Voor de werkgelegenheid?*

Door een nieuwe impuls te geven aan de sector kan de concurrentie binnen deze sector worden verhoogd en kunnen rendabelere vervoersoplossingen worden gevonden, waardoor de werkgelegenheid zou kunnen dalen. Dankzij het hogere concurrentievermogen kunnen de spoorwegen evenwel hun marktaandeel ten koste van andere vervoerswijzen verhogen en zich substantieel ontwikkelen, waardoor het aantal stabiele en aantrekkelijke arbeidsplaatsen in de spoorwegsector weer zal groeien. Het onderhavige voorstel zal de verborgen aspecten van het beroep van treinbestuurders zichtbaar maken en de waardering ervoor doen stijgen. Het zal de flexibiliteit op de arbeidsmarkt verhogen, waardoor de maatschappelijke kosten in verband met de herstructurering van bedrijven worden verlaagd.

- *Voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?*

Een spoorwegsysteem dat beter concurreert en dat de markt van de gehele Gemeenschap bestrijkt in plaats van zich vooral te beperken tot nationale markten, zal nieuwe afzetmogelijkheden bieden en investeringen stimuleren. Het voorstel moet de oprichting van nieuwe ondernemingen bevorderen dankzij de verlaging van de rechtsonzekerheid en de mechanismen voor de erkenning van opleidingscentra en examinatoren.

- *Voor het concurrentievermogen van het bedrijfsleven?*

Het voorstel zal leiden tot een verlaging van de kosten van de opleiding/certificatie van treinbestuurders in de grensoverschrijdende dienstverlening; dit is gunstig voor de inkomsten

van de spoorwegondernemingen waardoor zij beter in staat zijn marktaandeel te veroveren op de transportondernemers in het wegverkeer. Een betere toegankelijkheid van opleidingscentra en een hogere mobiliteit van treinbestuurders kunnen met name gunstig zijn voor kleine en middelgrote spoorwegondernemingen.

Bovendien is een nog systematischere risicobeheersing van cruciaal belang voor een sector waarin ongevallen catastrofale gevolgen kunnen hebben in termen van mensenlevens en bedrijfsactiviteiten.

5. *Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de bijzondere situatie van kleine en middelgrote bedrijven (minder zware of andere eisen, enz.)?*

Uit hoofde van het subsidiariteitsbeginsel kunnen de lidstaten besluiten welke taken zij aan de bevoegde instantie en welke zij aan de spoorwegondernemingen zullen toewijzen. Zij kunnen dus maatregelen treffen om rekening te houden met de specifieke situatie van het midden- en kleinbedrijf.

## **RAADPLEGING**

6. *Overzicht van de organisaties die over het voorstel zijn geraadpleegd en uiteenzetting van hun voornaamste standpunten*

Het voorstel is voorafgegaan door een studie, zoals in de toelichting al is vermeld.

De Commissie heeft op basis van een op 2 juli 2003 op haar Europa-website gepubliceerd discussiestuk de belanghebbenden geraadpleegd. Dit document is ook gepresenteerd op een door de Commissie op 16 juli 2003 georganiseerde hoorzitting voor alle vertegenwoordigers van de sector: infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, sociale partners en dienstverleningsbedrijven.

Dit document heeft veel belangstelling getrokken: een dertigtal officiële reacties werd ontvangen en van 15 augustus tot 30 oktober 2003 op de Europa-website gepubliceerd<sup>34</sup>. In beginsel is een wetsvoorstel met communautaire voorschriften voor de certificering van treinbestuurders in goede aarde gevallen. Wel is nadrukkelijk gewezen op het belang van een analyse van de economische impact van een dergelijk voorstel. Eveneens werden talrijke reacties ingediend met betrekking tot de bijzonderheden van de voorgestelde mechanismen en de te controleren minimumeisen, waardoor de Commissie zich sterk heeft laten inspireren.

De Commissie heeft eveneens de uitgangspunten van het voorstel met veiligheidsdeskundigen gesproken: vertegenwoordigers van de veiligheidsinstanties, ministeries, infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, de Internationale Spoorwegunie (UIC) en de Internationale verbindingsgroep van spoorweginspecties van de overheden (ILGGRI). De Commissie heeft de belangrijkste elementen van het voorstel voorgelegd aan het regelgevingscomité dat is ingesteld bij artikel 21 van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegsysteem, evenals aan andere fora.

---

<sup>34</sup> Zie de reacties op de Europa-website ([http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction_en.htm)).



Meer recentelijk hebben de Gemeenschap van Europese spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Transportwerknemers (ETF) een akkoord bereikt over het Europese rijbewijs voor treinbestuurders die in het interoperabele grensoverschrijdende verkeer worden ingezet. De Commissie heeft zich grotendeels op dit akkoord gebaseerd, zoals zij in hoofdstuk 2 van de toelichting al heeft aangegeven.