

## Europaudvalgets formand



Formanden for Trafikudvalget  
MF Flemming Damgaard Larsen

18. marts 2005  
J.nr. EEU 225/LBM

### Subsidiaritetskontrol af tredje jernbanepakke

Kære Flemming Damgaard Larsen

Såfremt EU's nye traktat om en forfatning for Europa træder i kraft, vil den give de nationale parlamenter en øget mulighed for at påvirke EU-lovgivningsprocessen.

Traktaten om en forfatning for Europa lægger nemlig op til, at 1/3 af de nationale parlamenter senest 6 uger efter et EU-lovforslags fremsættelse kan konstatere, at et givent EU-forslag ikke respekterer subsidiaritetsprincippet, hvorefter Kommissionen vil være tvunget til at genoverveje sit forslag.

Denne "subsidiaritetskontrol" betyder i praksis, at parlamenterne ved nye EU-forslag skal tage konkret og aktiv stilling til, om man er enig med Kommissionen i, at målsætningen med det fremsatte forslag bedre kan realiseres via et EU-lovgivningsinitiativ end gennem et rent nationalt initiativ.

Det er en stor og udfordrende opgave, som de nye bestemmelser i traktaten om en forfatning for Europa vil stille de nationale parlamenter overfor. Med henblik på at opbygge erfaring med de nye bestemmelser har man i COSAC – der er et samarbejdsorgan for EU-landenes europaudvalg – derfor besluttet at gennemføre en "prøvesag".

Konkret er det blevet besluttet, at opfordre de nationale parlamenter i EU til at vurdere, om *den tredje jernbanepakke* respekterer subsidiaritetsprincippet. Af hensyn til koordinationen mellem landene er der blevet sat en vejledende tidsfrist til den 15. april 2005.

Jeg vedlægger COSAC-sekretariatets beskrivelse af projektet (jf. bilag 1). Jeg kan oplyse, at der

foreløbigt er 13 lande, der har meddelt, at de tilslutter sig projektet og agter at gennemføre en subsidiaritetsvurdering af den tredje jernbanepakke.

Spørgsmålet om, hvordan Folketinget skal tilrettelægge sin kontrol med subsidiaritetsprincippet, blev behandlet i forbindelse med Europaudvalgets beretning af 10. december 2004. Det blev her fastlagt, at det i Folketinget er de enkelte fagudvalg, der skal gennemføre den konkrete vurdering af, om et givet forslag strider mod subsidiaritetsprincippet, mens Europaudvalget er hovedansvarligt for kontakten til Kommissionen og koordinationen med parlamenterne i de øvrige 24 medlemslande.

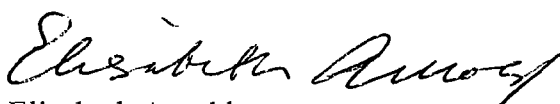
På vegne af Europaudvalget vil jeg på den baggrund derfor gerne opfordre Trafikudvalget til at behandle den tredje jernbanepakke med henblik på at vurdere, om pakken respekterer subsidiaritetsprincippet. Jeg vil desuden bede om, at Trafikudvalget, så vidt det er muligt, orienterer Europaudvalget om sin behandling og indstilling hertil inden den 15. april 2005.

Til brug for Trafikudvalgets vurdering af sagen vedlægger jeg de dokumenter, der udgør den tredje jernbanepakke (jf. bilag 2-6). Det drejer sig om i alt 4 lovgivningsforslag samt den meddelelse, hvori Kommissionen fremlægger sin begrundelse for at fremsætte de fire lovgivningsinitiativer. Jeg vedlægger desuden de notater fra regeringen, som Europaudvalget tidligere har modtaget om de 4 lovgivningsforslag i jernbanepakken (jf. bilag 7-11).

Jeg kan endelig oplyse, at EU-konsulenten i Folketinget er i færd med at udarbejde et oversigtsnotat, der kort redegør for subsidiaritetsprincippet set i relation til tredje jernbanepakke. Dette notat vil blive fremsendt til Trafikudvalget i den kommende uge.

Når der engang – formodentlig medio maj – foreligger en konklusion fra COSAC, med et resumé af de enkelte landes syn på tredje jernbanepakke og subsidiaritetsprincippet, vil dette materiale naturligvis også blive fremsendt til Trafikudvalget.

Med venlig hilsen

  
Elisabeth Arnold

## BILAGSOVERSIGT

- Bilag 1. Projektbeskrivelse fra COSAC-sekretariatet
- Bilag 2. Forslag til ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (Kom (2004) 0139).  
Forslaget indebærer bl.a. en åbning af medlemsstaternes jernbanenet for international passagertransport.
- Bilag 3. Forslag til direktiv om certificering af togpersonale, der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet. (Kom (2004) 0142).  
Med forslaget stilles der krav til lokomotivførernes helbred, uddannelse mv.
- Bilag 4. Forslag til forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international togtrafik. (Kom (2004) 0143).  
Forslaget vedrører rettigheder og pligter for passagererne på internationale jernbaneforbindelser – bl.a. i forbindelse med ulykker, aflysninger og forsinkelser.
- Bilag 5. Forslag til forordning om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser i kontrakter om jernbanegodsbefordring. (Kom (2004) 0144).  
Forslaget vedr. harmonisering af hhv. betingelser og erstatningsniveau i forbindelse med kompensation for tabt/beskadiget gods, forsinkelser mv.
- Bilag 6. Kommissionens meddelelse om tredje jernbanepakke – indeholder en beskrivelse af, hvorfor Kommissionen har valgt at fremsætte de 4 lovgivningsforslag. (Kom (2004) 0140)
- Bilag 7. Trafikministeriets grundnotat af 14. april 2004 om forslag til ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. (jf. EUU alm. del bilag (03) 752)
- Bilag 8. Trafikministeriets supplerende grundnotat af 20. december 2004 om forslag til ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. (EUU: Kom (2004) 0139 - bilag 1)
- Bilag 9. Uddrag af Trafikministeriets samlenotat af 25. november 2004 vedr. forslag til direktiv om certificering af togpersonale, der betjener lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbanenet.  
(EUU: Rådsmøde 2629 (transport, tele og energi) – bilag 1; siden 14-18)

Bilag 10. Trafikministeriets grundnotat af 14. april 2004 om forslag til forordning om rettigheder og pligter gældende for passagerer i international togtrafik.  
(Euu alm. del bilag (03) 754).

Bilag 11. Trafikministeriets grundnotat af 14. april 2004 om forslag til forordning om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser i kontrakter om jernbanegodsbeholdning.  
(Euu alm. del bilag (03) 755)

22nd February 2005

**Aide-mémoire**  
**for Pilot project to test the subsidiarity**  
**early-warning mechanism**  
**in the Constitutional Treaty**  
**on the 3rd Railway Package**

Prepared by the COSAC Secretariat  
following the latest decisions taken by the COSAC



**Aide-mémoire for**  
**Pilot project to test the subsidiarity early-warning mechanism**  
**in the Constitutional Treaty on**  
**the 3<sup>rd</sup> Railway Package**

***Key dates for the pilot project:***

*Start date: 1 March 2005*

*Finish date: 12 April 2005*

*Send report to the COSAC secretariat: by 1 May 2005*

**Background:**

COSAC agreed at its XXXII meeting in the Hague in October 2004 to conduct a 'pilot project' on the 3rd railway package in order to assess how the subsidiarity early-warning mechanism provided for in the Constitutional Treaty might work in practice.

The 3rd railway package was adopted by the Commission on 3 March 2004. The package is currently being examined by the European Parliament and the Council. The Committee of Regions and the Economic and Social Committee have both adopted Opinions on the package.<sup>1</sup>

**Procedure for the pilot project:**

COSAC agreed that the 3rd railway package should be examined as if the "Protocol on the application of the principles of subsidiarity and proportionality" in the Constitutional Treaty were in force.<sup>2</sup>

***Timing***

The Protocol gives national parliaments six weeks to examine proposals from the date of transmission of the draft legislative acts by the Commission. COSAC decided that the pilot project should start on 1 March, which means that national parliaments should seek to complete their examination of the package by 12 April.

***Transmission of documents***

Because the Constitutional Treaty is not yet in force, the European Commission has decided not to transmit the documents of the 3rd Railway Package direct to the national parliaments. The European Commission has, however, agreed to transmit all relevant documents to the COSAC

**Details of the 3rd railway package:**

The 3rd railway package is composed of 1 communication and 4 pieces of draft legislation:

- Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways (COM(2004)139).
- Communication from the Commission: Further integration of the European rail system: third railway package (COM(2004)140).
- Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the certification of train crews operating locomotives and trains on the Community's rail network (COM(2004)142).
- Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council in International Rail Passengers' Rights and Obligations (COM(2004)143).
- Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on compensation in cases of non-compliance with contractual quality requirements for rail services (COM(2004)144).

secretariat, which will send them to the national parliaments. This will be done via e-mail to the contacts of the national parliaments listed on the COSAC website. All documents are also available on the COSAC website on:

<http://www.cosac.org/en/info/earlywarning/pilotproject/>

If you would like us to send the documents to another e-mail address, please don't hesitate to contact us on: [cosac@ft.dk](mailto:cosac@ft.dk)

#### *Language of the documents*

Because the Commission adopted the 3rd Railway Package before 1 May 2004, the documents only exist in the languages that were official languages of the European Union before the accession of ten new Member States on that date.

#### *Reasoned opinions*

Under Article 6 of the Protocol any national parliaments or any chamber of a national parliament may within the six-week period submit a reasoned opinion to the presidents of the Commission, European Parliament and the Council stating why it considers that the proposal in question does not comply with the principle of subsidiarity.

If under the pilot project a national parliament does decide to formulate a reasoned opinion on the 3rd Railway Package, it is asked to send that opinion to the COSAC secretariat.

#### *Regional Parliaments*

The Protocol specifies that it is for each national Parliament or each chamber of a national parliament to consult, where appropriate, regional parliaments with legislative powers.

#### *Votes*

Under the Protocol each national parliament shall have 2 votes. In case of a bicameral parliamentary system, each of the two chambers has one vote.

Under the protocol a draft legislative act must be reviewed by the Commission, where national parliaments representing at least one third of all the votes issue reasoned opinions on the draft stating non-compliance with the principle of subsidiarity. However, because the constitutional Treaty has not come into force, the Commission is under no such obligation for the pilot project.

#### **Report from national parliaments on experience of the pilot project:**

The COSAC chairpersons agreed on 9 February that national parliaments upon completion of the examination of the "3<sup>rd</sup> railway package" would draw up a short report summarising how they had set about the pilot project and any lessons learnt. The chairpersons agreed that reports should be submitted to the COSAC secretariat by no later than 1 May. This would allow the secretariat to make a compilation of the replies in time for the XXXIII COSAC in Luxembourg to facilitate an exchange of views and best practises between national delegations.

The report can be forwarded to the secretariat on: [cosac@ft.dk](mailto:cosac@ft.dk) in either English or French.

The Presidency has asked for the following points to be covered in the reports from national parliaments:

*Procedures:*

1. Which committees were involved in examining the 3rd Railway Package and what role did each committee play?
2. Was your plenary involved?
3. Were any other administrative services of your parliament involved in the process?
4. Could you describe the procedure used for the examination from start to finish with regard to the committees involved and other actors and the chronology of their involvement?
5. Did your government provide any information as part of the scrutiny process?
6. Did your national parliament consult regional parliaments with legislative powers?
7. Were any other external actors involved in the examination?
8. In case of a bicameral system, did you coordinate your examination with the other parliamentary chamber?
9. Was the procedure used for this project in accordance with the procedure your parliament plans to use following the Constitutional Treaty's entering into force?

*Findings:*

10. Did you find any breach on the subsidiarity principle?
11. Did you adopt a reasoned opinion for non-compliance? (If yes please enclose a copy with your report to the COSAC secretariat)
12. Did you find the Commission's justification with regard to the subsidiarity principle satisfactory?
13. Did you encounter any specific difficulties during the examination?



---

<sup>1</sup> The Committee of the Regions adopted its Opinion on 17 November 2004:

[http://coropinions.cor.eu.int/CORopinionDocument.aspx?identifier=cdr\comm.cohesion.terr.2002-06\dossiers\coter-028\cdr161-2004\\_fin\\_ac.doc&language=EN](http://coropinions.cor.eu.int/CORopinionDocument.aspx?identifier=cdr\comm.cohesion.terr.2002-06\dossiers\coter-028\cdr161-2004_fin_ac.doc&language=EN)

The Economic and Social Committee adopted its Opinions on the four proposed pieces of legislation on 9 February 2005:

[http://eescopinions.esc.eu.int/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten183\ces130-2005\\_ac.doc&language=EN](http://eescopinions.esc.eu.int/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten183\ces130-2005_ac.doc&language=EN)

[http://eescopinions.esc.eu.int/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten186\ces120-2005\\_ac.doc&language=EN](http://eescopinions.esc.eu.int/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten186\ces120-2005_ac.doc&language=EN)

[http://eescopinions.esc.eu.int/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten184\ces131-2005\\_ac.doc&language=EN](http://eescopinions.esc.eu.int/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten184\ces131-2005_ac.doc&language=EN)

[http://eescopinions.esc.eu.int/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten185\ces119-2005\\_ac.doc&language=EN](http://eescopinions.esc.eu.int/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten185\ces119-2005_ac.doc&language=EN)

<sup>2</sup> The text of the Protocol can be found on the COSAC website:

<http://www.cosac.org/en/documents/basic/subconstitution/>



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004  
KOM(2004) 139 endelig  
2004/0047 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2004) 236}

## BEGRUNDELSE

I overensstemmelse med de retningslinjer, der er opstillet i hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg"<sup>1</sup>, forelægger Kommissionen nedenstående forslag om ændring af direktiv 91/440/EØF, som skal åbne international personbefordring med jernbane for konkurrence.

En sonderende undersøgelse, der blev gennemført i de femten medlemsstater i 2003<sup>2</sup>, viser, at 70 % af de adspurgte personer er enige i, at konkurrence er det bedste middel til at øge jernbanetransportens effektivitet, forudsat at sikkerhedsnormerne overholdes. I samme undersøgelse gav 74 % af de adspurgte personer udtryk for den opfattelse, at lavprisselskaber, ligesom det er tilfældet inden for luftfarten, bør have mulighed for at drive jernbanedrift på de internationale ruter, hvis de overholder strenge regler. Disse resultater viser to ting: på den ene side betragtes indførelsen af konkurrence som noget positivt, på den anden side forventes det, at konkurrencen ledsages af strenge bestemmelser om sikkerheden og om passagerernes rettigheder.

Europa-Parlamentet har gentagne gange givet udtryk for samme holdning, navnlig i forbindelse med afstemningerne om den første og den anden jernbanepakke i henholdsvis 1999 og 2003. I oktober 2003 vedtog Europa-Parlamentet et ændringsforslag, der går ud på, at al national og international personbefordring med jernbane skal åbnes for konkurrence senest den 1. januar 2008<sup>3</sup>. I sin udtalelse om disse ændringsforslag<sup>4</sup> anførte Kommissionen, at dette spørgsmål skulle behandles i et specifikt forslag, som tog afsæt i den eksisterende lovgivning om kontrakter om offentlig service, for at hindre enhver uoverensstemmelse. Kommissionen bekræftede ved denne lejlighed, at den ville fremsætte et specifikt forslag om liberaliseringen af markedet for personbefordring og ledsage dette forslag med foranstaltninger til beskyttelse af passagerernes rettigheder.

### **1. ET SKRIDT MOD OPRETTELSEN AF DET INDRE MARKED FOR JERNBANETJENESTER**

#### **1.1. En juridisk ramme, som åbner mulighed for konkurrence**

Med gennemførelsen af direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF, som allerede er langt fremskreden, er den juridiske ramme for udførelsen af internationale tjenester, som i første omgang tog sigte på godstransport, ved at være på plads. Den er allerede indført i over halvdelen af medlemsstaterne, og det forventes, at den vil blive indført overalt i løbet af 2004.

Den indeholder præcise regler om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet på en gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde og om opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur. Endvidere pålægger den medlemsstaterne at oprette et "tilsynsorgan", som skal fungere som regulerende myndighed i spørgsmål vedrørende adgang til markedet.

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

<sup>2</sup> Eurobarometer 59.2, foråret 2003.

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, vedtaget den 23. oktober 2003 (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD)).

<sup>4</sup> KOM(2003) 719 af 26.11.2003.

Da disse regler er blevet anvendt siden 2003-2004 i forbindelse med liberaliseringen af markedet for jernbanegodstransport, vil der være etableret en fast og indarbejdet praksis, når den internationale personbefordring åbnes for konkurrence i 2010.

## **1.2. Strengt sikkerhedsbestemmelser**

Udviklingen af den europæiske dimension i jernbanesektoren har også foranlediget lovgiveren til at opstille klare regler om jernbanesikkerhed. Direktiv 2004/... om jernbanesikkerhed<sup>5</sup> fastsætter regler om udstedelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, om sikkerhedsforvaltning og -kontrol og om efterforskning af ulykker. Endvidere fastsætter dette direktiv, at der gradvist udarbejdes europæiske sikkerhedsbestemmelser, en opgave, der skal varetages af Det Europæiske Jernbaneagentur.

Direktiv 2004/.. skal gennemføres inden den ..., og det vil derfor være fuldt gennemført på den dato, der er fastsat for liberaliseringen af markedet for international personbefordring.

Liberaliseringen er dog ikke betinget af, at der er fastsat sikkerhedsbestemmelser på europæisk plan, for så vidt som de nationale sikkerhedsbestemmelser gælder fuldt ud. Det skal i den forbindelse bemærkes, at jernbanevirksomheder, der er i besiddelse af en licens, ikke kan tilbyde tjenester, før de råder over:

- rullende materiel og lokomotivførere, som har tilladelse til at køre i de medlemsstater, hvor de har til hensigt at operere
- et sikkerhedscertifikat, der udstedes af den nationale sikkerhedsmyndighed i hver af de medlemsstater, som de har til hensigt at køre igennem.

Endelig vil denne juridiske ramme blive suppleret med et forslag om certificering af lokomotivførere, som udfører personbefordring og godstransport i Fællesskabet. Dette forslag præsenteres samtidig med nærværende forslag

## **1.3. Beskyttelse af passagerernes rettigheder**

Ligesom inden for luftfarten skal der også inden for jernbanetrafikken fastsættes basisregler om beskyttelse af passagerernes rettigheder. I flere medlemsstater er passagerernes rettigheder lagt i mere faste rammer, enten fordi der er lovgivet herom, eller fordi jernbanevirksomhederne selv har indført regler herom. Kommissionen forelægger derfor samtidig med dette forslag om en liberalisering af markedet et forslag til forordning om rettigheder og forpligtelser for passagerer i international jernbanebefordring. Disse regler vil ikke begrænse jernbanevirksomhedernes handelsfrihed, men vil udgøre et minimumsniveau, som alle skal respektere. Jernbanevirksomhederne har således fortsat mulighed for at tilbyde deres kunder mere attraktive garantier.

---

<sup>5</sup> Direktiv ...

## **2. DEN NØDVENDIGE KOBLING MED FÆLLESSKABETS LOVGIVNING OM KONTRAKTER OM OFFENTLIG SERVICE**

### **2.1. Anvendelsen af forordning nr. 1191/69 på internationale tjenester**

Medlemsstaterne og deres lokale myndigheder kan vælge at indgå kontrakter om offentlig service med henblik på udførelse af visse former for personbefordring med jernbane. Som det for nylig blev fastslået af Domstolen<sup>6</sup>, skal de i så fald anvende bestemmelserne i forordning nr. 1191/69<sup>7</sup>. Disse bestemmelser fastsætter, at kontrakter om offentlig service kan indbefatte enerettigheder til udførelse af visse tjenester.

Forordning nr. 1191/69 omfatter også internationale tjenester. To medlemsstater eller to lokale myndigheder på hver sin side af en grænse kan sammen udarbejde og tildele en kontrakt om offentlig service med henblik på udførelse af en international tjeneste eller en regional tjeneste på tværs af grænserne. Det er i så fald muligt at fastlægge enerettigheder til udførelse af den pågældende tjeneste.

En liberalisering af samtlige internationale tjenester, som alene er baseret på fri adgang, kunne således komme i karambolage med bestemmelserne i forordning nr. 1191/69 og berøve medlemsstaterne muligheden for at fastsætte enerettigheder i forbindelse med en kontrakt om offentlig tjeneste. Det er derfor nødvendigt at præcisere forholdet mellem de to områder, navnlig for det tilfælde, at der på samme linje tilbydes både internationale tjenester og lokale tjenester i henhold til en kontrakt om offentlig service.

### **2.2. Kommissionens forslag om forordning til erstatning af forordning nr. 1191/69**

Den 21. februar 2002 forelagde Kommissionen et ændret forslag<sup>8</sup> til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje, som skal erstatte forordning nr. 1191/69. Dette forslag tager bl.a. sigte på at indføre kontrolleret konkurrence, som sikrer, at konkurrencen i forbindelse med tildeling af kontrakter om offentlig service ledsages af regler, der fremmer beskyttelsen af almenvellets interesser ved at fastsætte, at der i alle regioner skal være adgang til offentlige transportmidler af høj kvalitet til overkommelige priser, som dækker alle sociale behov. Teksten er i øjeblikket til behandling i Rådet og Europa-Parlamentet. Da nærværende forslag refererer til gældende fællesskabslovgivning, er det muligt at tage hensyn til såvel den eksisterende forordning som den fremtidige forordning, når den vedtages.

Kommissionen opfordrer Europa-Parlamentet og Rådet til snarest muligt at fortsætte behandlingen af dens ændrede forslag, som skal erstatte forordning nr. 1191/69, og til hurtigst muligt at gå i gang med behandlingen af dette forslag, således at der kan tages hensyn til komplementariteten i de to tekster, som tager sigte på at liberalisere markedet for personbefordring med jernbane og at indføre kontrolleret konkurrence ved tildeling af kontrakter om offentlig service i denne sektor.

---

<sup>6</sup> Domstolens dom Altmark Trans af 24 juli 2003, sag C-280/00.

<sup>7</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

<sup>8</sup> KOM(2002) 107 af 21.2.2002, EFT C 151 E af 25.6.2002, s. 146-183.

### 2.3. Nødvendigheden af at tage hensyn til cabotagekørsel

Internationale tog kan medtage passagerer på en strækning mellem to stationer i en og samme medlemsstat (cabotage). Andelen af denne trafik varierer, men er ofte meget omfattende. F.eks. er togene på linjen Bruxelles-Køln helt fyldt op mellem Bruxelles og Liège, mens der ikke er nær så mange passagerer på strækningen Liège-Køln. Antallet af internationale tog, som ikke standser under kørslen gennem en og samme medlemsstat, er yderst begrænset. Det drejer sig kun om enkelte højhastighedsforbindelser af typen Bruxelles-Paris.

Rentabiliteten af en international tjeneste, som afhænger direkte af antallet af passagerer, er betinget af muligheden for af- og påstigning undervejs. Hvis denne mulighed ikke foreligger, vil nye operatører være fuldstændig afskåret fra at oprette en økonomisk levedygtig tjeneste. Desuden ville der være tale om forskelsbehandling, for så vidt som den allerede etablerede virksomhed kunne fortsætte med at tilbyde af- og påstigning undervejs, mens konkurrenten ikke havde denne mulighed.

Derfor ville en åbning af markedet, som udelukker cabotagekørsel i forbindelse med udførelsen af en international tjeneste, ikke have nogen egentlig virkning på markedet. Det forelagte forslag indeholder derfor bestemmelser om, at virksomheder, der tilbyder internationale tjenester, har ret til at medtage passager fra én station til en anden på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat.

Dette aspekt gør det endnu mere vigtigt at definere en klar kobling mellem den foreslåede åbning på grundlag af fri adgang og gyldighedsområdet for forordning nr. 1191/69.

### 2.4. Den valgte løsning

Behovene varierer efter markedssegmenterne (regionale tjenester på tværs af grænserne, internationale fjernruter, højhastighedstjenester osv.) og efter, om den pågældende tjeneste er rentabel eller ej. Det er derfor nødvendigt at finde frem til et smidigt koncept, som åbner mulighed for såvel konkurrence på basis af fri adgang som tildeling af kontrakter om offentlig service, som kan indbefatte enerettigheder til udførelse af visse tjenester.

Det foreslås derfor, at det generelle princip er, at der åbnes for konkurrence på grundlag af fri adgang, men således, at medlemsstaterne får mulighed for at begrænse denne adgang, såfremt de i nøje overensstemmelse med bestemmelserne i forordning nr. 1191/69 eller i den forordning, der erstatter den, opretter en kontrakt om offentlig service for en bestemt tjeneste under henvisning til, at den pågældende offentlige tjenestes økonomiske ligevægt er truet.

I praksis vil der være tre mulige situationer:

- to medlemsstater (eller to lokale myndigheder på hver sin side af en grænse) udformer og tildeler i fællesskab, i overensstemmelse med forordning nr. 1191/69, en kontrakt om offentlig service med henblik på en international tjeneste og fastsætter i denne kontrakt enerettigheder til udførelse af den berørte tjeneste
- to medlemsstater (eller to lokale myndigheder på hver sin side af en grænse) udformer og tildeler i fællesskab, i overensstemmelse med forordning nr. 1191/69, en kontrakt om offentlig service med henblik på en international tjeneste, uden enerettigheder eller med delvise enerettigheder
- tjenesten betragtes som åben for konkurrence på grundlag af fri adgang.

I alle tilfælde er det muligt, at den internationale tjeneste benytter en rute, på hvilken visse tjenester udføres på grundlag af en kontrakt om offentlig service på nationalt plan. På den fremtidige højhastighedsrute mellem Madrid og Perpignan ville det f.eks. være muligt at oprette en kontrakt om offentlig service mellem Madrid og Barcelona, som omfatter enerettigheder. Disse enerettigheder ville betyde, at ingen anden operatør kunne etablere en national tjeneste, der var begrænset til ruten Madrid-Barcelona. På den anden side kunne disse enerettigheder ikke forhindre en international operatør, der udførte en tjeneste mellem Perpignan og Madrid, i at lade passagerer stige af eller på i Barcelona, medmindre det påvises, at dette kunne påvirke den økonomiske ligevægt i den pågældende kontrakt om offentlig service.

Det skal ikke desto mindre understreges, at markederne for internationale tjenester og markederne for tjenester udført på grundlag af en kontrakt om offentlig service på nationalt niveau ikke er de samme. De tjenester, der udføres på grundlag af en kontrakt om offentlig service, er generelt regionale tjenester med hyppige stop, beregnet for passagerer, som rejser over en kort eller mellemlang strækning. Internationale tjenester har derimod ofte færre stop og er beregnet på et klientel, der rejser over en længere strækning.

Den foreslåede løsning for åbningen af markedet er afbalanceret, da den giver de nationale eller lokale myndigheder, som ønsker det, mulighed for i fællesskab at tildele kontrakter om offentlig service, samtidig med at den levner plads for nye initiativer og bevarer muligheden for cabotagekørsel, således at internationale tjenester kan udvikle sig på realistiske økonomiske vilkår.

For så vidt som der åbnes for adgangen til at udføre internationale tjenester, vil der på det tidspunkt, hvor der åbnes for denne adgang, ikke længere være noget grundlag for at opretholde den nuværende forpligtelse til at danne en international sammenslutning. Som det fremgår af Kommissionens afgørelse GVG/FS<sup>9</sup>, kan forpligtelsen til at danne en international sammenslutning i øvrigt udgøre en alvorlig hindring for adgangen til markedet. Det foreslås derfor at fjerne samtlige referencer til begrebet international sammenslutning den 1. januar 2010.

### **3. FORSLAGETS VIRKNINGER FOR INTERNATIONAL PERSONBEFORDRING**

Andelen af international personbefordring med tog, anslået på basis af salget af internationale billetter, udgør ca. 10 % af jernbanevirksomhedernes omsætning vedrørende personbefordring<sup>10</sup> (2,4 mia. EUR). Det drejer sig her om internationale strækninger, hvor hver passager passerer mindst én grænse.

Visse typer internationale jernbanetjenester er i øjeblikket truet af ophør på grund af kundeflugt. Særligt nattogene har med deres nuværende struktur problemer med rentabiliteten, selv om priserne generelt er høje. For at begrænse tabene har jernbanevirksomhederne for nyligt nedlagt flere af disse tjenester (f.eks. Bruxelles-Milano og Wien-Amsterdam).

Markedsandelen for den internationale trafik inklusive cabotagekørsel, dvs. befordring af passagerer, som rejser indenlands om bord på internationale tog, ville i bedste fald kunne

---

<sup>9</sup> Sag COMP/37.685.

<sup>10</sup> For de små lande er denne andel betydeligt større: Luxembourg 70%, Belgien 33%, Østrig 17%. Se vedlagte tabel.

anslås til 20 % af markedet, hvis man går ud fra (hvilket er et højt skøn), at en ud af to rejsende på de internationale tog udelukkende rejser indenlands.

Det drejer sig hovedsagelig om følgende tjenester:

- internationale højhastighedstjenester
- internationale tjenester med nattog og biltog, som i øjeblikket er i krise, men som kunne revitaliseres gennem miljøinitiativer, som gøres mulige på grund af åbningen af markedet
- lejlighedsvis og sæsonbetonede internationale tjenester, for hvilke der kunne udvikles nye handelsinitiativer.

Det skal bemærkes, at fordoblingen (fra 2 600 km i dag til 6 000 km i 2010) og sammenkoblingen af højhastighedsnettet senest i 2010 samt forbedringerne af interoperabiliteten antagelig vil åbne nye, meget betydelige, markeder for jernbanetransporten og give plads for nye handelsinitiativer.

Det meget kraftige konkurrencepres fra lavprisluffartsselskaberne på ruterne mellem de store europæiske byer er en betydelig trussel for de internationale jernbaneforbindelser. Hvad dette angår, skal åbningen for konkurrence give jernbanetransporten mulighed for at udvikle nye initiativer og reducere omkostningerne, således at den kan tilbyde konkurrencedygtige internationale tjenester senest i 2010.

#### 4. KOMMENTARER TIL DE ENKELTE ARTIKLER

##### Artikel 1

I denne artikel defineres ”international personbefordring”.

I artiklen fastsættes princippet om, at der senest den 1. januar 2010 åbnes for adgang til at udføre international personbefordring inklusive cabotage.

Følgelig udgår fra 1. januar 2010 referencerne til forpligtelsen til at danne en ”international sammenslutning” for at kunne få adgang til infrastrukturen.

Artiklen præciserer, at disse adgangsrettigheder kan begrænses for de ruter, for hvilke der er indgået en kontrakt om offentlig service i henhold til forordning nr. 1191/69. Det fremgår af artiklen, at denne begrænsning dog kun er mulig, hvis det påvises, at den er nødvendig for at opretholde den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig service.

##### Artikel 2

Denne artikel fastsætter, at Kommissionen inden den 31. december 2012 udarbejder en rapport om anvendelsen af de foregående bestemmelser.



Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -  
 under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,  
 under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1</sup>,  
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,  
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,  
 efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>4</sup>, og  
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>5</sup> tog sigte på at lette tilpasningen af Fællesskabernes jernbaner til det indre markeds krav og øge deres effektivitet.
- (2) Kommissionen meddelte i sin hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg"<sup>6</sup>, at den ville fortsætte gennemførelsen af det indre marked for jernbanetjenester ved at foreslå en åbning af markedet for international personbefordring.
- (3) I oktober 2003 vedtog Europa-Parlamentet et ændringsforslag, der gik ud på, at al personbefordring med jernbane, såvel national som international, blev åbnet for konkurrence pr. 1. januar 2008. Kommissionen meddelte ved denne lejlighed, at den ville fremsætte et specifikt forslag med afsæt i den gældende lovgivning om kontrakter om offentlig service, og at den samtidig ville foreslå foranstaltninger til beskyttelse af internationale passagerers rettigheder.
- (4) Den internationale jernbanetrafik er i øjeblikket præget af modsatrettede tendenser. På den ene side er der problemer med fjerntrafikken (nattog), og jernbanevirksomhederne

---

<sup>1</sup> EUT C af , s. .

<sup>2</sup> EUT C af , s. .

<sup>3</sup> EUT C af , s. .

<sup>4</sup> EUT C af , s. .

<sup>5</sup> EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).

<sup>6</sup> KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

har for nylig indstillet driften af flere af disse ruter for at begrænse tabene. På den anden side har der været en kraftig stigning i trafikken på markedet for internationale højhastighedstjenester, og denne tendens vil blive forstærket yderligere med fordoblingen og sammenkoblingen af det transeuropæiske højhastighedsnet frem til 2010. Begge trafiktyper er dog udsat for meget hård konkurrence fra lavprisluffartsselskaberne, og det er derfor tvingende nødvendigt at fremme nye initiativer ved at styrke konkurrencen mellem jernbanevirksomheder.

- (5) En liberalisering af markedet for international personbefordring ville ikke være mulig uden en detaljeret regulering af vilkårene for adgangen til infrastrukturen, betydelige forbedringer af interoperabiliteten og fastsættelse af strenge bestemmelser om jernbanesikkerhed på nationalt og europæisk plan. Alle disse elementer er nu på plads med gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder<sup>7</sup>, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering<sup>8</sup> samt direktiv 2004/./EF<sup>9</sup> om jernbanesikkerhed. Det skal sikres, at denne nye institutionelle ramme er fast og indarbejdet praksis på den foreslåede dato for liberaliseringen af markedet for international personbefordring. Det foreslås derfor at sigte mod 2010.
- (6) Antallet af non-stop-ruter er meget begrænset. På de strækninger, hvor toget standser undervejs, er det tvingende nødvendigt at give nye operatører tilladelse til at lade passagerer stige af og på undervejs for at sikre en realistisk rentabilitetstærskel for disse operationer og for ikke at stille potentielle konkurrenter ringere end de etablerede jernbanevirksomheder, som kan lade passagerer stige af og på undervejs.
- (7) Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje<sup>10</sup> fastsætter, at medlemsstaterne og de lokale myndigheder kan tildele kontrakter om offentlig service. Disse kontrakter kan indbefatte enerettigheder for driften af visse ruter. Det er derfor nødvendigt at sikre, at der er overensstemmelse mellem bestemmelserne i denne forordning og princippet om, at international personbefordring åbnes for konkurrence. Den 21. februar 2002 forelagde Kommissionen et ændret forslag<sup>11</sup> til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje, som skal erstatte forordning nr. 1191/69. Dette forslag tager bl.a. sigte på at indføre kontrolleret konkurrence for tildeling af kontrakter om offentlig service.

---

<sup>7</sup> EFT L 175 af 15.3.2001, s. 26.

<sup>8</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

<sup>9</sup> EUT L...

<sup>10</sup> EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

<sup>11</sup> KOM(2002) 107 af 21.2.2002, EFT C 151 E af 25.6.2002, s. 146-183.

- (8) Der bør foretages en evaluering af gennemførelsen af dette direktiv på grundlag af en rapport fra Kommissionen, som skal forelægges to år efter liberaliseringen af markedet for international personbefordring.
- (9) Målene for den påtænkte foranstaltning, som tager sigte på at udvikle Fællesskabets jernbaner, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da det er nødvendigt at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgangen til infrastrukturen og at tage hensyn til den klart internationale dimension af driften af vigtige elementer i jernbanenettene, og kan derfor på grund af nødvendigheden af at gennemføre en samordnet transnational aktion bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går nærværende direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (10) Direktiv 91/440/EØF bør derfor ændres -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### *Artikel 1*

Direktiv 91/440/EØF ændres således:

1) I artikel 3 udgår fjerde led.

2) I artikel 3 indsættes følgende led efter femte led:

« - international personbefordring: personbefordring, hvorved toget passerer grænsen til en medlemsstat mindst én gang; togstammer kan kobles sammen og/eller adskilles, og de forskellige sektioner kan have forskellige udgangs- og bestemmelsesstationer, forudsat at hver enkelt togvogn passerer mindst én grænse.».

3) I artikel 5, stk. 3, udgår første led.

4) I artikel 8, stk. 1, udgår udtrykket ”og de internationale sammenslutninger”.

5) I artikel 10 udgår stk. 1.

6) De i punkt 1), 3), 4) og 5) anførte bestemmelser gælder fra 1. januar 2010.

7) I artikel 10 indsættes som stk. 3a, 3b og 3c:

« 3a Jernbanevirksomheder, som er omfattet af artikel 2, får senest den 1. januar 2010 ret til adgang til infrastrukturen i samtlige medlemsstater med henblik på at drive international personbefordring. Under en international personbefordring har jernbanevirksomhederne ret til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat.

3b Medlemsstaterne kan begrænse den i stk. 3a fastsatte adgangsret på de strækninger mellem oprindelses- og bestemmelsesstedet, der er omfattet af en kontrakt om offentlig service i henhold til gældende fællesskabsret. En sådan begrænsning kan kun

føre til en begrænsning af retten til at medtage passagerer fra én station til en anden undervejs på den internationale rute, herunder på strækningen mellem to stationer i en og samme medlemsstat, i de tilfælde, hvor dette er strengt nødvendigt af hensyn til opretholdelsen af den økonomiske ligevægt i den tjeneste, der er defineret i en kontrakt om offentlig service, og efter at det i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF<sup>12</sup> omhandlede tilsynsorgan har afgivet positiv udtalelse.

3c Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for, at de i stk. 3b omhandlede beslutninger er undergivet domstolskontrol.»

8) I artikel 14 indsættes følgende stykke:

«Senest den 31. december 2012 forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og Rådet om gennemførelsen af de i artikel 10, stk. 3a og 3b, fastsatte bestemmelser.»

#### *Artikel 2*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme nærværende direktiv senest den <sup>13</sup>. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og nærværende direktiv.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til nærværende direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastlægger reglerne for denne henvisning.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af nærværende direktiv.

#### *Artikel 3*

Dette direktiv træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### *Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

<sup>12</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

<sup>13</sup> Atten måneder efter vedtagelsen af nærværende direktiv.



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004  
KOM(2004) 142 endelig

2004/0048 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i  
Fællesskabet**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### 1. REGELSÆTTET PÅ FÆLLESSKABSPLAN

For at etablere et fælles marked for jernbanetransportydelse var det nødvendigt at tilrettelægge et grundlag for åbningen af markedet og reguleringen af det på europæisk plan. Dette krav tog Fællesskabet det første skridt til at opfylde, da det vedtog lovpakken om jernbaneinfrastruktur i 2001<sup>1</sup>. Direktiv 2001/12/EF ændrede visse bestemmelser i det oprindelige direktiv 91/440/EF og tydeliggjorde opgave- og ansvarsfordelingen mellem jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og de kontrolorganer, der skal mægle i konflikter mellem de to førstnævnte. Direktiv 2001/13/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder indfører princippet om gensidig anerkendelse ved at give markedsadgang til enhver virksomhed, der har licens i en af medlemsstaterne og ønsker at udføre international godstransport. Endelig fastlægger direktiv 2001/14/EF regler for tildeling af banekapacitet og for opkrævning af infrastrukturafgifter ud fra dobbeltprincippet om gennemsigtighed og ligebehandling.

I denne proces er medlemsstaterne samtidig blevet pålagt at ophæve ”tekniske” hindringer for udviklingen af den transeuropæiske trafik, uden at det må gå ud over sikkerheden, der skal opretholdes på et optimalt niveau. Direktiverne om interoperabilitet mellem jernbanerne<sup>2</sup> har gjort det muligt at igangsætte arbejdet med at fastlægge de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI’er), der er nødvendige for at banetransportydelse kan udføres i europæisk skala. TSI’erne for højhastighedssystemet blev vedtaget den 30. maj 2002. For de konventionelle tog er første generation af TSI’er ved at blive udarbejdet og forventes vedtaget i maj 2004.

Med forelæggelsen af den anden jernbanepakke<sup>3</sup> i januar 2002 lagde Kommissionen op til en styrkelse af EF-reglerne om jernbanesikkerhed for at opfylde de krav, den definerede interoperabilitet stiller, både i teknisk henseende, og hvad angår det personale, der skal drive togene på interoperabilitetsens vilkår. Den anden jernbanepakke bestod af fire indbyrdes forbundne lovgivningsforslag:

- Et forslag til **direktiv om jernbanesikkerhed**, som vedrører definitionen af sikkerhedssystemets grundelementer på infrastrukturforvalternes side og på jernbanevirksomhedernes side. Der skal udvikles en fælles metode for håndtering af sikkerhedsspørgsmålene og tilrettelægges et fælles system for udstedelse, indhold og gyldighed af sikkerhedscertifikater. Endelig skal princippet om uafhængige tekniske undersøgelser af ulykker stadfæstes her på

---

1 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EF om udvikling af Fællesskabets jernbaner; Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder; Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering, EFT L 75 af 15. marts 2001.

2 Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, EFT L 235 af 17. september 1996, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, EFT L 110 af 20 april 2001.

3 Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet - Mod et integreret europæisk jernbanesystem, 23. januar 2002, KOM(2002)18.

samme måde som i de andre sektorer.

- En **ændring af interoperabilitetsdirektiverne 96/48/EF og 2001/16/EF**. Foruden tilpasning af de to direktiver af hensyn til harmoniseringen og indarbejdelse af erfaringerne på området, er der i alt væsentligt tale om at anerkende den rolle, der tillægges det kommende agentur, og om at sikre ensartede anvendelsesområder for det net, hvortil der bliver fri adgang, og det net, hvor der skal anvendes interoperabilitetsregler.
- Et forslag til **forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur**, der skal yde teknisk støtte til interoperabilitets- og sikkerhedsarbejdet. Agenturet skal varetage dels udviklingen af fælles sikkerhedsstandarder samt udviklingen og forvaltningen af et system for kontrol med sikkerhedsniveauet, dels den langsigtede forvaltning af et system for udarbejdelse og ajourføring af TSI'er samt for kontrol med disses praktiske anvendelse.
- Et forslag til **ændring af direktiv 91/440** for at udvide adgangsretten til infrastrukturen, så den også kommer til at omfatte godsbanedrift inden for hver medlemsstat, og for at fremskynde åbningen af markedet.

Disse forslag forventes endeligt vedtaget i begyndelsen af 2004.

Efter forslaget til direktiv om jernbanesikkerhed skal infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne fastlægge deres sikkerhedsledelsessystem således, at jernbanesystemet kan opfylde de fælles sikkerhedsmål, at det opfylder de nationale sikkerhedsregler og de sikkerhedskrav, der fastlægges i TSI'erne, og at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder anvendes. Dette sikkerhedsledelsessystem omfatter bl.a. programmer for personaleuddannelse og systemer, der gør det muligt at sikre, at personalets kompetencer vedligeholdes på et optimalt niveau.

Direktivet fastsætter i øvrigt, at en jernbanevirksomhed skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat for at få adgang til infrastrukturen. Certifikatet attesterer, at de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet, er egnede til at sikre opfyldelsen af de specifikke krav til sikker drift på det pågældende net. Kravene kan vedrøre anvendelse af TSI'er og nationale sikkerhedsregler, godkendelse af personalets certifikater og godkendelse af, at jernbanevirksomhedens rullende materiel tages i brug. Hvad angår personalet, bygger udstedelsen af sikkerhedscertifikat på dokumentation fra jernbanevirksomheden for de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale eller kontrahenters personale til driften, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret.

Hvad dette sidste element angår, har det altså hurtigt vist sig nødvendigt at vedtage fælles regler for certificering af lokomotivførere for at lette interoperabilitet og forvaltning. Det skulle i sidste ende gøre det lettere at certificere jernbanevirksomheder og samtidig opretholde et højt sikkerhedsniveau samt sikre vilkårene for arbejdskraftens frie bevægelighed i jernbanesektoren.

Gennemgangen af forslagene i den anden jernbanepakke har bekræftet, at dette aspekt af interoperabiliteten er vigtigt for etableringen af et integreret jernbanemarked. Det er grunden

til, at Kommissionen i forbindelse med den politiske enighed om denne pakke den 28. marts 2003 påtog sig at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et forslag om indførelse af et europæisk lokomotivførercertifikat inden udgangen af 2003. Et sådant forslag blev i øvrigt endnu mere nødvendigt under Europa-Parlamentets andenbehandling, hvor Parlamentet accepterede at trække flere ændringsforslag tilbage på betingelse af, at Kommissionen afgav et endnu fastere tilsagn om at forelægge et sådant forslag hurtigst muligt.

## 2. INDLÆG FRA HØRINGEN AF ARBEJDSMARKEDETS PARTER

I 1996 udarbejdede en interoperabilitetsgruppe under Det Paritetiske Udvalg for Jernbaner<sup>4</sup> en rapport<sup>5</sup> for Europa-Kommissionen om de arbejdsmarkedsmæssige aspekter af den europæiske jernbanepolitik. Allerede under udarbejdelsen af denne rapport kunne arbejdsmarkedets parter fremhæve, at **den menneskelige dimension af interoperabiliteten var lige så vigtig som den tekniske, hvis jernbanetransporten skulle fremmes**. 1996-rapporten havde følgende hovedkonklusioner:

- Det er lokomotivførernes kompetencer, man skal harmonisere, ikke deres uddannelser.
- Kravene til kommunikation mellem infrastrukturforvalteren og togpersonalet skal fastlægges af førstnævnte.
- Visse kompetencer kræver psykologiske og fysiske helbredsundersøgelser, som forudsætter en ensartet fremgangsmåde.

Parterne anførte i konklusionerne, at sådanne konvergenser rejser spørgsmålet om en harmonisering af de faglige kompetencer af hensyn til etableringen af en *kvalitetssikringsproces* på fællesskabsplan.

I direkte forlængelse af denne første rapport og under hensyntagen til Kommissionens forslag i infrastrukturpakken fra 1998 og forslaget om interoperabilitet i det konventionelle jernbanenet fra 1999 er sektordialogudvalget gået mere i dybden med emnet; det forelagde sine konklusioner for Kommissionen i marts 2000<sup>6</sup>. Heri behandlede klassificeringen af kompetencerne, mulige metoder til certificering af lokomotivførere, og hvilke roller hver af aktørerne skulle spille (medlemsstaterne, infrastrukturforvalterne, jernbanevirksomhederne og de europæiske institutioner).

Senere er CER (Community of European Railways) og ETF (European Transport Workers' Federation) nået til enighed om vigtige arbejdsmarkedsmæssige rammevilkår for et europæisk

---

<sup>4</sup> Udvalget blev nedsat i 1984 med det formål at bistå Kommissionen med at iværksætte Fællesskabets arbejdsmarkedspolitik, hvis formål var at forbedre og harmonisere leve- og arbejdsvilkårene inden for jernbanerne.

Nu tilrettelægges arbejdsmarkedsdialogen på sektorniveau efter bestemmelserne i Kommissionens afgørelse af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998). I jernbanesektoren blev der nedsat et **socialdialogudvalg** i 1999 med repræsentanter for CER (Community of European Railways) og ETF (den europæiske transportarbejderføderation)

<sup>5</sup> Arbejdsgruppe om interoperabilitet under Det Paritetiske Udvalg for Jernbaner, arbejdsgruppe nr. 1: "Aspects sociaux de la politique ferroviaire européenne" (sociale aspekter af den europæiske jernbanepolitik), oktober 1996.

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



jernbanemarked. Forhandlingerne blev indledt i februar 2003, altså på et tidspunkt, hvor det nu foreliggende forslag allerede var på Kommissionens arbejdsprogram for 2003. De var mest koncentreret om arbejdsvilkårene for det kørende personale i grænseoverskridende jernbanetraffic og om et europæisk lokomotivførercertifikat. Aftalen går ud på at indføre et overgangssystem for et europæisk lokomotivførercertifikat<sup>7</sup> og foregriber dermed gennemførelsen af det her foreslåede direktiv. Den understøtter de generelle mål med at indføre et europæisk lokomotivførercertifikat:

- ”at lette interoperabiliteten for lokomotivførere med det formål at øge den internationale banetraffic
- at fastholde eller øge sikkerhedsniveauet og, med dette formål, at garantere, at lokomotivførernes præstationer er af høj kvalitet ved at sikre og kontrollere, at kompetenceniveauerne svarer til de benyttede europæiske baner
- at bidrage til effektiviteten af jernbaneselskabernes forvaltningsmetoder for lokomotivførere i interoperabilitetsdrift
- at mindske risikoen for social dumping.”

Spørgsmålet om det kørende personales arbejdsvilkår henhører fuldt ud under traktatens artikel 137, og dermed kan aftaler herom gennemføres via en rådsafgørelse efter reglerne i traktatens artikel 139. Lokomotivførercertifikatet er derimod et spørgsmål om jernbanesystemets sikkerhed og interoperabilitet. Her står der offentlig sikkerhed på spil, og nødvendigheden af en ensartet definition af mindstekrav og udstedelsesvilkår er uomgængelig. Derfor skal der etableres en klar lovramme på europæisk plan, og denne ramme skal hænge nøje sammen med de dele af den anden jernbanepakke, der vedrører interoperabilitet og sikkerhed.

Det foreliggende forslag er i høj grad inspireret af aftalen om et europæisk lokomotivførercertifikat, særlig hvad angår mindstekravene til fysisk og psykologisk egnethed, obligatorisk periodisk kontrol og beskrivelsen af lokomotivføreres obligatoriske kompetencer. Den eneste væsentlige forskel mellem aftalen mellem arbejdsmarkedets parter og dette forslag ligger i forslaget relation til EU, for det lokomotivførercertifikat, som Kommissionen foreslår, består af to dele:

- Første del er EU-certifikatet: det rummer de fælles mindstekrav, der gælder i hele EU. Det udstedes af myndigheden og tilhører lokomotivføreren.
- Anden del er den harmoniserede supplerende attest. Den rummer de særlige krav vedrørende den togforbindelse, som hver lokomotivfører har tilladelse til at køre på, og har altså begrænset gyldighed. Den udstedes af jernbanevirksomheden.

Efterhånden som det fælles jernbanesystem bliver til virkelighed, vil det fælles lokomotivførercertifikat tendere mod at overtage en større og større del af kompetenceattesteringen. Den anden, supplerende del kunne i øvrigt indbygges i det fælles lokomotivførercertifikat, f.eks. ved brug af chipkort.

---

<sup>7</sup> Aftale mellem CER og ETF om et europæisk lokomotivførercertifikat for interoperabilitetskørsel over grænserne, 27. januar 2004.

Aftalen mellem CER og ETF handler kun om den attest, jernbanevirksomheden udsteder. Den ejes af jernbanevirksomheden og er bundet til arbejdskontrakten. Den kan heller ikke træde i stedet for lokoførerbeviser udstedt efter de nationale regler.

### 3. KOMMISSIONENS UNDERSØGELSE

I 2002 fik Kommissionen foretaget en undersøgelse af uddannelses- og kompetencekrav til togpersonale i grænseoverskridende trafik<sup>8</sup>.

Undersøgelsens konklusioner blev forelagt i november 2002. De viser for det første, at der er stor forskel på landenes lovregler om betingelserne for at udstede lokomotivførercertifikater, for det andet, at dette medfører store administrative komplikationer med udstedelse af flere sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, der ønsker at køre på forskellige medlemsstaters banenet, og for det tredje at det giver problemer med at tilrettelægge grænseoverskridende togdrift.

Undersøgelsen bekræfter, at togpersonale i grænseoverskridende trafik, personale med ansvar for inspektion af rullende materiel fra andre medlemsstater eller fra tredjelande og personale med ansvar for trafikledelse af tog med udenlandsk togpersonale har brug for særlige kundskaber og supplerende uddannelse. Kompetencekravene varierer stærkt fra land til land med hensyn til sprogkundskaber, drifts- og signalgivningsforskrifter, kendskab til den strækning, der skal køres, anvendelse af forskellige typer rullende materiel og nødprocedurer.

Undersøgelsen fremsætter tre generelle anbefalinger:

- Der må på EU-niveau (eller på medlemsstatsniveau) fastsættes og gennemføres mindstekrav til lokomotivføreres kompetence, bl.a. som afløsning for de certificeringssystemer, der er opstået historisk i kraft af de gamle operatørers praksis.
- Interoperabilitetsbegrebet må udvides, så det muliggør overskridelse af flere grænser, i stedet for som hidtil kun at omfatte bilaterale forhold.
- På grundlag af et harmoniseret system som ERTMS/ETCS må uddannelsen af lokomotivførere, togførere og trafikledere forenkles.

Mere specifikt anbefalede undersøgelsen, at der fastsættes mindstekrav til lægeundersøgelser og periodisk kontrol, at der fastsættes fælles specifikationer for påkrævede psykologiske egenskaber, at der fastsættes fælles specifikationer for kompetencekrav til personale i international trafik, at der fastsættes en ny fremgangsmåde, som skal sikre, at certificerede lokomotivføreres kompetenceniveau opretholdes, at det overvejes at indføre et forenklet kommunikationssystem sideløbende med grundlæggende færdigheder i et fælles sprog, at udenlandske lokomotivførere får tilsvarende rettigheder, når ERTMS/ETCS-systemet fungerer, men at rettighederne begrænses under forhold med driftssvigt, at den jernbanetekniske terminologi, der benyttes under de forskellige operationer, harmoniseres, og at der udvikles og iværksættes harmoniserede driftsregler på europæisk plan.

---

<sup>8</sup> Atkins: Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations. Afsluttende rapport, 28. november 2002.

Efter endt læsning af undersøgelsens konklusioner og anbefalinger forekommer behovet for fælles regler for certificering af lokomotivførere indlysende. Kommissionen har derfor med udgangspunkt i de to rapporter fra arbejdsmarkedets parter og i sin egen undersøgelse og i overensstemmelse med de tilsagn, den har givet, startet en høringsrunde for at vurdere, om et forslag til retsakt på området ville kunne gennemføres.

#### 4. SITUATIONEN INDEN FOR DE ANDRE TRANSPORTFORMER

Under udarbejdelsen af dette forslag har Kommissionen kunnet støtte sig på de EU-retsakter, der er vedtaget eller undervejs for de andre transportformer. Det er i alle tilfælde de samme krav, der stilles til systemer for certificering af førere af transportmidler på EU-niveau:

De skal sikre fri bevægelighed for førere af trafikmidler inden for EU i forlængelse af åbningen af transportmarkederne.

De skal være garanti for optimal sikkerhed på de forskellige trafiknet.

Inden for skibsfarten har Kommissionen indført et lignende system som det her foreslåede, hvor betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport på de indre vandveje i Fællesskabet harmoniseres<sup>9</sup>. Derudover har Kommissionen for nylig stillet forslag<sup>10</sup> om ændring af direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv, hvor der indføres en fællesskabsordning for anerkendelse af beviser for erhvervskompetence udstedt til søfolk uden for EU. Formålet med de foreslåede forskrifter er at sikre, at søfolk fra tredjelande, der arbejder på skibe fra EU, har uddannelser og kompetencebeviser, der opfylder de internationale mindstekrav.

Inden for vejtransporten, hvor direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, netop er trådt i kraft, har Kommissionen lige foreslået en ændring af EU-reglerne om kørekort<sup>11</sup>. Her foreslås det bl.a. at indføre den europæiske kørekortmodel generelt, at indføre et princip om en begrænset administrativ gyldighedsperiode, at harmonisere hyppigheden af lægekontrol for erhvervschauffører og at indføre mindstekrav til grunduddannelse og efteruddannelse for køreprøvesagkyndige.

Inden for luftfarten indførte man rigtignok med direktiv 91/670/EØF<sup>12</sup> princippet om gensidig anerkendelse af personcertifikater inden for civil luftfart, men under drøftelserne om et fælles europæisk lufrum viste disse bestemmelser sig hurtigt at være utilstrækkelige. Hverken uddannelsernes indhold og metoder eller prøve- og tilsynskriterierne er harmoniseret. Kommissionen har derfor i en ensidig erklæring givet tilsagn om at forelægge Parlamentet og Rådet et forslag til foranstaltninger for at afhjælpe manglen på flyveledere og harmonisere udstedelsen af licenser til flyveledere og ATM-personale med det formål at øge sikkerheden.

---

9 Rådets direktiv 96/50/EF af 23. juli 1996 om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet, EFT L 235 af 17.9.1996.

10 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaue for søfartserhverv, KOM(2003)1.

11 Forslag til direktiv om kørekort (omarbejdet udgave), KOM(2003)621 af 8.10.2003.

12 Rådets direktiv 91/670/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af personcertifikater, der giver adgang til udøvelse af funktioner i civil luftfart, EFT L 373 af 31.12.1991.

Det foreliggende direktivforslag har til formål at opstille regler for jernbanesektoren, der er inspireret af gældende eller foreslåede regler for de andre transportformer. Det skulle, som tidligere anført, gøre det lettere at gennemføre den certificering af jernbanevirksomheder, der skal foretages ifølge direktivet om jernbanesikkerhed, og samtidig opretholde et højt sikkerhedsniveau samt sikre vilkårene for arbejdskraftens frie bevægelighed i denne sektor.

Som det fremgår af nedenstående tabel, bygger certificeringsvilkårene (uddannelsesniveau, alder, psykiske og fysiske helbreds krav, udstedende myndighed osv.) på forholdsvis ensartede modeller, som dog tager hensyn til forholdene i hver transportform og dens særlige krav (fysiske krav, alder, erfaring, kendskab til infrastrukturen osv.).

<b>Certificeringsvilkår</b>	<b>Jernbaner (som foreslået)</b>	<b>Vejtransport<sup>13</sup> 1. Generel ramme 2. Erhverv</b>	<b>Lufttransport<sup>14</sup> Flyveledere</b>	<b>Skibstransport<sup>15</sup> 1. Søfolk 2. Bådførere</b>
<b>Udvælgelses-procedure</b>  <b>Adgangskrav</b>	- Krav vedrørende alder, fysisk og mental egnethed samt skoleuddannelse	1) Krav vedr. alder samt fysisk egnethed differentieret efter køretøjstype.  2) Krav om tilsvarende "civilt" kørekort.	- Krav vedr. alder, teoretiske kundskaber, sprogfærdighed, erfaring samt fysisk og mental egnethed.	1) Krav vedr. alder samt fysisk og mental egnethed.  2) Samme plus erhvervs erfaring og kendskab til lokale besejlingsforhold.
<b>Uddannelses- og eksamens-program</b>	- Viden om lokomotivkørsel og om infrastruktur.  - Strenge krav om sprogfærdigheder.  - Kriterier fastsat i bilag.	1) Teoretisk og praktisk kendskab til færdselsreglerne.  2) Viden om sikkerhedsreglerne under kørsel og stilstand.  - Eksamenskriterier fastsat i bilag.	1) Teoretisk og praktisk "grunduddannelse" for flyveledere under uddannelse.  2) Flyvelederuddannelse i arbejdsenheden (specifik for enheden og arbejdsområdet).	1) Bygger på kravene i STCW-konventionen <sup>16</sup> og på specifikke opgaver ombord.  2) Viden om regler for sejlads og tekniske regler (motor, ladning osv.).

13 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt forslaget til direktiv om kørekort (omarbejdet udgave), KOM(2003)621 af 8.10.2003.

14 Oplysningerne i denne tabel refererer til en igangværende undersøgelse om indførelse af et europæisk flyveledercertifikat.

15 1) - Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF af 4. april 2001 om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv, EFT L 136 af 18.5.2001, s. 17-41.  
- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveauet for søfartserhverv, KOM(2003)1.  
2) - Rådets direktiv 96/50/EF af 23. juli 1996 om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet, EFT L 235 af 17.9.1996.

16 STCW-konventionen om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold.

<b>- Uddannelsesinstitution</b>	- de uddannelsesinstitutioner eller andre organer, som den kompetente myndighed har godkendt til formålet.	1) Privat organisation. 2) Kompetent myndighed udpeget af medlemsstaten.	- Den kompetente myndighed fører tilsyn og kan uddelegere. Autorisation af uddannelsesinstitutioner.	1) Søfartsuddannelsesinstitution udpeget af medlemsstaten. 2) Ikke noget særligt organ.
<b>- Eksaminationsorgan</b>	- de uddannelsesinstitutioner eller andre organer, som den kompetente myndighed har godkendt til formålet.	1) Harmonisering af de sagkyndiges grunduddannelse. 2) Kompetent myndighed udpeget af medlemsstaten.	1) Grunduddannelse: uddannelsesinstitutionen. 2) Enhedsuddannelsen: eksaminatorer udpeget af den kompetente myndighed.	1) Kompetent myndighed udpeget af medlemsstaten. 2) Samme (metode ikke fastlagt).
<b>- Udstedelse</b>	- certifikat: den kompetente myndighed  - harmoniseret supplerende attest: jernbanevirksomheden	1) Den kompetente myndighed. 2) Den kompetente myndighed.	- Den kompetente nationale myndighed, uafhængig af uddannelsescentrene.	1) Den kompetente myndighed eller med dennes godkendelse. 2) Den kompetente myndighed.
<b>- Indehaver</b>	- certifikat: lokomotivføreren  - attest: jernbanevirksomheden	- 1 og 2) Chaufføren.	- Flyvelederen.	1) Søfolkene. 2) Bådføreren.
<b>Opbygning</b>	- EU-model: certifikat, harmoniseret supplerende attest.	1 og 2) EU-model.	- Ingen EU-model. Gensidig anerkendelse.	1) Ingen EU-model. 2) EU-model.
<b>System for tilsyn og kontrol</b>	- Periodisk lægeundersøgelse  - periodisk kontrol (rullende materiel og infrastruktur)  Efter- og videreuddannelse	1) Administrativ gyldighedsperiode, fornyelse nødvendig. 2) Harmoniseret periodisk lægeundersøgelse og efter- og videreuddannelse.	- Periodisk kontrol af fysisk og mental egnethed (fornyelse).  - Obligatorisk minimumsantal timer i aktivitet forudsætning for fornyelse.	1) Gyldigt i 5 år. 2) Gyldigt til man fylder 65 år.

## 5. LOVFORBEREDENDE HØRING

Kommissionen har hørt de berørte parter på grundlag af et høringsdokument, der blev offentliggjort på internettet den 2. juli 2003. Dokumentet blev forelagt på en conference, som Kommissionen holdt den 16. juli 2003 med repræsentanter for hele sektoren: infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, arbejdsmarkedsorganisationer og servicevirksomheder.

Dokumentet vakte bemærkelsesværdigt stor opmærksomhed. Kommissionen modtog cirka tredive officielle reaktioner, som den har lagt ud på webstedet Europa. Princippet om at stille forslag om fælles EU-regler for certificering af lokomotivførere fik en positiv modtagelse. Men man efterlyste stor forsigtighed, hvad angår de økonomiske virkninger af et sådant forslags krav om certificeringsmekanismer og dokumentation, som ikke har eksisteret før. Samtidig blev der fremsat mange kommentarer til enkelthederne i de foreslåede mekanismer og til spørgsmålet om, hvilke mindstekrav der skulle kontrolleres. Disse bemærkninger har i vid udstrækning inspireret Kommissionens videre arbejde med forslaget.

Høringen og alle ovennævnte forhold fører frem til den konklusion, at EU nødvendigvis må fastlægge en fælles model for certificering for at sikre den nødvendige ensartethed og gennemskuelse. Modellen følger princippet om gensidig anerkendelse og overlader i overensstemmelse med nærhedsprincippet ansvaret for udstedelse af grundcertifikatet til den enkelte medlemsstat og for udstedelse af den harmoniserede supplerende attest med specifikke godkendelser til jernbanevirksomheden.

Direktivforslagets bestemmelser indgår i den fælles transportpolitik. De medvirker derudover til fremskridt på områderne arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser og undviger risikoen for konkurrenceforvriddning.

## **6. DIREKTIVETS PRINCIPPER OG OPBYGNING**

### **6.1. Anvendelsesområde**

Kommissionen har truffet det valg i første omgang at begrænse direktivforslaget til at gælde lokomotivførere i grænseoverskridende trafik på interoperabilitetsvilkår.

Det har nemlig under forberedelserne vist sig, at en iværksættelse i to etaper vil være det mest hensigtsmæssige. Det først fornødne er at give mulighed for hurtig anvendelse af bestemmelserne om certificering af de lokomotivførere, der berøres mest direkte af åbningen af jernbanemarkedet og skal arbejde på andre medlemsstaters område. Det er i denne forbindelse, der opstår uomgængelige krav, som det haster at få gennemført af hensyn til sikkerheden i togdriften.

I næste fase vil Kommissionen på grundlag af en rapport om første fase udvide anvendelsen af det europæiske certifikat til alle lokomotivførere under hensyntagen til de undtagelser, der er gjort med hensyn til anvendelsesområdet i forslaget til direktiv om jernbanesikkerhed, der indgår i den anden jernbanepakke.

Af samme grunde vil det øvrige togpersonale, som indirekte har indflydelse på banetraffikkens sikkerhed, blive medtaget på et senere tidspunkt.

### **6.2. Fælles model for certificering af lokomotivførere**

For at sikre ensartetheden, både med hensyn til form og indhold, af de dokumenter, der attesterer egnetheden til at fremføre tog, fastlægger direktivforslaget en fælles model for certificering. Modellens forskellige elementer anerkendes gensidigt af medlemsstaterne.

Ideelt set burde lokomotivførere have et fælles dokument i form af et chipkort. Kortet skulle så udstedes af den kompetente myndighed, mens de forskellige specifikke elementer vedrørende banestrækninger, rullende materiel og periodisk kontrol skulle registreres i chippen. Disse registreringer kunne enten foretages af den kompetente myndighed eller, ved

uddelegering, af vedkommende jernbanevirksomhed eller et andet organ, der har fået opgaven overdraget.

Under den lovforberedende høring modsatte jernbanevirksomhederne sig på det kraftigste, at denne løsning blev iværksat med det samme. Det havde de forskellige grunde til:

- Der findes endnu ingen specifikationer for et sådant chipkort.
  - Sådanne kort skulle ajourføres så hyppigt, at den kompetente myndighed ville være nødt til at uddelegere denne opgave til jernbanevirksomhederne, som derfor ville være nødt til at anskaffe dyrt udstyr.
  - Det er ikke indlysende, hvad nytten af et sådant system er, i betragtning af det forholdsvis ringe antal lokomotivførere, der kører i grænseoverskridende trafik.

Derfor foreslår Kommissionen, at systemet iværksættes i to faser:

- Der udstedes indtil videre to dokumenter på grundlag af certificeringen: a) Et certifikat, der er et kort i samme format som det europæiske kørekort, som udstedes af den kompetente myndighed på grundlag af fælles kriterier, og som anerkendes gensidigt. b) En harmoniseret attest, som udstedes af den jernbanevirksomhed, der beskæftiger lokomotivføreren, og som bekræfter, at denne har de nødvendige specifikke kundskaber (rullende materiel, infrastruktur, periodisk kontrol).
  - På længere sigt samles disse to elementer i et chipkort, hvis funktionelle og tekniske specifikationer fastlægges ved en udvalgsprocedure.

For at sikre sammenhængen i EU's rammeforskrifter om jernbanesikkerhed foreskrives det, at den certifikatudstedende myndighed skal være den samme som den nationale sikkerhedsmyndighed, der skal oprettes i henhold til artikel 15 i direktivforslaget om jernbanesikkerhed (KOM(2002)21). Den samme myndighed får til opgave at oprette et nationalt certifikatregister, der skal gøre det muligt at finde frem til de vigtigste data om, hvad hver lokomotivfører har gjort for at erhverve og vedligeholde sine kompetencer.

Det, at medlemsstaternes anerkender hinandens certifikater og harmoniserede supplerende attester, som er udarbejdet efter en fælles model, skal muliggøre en øget mobilitet for lokomotivførerne, både mellem medlemsstater og mellem jernbanevirksomheder. Denne mobilitet forekommer uomgængeligt nødvendig med den øgede liberalisering af jernbanemarkedet, og den er i overensstemmelse med de forskellige traktatfæstede friheder, der er knyttet til etableringen af et enhedsmarked i sektoren.

### **6.3. Mindstekrav for erhvervelse af lokomotivførercertifikat**

På grundlag af de oplysninger, der fremkom under høringen og det øvrige forberedende arbejde, skal kravene omfatte mindst et alderskrav for fremførsel af tog, kriterier for medicinsk og psykologisk egnethed, erhvervs erfaring og viden om forskellige forhold, der vedrører fremførsel af tog samt endelig kendskab til de banestrækninger, der skal gennemkøres.

Det er vigtigt at bemærke, at der er tale om mindstekrav. Hvis en medlemsstat ønsker det, kan den stille yderligere krav, når den udsteder lokomotivførercertifikat på sit eget område. Men hvis en lokomotivfører med certifikat i overensstemmelse med forskrifterne i dette

direktivforslag har brug for et certifikat for at få adgang til denne medlemsstats område, skal staten anerkende de dele af certifikatet, der svarer til direktivets mindstekrav; den må altså kun forlange supplerende uddannelse vedrørende det pågældende stykke infrastruktur (kendskab til strækningen, signalerne, driftsreglementet osv.).

For at imødekomme visse betænkeligheder og opretholde et højt sikkerhedsniveau i det europæiske jernbanesystem, fastlægges der strenge krav til aspiranternes sprogfærdigheder. Lokomotivførerne skal have de færdigheder i det eller de sprog, som de pågældende infrastrukturforvaltere forlanger, og disse færdigheder skal sætte dem i stand til at kommunikere aktivt og effektivt i rutinemæssige situationer, svigtsituationer og nødsituationer.

Certifikatets fortsatte gyldighed er betinget af periodisk kontrol af, at mindstekravene er opfyldt. På den måde sikres en optimal servicekvalitet, der opfylder indlysende sikkerhedskrav.

I øvrigt erkendes kvaliteten af medlemsstaternes eksisterende uddannelsesinstitutioner og certificeringsprocedurer, hvorfor der i direktivforslaget åbnes mulighed for, at den kompetente myndighed kan uddelegere visse af de opgaver, der ellers er dens. Ansvar er stadig fuldt ud den kompetente myndigheds, men den kan uddelegere gennemførelsen af visse opgaver, eller give opgaverne i underentreprise, under den forudsætning, at de udføres, uden at der opstår interessekonflikter, og efter gennemsigtige og ikke-diskriminerende fremgangsmåder.

#### **6.4. Uddannelse og kompetencebedømmelse**

I dette direktivforslag indgår der som bilag V et generelt uddannelsesprogram, som skal gøre det muligt at opnå de faglige kundskaber, der er en forudsætning for at få certifikatet. Programmet suppleres af mere specifikke uddannelsesmål vedrørende rullende materiel og infrastruktur; disse kundskaber beskrives i forslagens bilag VI og VII og giver adgang til den harmoniserede supplerende attest.

Da uddannelsesmulighederne ofte er begrænsede, får medlemsstaterne pligt til at informere offentligheden om, hvordan man får lokomotivførercertifikat. De skal også godkende de institutioner, der skal stå for uddannelsen. Aspiranter skal have adgang til uddannelsen uden forskelsbehandling.

Medlemsstaterne skal desuden oplyse, hvordan aspiranternes kvalifikationer testes. For at sikre størst mulig gennemsigtighed og undgå enhver interessekonflikt, skal eksaminatorgrupperne sammensættes af personer, der er godkendt af den nationale sikkerhedsmyndighed.

#### **6.5. Kontrol- og sanktionssystem**

Den kompetente myndighed på det pågældende territorium kan til enhver tid kontrollere gyldigheden og indholdet af en lokomotivførers certifikat og harmoniserede supplerende attest.

For det tilfælde at en kompetent myndighed vurderer, at et certifikat udstedt af en anden medlemsstats kompetente myndighed eller en harmoniseret supplerende attest ikke opfylder mindstekravene, indeholder direktivforslaget en procedure, der giver mulighed for at anfægte certificeringen ved i første omgang at rette henvendelse til den udstedende myndighed (hhv. jernbanevirksomheden), derpå i givet fald til agenturet og i sidste instans til Kommissionen.



## **7. ØKONOMISKE VIRKNINGER AF DIREKTIVET**

### **7.1. Indledning**

De økonomiske virkninger er blevet vurderet ved at opstille to scenarier: et plausibelt referencescenario for den naturlige udvikling uden gennemførelse af det foreliggende forslag og et scenario, hvor forslaget gennemføres i to faser. Derpå er virkningen blevet vurderet som de to scenariers omkostninger og det udbytte, der kan opnås.

Ikke alle nødvendige data har været til rådighed, hvorfor vurderingen på flere punkter bygger på hypoteser.

Vurderingen vanskeliggøres navnlig af følgende forhold:

- Der findes ingen offentligt tilgængelige data om, hvilke omkostninger jernbanevirksomhederne afholder til uddannelse og certificering af deres lokomotivførere.
- Medlemsstaterne får stor frihed hvad angår gennemførelsen, hvad der betyder, at man burde operere med et uendeligt antal scenarier.
- Referencescenariet, som skal afspejle regelværket, som det ville have udviklet sig uden det foreliggende forslag, kan umuligt beskrives præcist i en situation, hvor medlemsstaterne har fuld frihed til at lovgive på området.

### **7.2. Referencescenario**

Under den lovforberedende høring anførte flere medlemsstater, at de havde til hensigt inden længe at vedtage national rammelovgivning for certificering af lokomotivførere, eller at de allerede havde sådanne regler. Disse hensigter vil uden tvivl brede sig, for det kommende direktiv om jernbanesikkerhed forlanger af medlemsstaterne, at de skal indføre nationale regler for certificering af jernbanevirksomheder. Gøres der ikke noget på europæisk plan, vil det således ikke vare længe, før vi står med 15 og derpå 25 nationale certificeringsprocedurer, der efter al sandsynlighed vil være indbyrdes stærkt forskellige og afspejle traditionel praksis i hver af de nationale jernbanevirksomheder.

Her skal løsningerne altså findes i hvert enkelt tilfælde ud fra den grænseoverskridende trafik, der bliver tale om, sådan som det er beskrevet i den afsluttende Atkins-rapport, der er omtalt i kapitel 3. Lokomotivførerne uddannes og certificeres først i én medlemsstat og må derpå gennemgå endnu en uddannelse/certificering i hver ny stat, som de skal køre i. Det vil sige, at uddannelserne lægges oven i hinanden uden forud fastlagt strategi med alt, hvad det kan medføre af gentagelser, ekstraomkostninger og tidsspilde.

### **7.3. Scenario for gennemførelse af direktivet**

Direktivet skal iværksættes i to faser:

- I fase 1 anvendes det på lokomotivførere i grænseoverskridende trafik.
- I fase 2 anvendes det på alle andre lokomotivførere.

Den kompetente myndighed kan fungere på to måder:

- Enten spiller den kun en rolle som "kontrollerende" myndighed. Udstedelsen af certifikater uddelegeres til en jernbanevirksomhed, undtagen for konkurrerende virksomheders lokomotivførere. Registret oprettes af denne virksomhed eller af en neutral tredjepart, f.eks. infrastrukturforvalteren. Jernbanevirksomhederne udsteder de harmoniserede supplerende attester.
- Eller også udfylder den kompetente myndighed hele sin rolle som udstedende og kontrollerende myndighed. Den udsteder certifikater og opretter registret, og giver eventuelt den tekniske og edb-mæssige del af arbejdet i underentreprise. Jernbanevirksomhederne udsteder de harmoniserede supplerende attester.

Uanset hvilken løsning der vælges, vil der være forskel på virkningerne for forskellige aktører, men som helhed vil omkostningerne være nogenlunde de samme.

#### **7.4. Andre hypoteser**

##### *7.4.1. Antal lokomotivførere, der skal have certifikat*

Man må regne med, at der i EU er omkring 200.000 lokomotivførere. I første fase (der gælder trafikken over grænserne) vil højst 5% blive berørt, dvs. cirka 10.000 lokomotivførere. Det forudsættes, at den øgede trafik over grænserne vil medføre en årlig vækst på 5%, dvs. 500 lokomotivførere om året. Videre forudsættes det, at der udskiftes 5% eller 500 af lokomotivførerne om året. Der skal således udstedes certifikat til 1000 lokomotivførere om året i fase 1, men 10.000 i fase 2.

I betragtning af det store antal lokomotivførere, der skal have certifikat, kan man forestille sig at lade de to faser lappe ind over hinanden. Certificeringen af de andre lokomotivførere kunne begynde, inden der er udstedt certifikat til alle dem, der arbejder i grænseoverskridende trafik.

##### *7.4.2. Omkostninger til eksaminatorer*

Der skal en eksaminator til for hver 50 lokomotivførere, dvs. 20 uafhængige eksaminatorer i fase 1 og 200 i fase 2. Eksaminatorerne skal rekrutteres blandt de nuværende lokomotivførere. Det vil medføre en meromkostning per lokomotivfører, der anslås til 1000 EUR i fase 1 og 500 EUR i fase 2, plus et engangsbeløb i starten af hver fase.

##### *7.4.3. Omkostninger til godkendelse*

Disse omkostninger bygger på følgende forudsætning: En person per stat i et år til at etablere systemet i fase 1, det dobbelte i fase 2. Desuden skal der bruges en tiendedel årsværk per år per stat for at vedligeholde systemet.

##### *7.4.4. Omkostninger til produktion af certifikatet*

Den foreslåede model svarer til den europæiske kørekortmodel i vejsektoren. Kørekortet er et plastkort, der skal fremstilles i millioner af eksemplarer til bilister. Ved sådanne mængder anslås produktionsomkostningerne til 20 cent per kort.

##### *7.4.5. Udbytte i form af kortere uddannelsesetid*

Atkins-undersøgelsen fra 2002 viste, at det for den undersøgte grænseoverskridende trafik krævede en stor uddannelsesindsats at kvalificere lokomotivførerne til at krydse grænserne. Direktivet skal gøre det muligt at mindske både den tid, det tager at uddanne sådanne

lokomotivførere, ved fra starten at tage hensyn til det internationale element, og den tid de efterfølgende nødvendige prøver tager. Den sparede tid kan anslås til mindst 10% af den tid, det gennemsnitligt tager at uddanne en lokomotivfører.

#### 7.4.6. *Udbytte i form af mindre tidsforbrug på certificering i jernbanevirksomhederne*

Efter direktivet om jernbanesikkerhed skal en jernbanevirksomhed søge om et sikkerhedscertifikat, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde specifikke krav, der er nødvendige for sikker togdrift på det relevante net. Kravene kan vedrøre anvendelse af TSI'er og nationale sikkerhedsregler, procedurer for udstedelse af certifikater til personalet og godkendelse af, at jernbanevirksomhedens rullende materiel tages i brug. Hvad angår personalet, bygger udstedelsen af sikkerhedscertifikat på dokumentation fra jernbanevirksomheden for udvælgelsen af de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale eller kontrahenters personale, herunder dokumentation for, at dette personale opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret.

Direktivet skal gøre det muligt at afkorte den tid, det tager for jernbanevirksomheden at udarbejde dokumentationen, og for den nationale sikkerhedsmyndighed at vurdere dokumentationen.

En undersøgelse, NERA for nylig har foretaget, opgiver følgende tal for EU15:

- Antal beskæftigede ved jernbanerne i Europa: ca. 800 000.
- Gennemsnitlige lønomkostninger: 40 000 EUR om året.
- Samlet lønsum: 32 000 mio. EUR om året.
- Personaleudgifternes gennemsnitlige andel af driftsomkostningerne: 50%.
- Gennemsnitlige driftsomkostninger: 64 000 mio. EUR om året.
- Indtægter i forhold til driftsudgifter: gennemsnitligt 70%, dvs. ca. 44 800 mio. EUR om året.
- Godstransportens andel af de samlede indtægter: ca. 30%, dvs. ca. 13 440 mio. EUR om året.

Udbyttet er ikke det samme for en etableret virksomhed og for en virksomhed, der er ny på markedet, men en besparelse på en måned i den tid, det tager at erhverve et sikkerhedscertifikat til grænseoverskridende trafik, er en betydelig økonomisk besparelse, både i administrationsomkostninger og i startudgifter. Ved at ekstrapolere fra ovenstående tal for EU15 til EU25 med befolkningens størrelse som reference (NERA vurderede, at forholdet mellem trafikniveauer svarer nogenlunde til forholdet mellem befolkningsstørrelser) kan det med rimelighed antages, at der bliver et gennemsnitligt årligt udbytte på 5,3 mio. EUR.

#### 7.4.7. *Udbytte på grund af risikoreduktion*

Jernbanevirksomhederne er ansvarlige for at udvælge og uddanne deres lokomotivførere. Forslaget fastlægger minimumsbetingelser for udvælgelse og uddannelse af lokomotivførere samt en proces for certificering af lokomotivførere. Man kan altså være sikker på, at direktivet vil gøre det muligt at mindske visse former for risiko for jernbanesikkerheden, f.eks. den

risiko, som skyldes virksomheder, der ikke hidtil har anvendt minimumskravene til udvælgelse og uddannelse af personalet, eller visse elementer i certificeringsprocessen.

En arbejdsgruppe under jernbanernes lægetjenesteforening UIMC (Union Internationale des Services médicaux des Chemins de fer) har for eksempel for nylig undersøgt spørgsmålet om psykologisk vurdering af personale med sikkerhedsopgaver. Den udsendte i september 2003 en rapport, hvor den anbefaler systematisk brug af psykologiske prøver ved udvælgelsen og ved 50-års-lægeundersøgelsen, men også når der opstår tvivl om evnen til at varetage sikkerhedskritiske opgaver. Rapporten anfører eksempler på ulykker, der kunne være undgået, hvis der var truffet forholdsregler, efter at psykologiske test havde givet visse indikationer.

Man kan altså konstatere, at pligten til at anvende godkendte eksaminatorer, fastlægge minimumskrav, kontrollere visse kriterier regelmæssigt og certificere personalet under overholdelse af en væsentlig etapefølge, er elementer, der bidrager til at mindske risikoen for fejl, hændelser og ulykker.

Den form for udbytte er det svært at sætte tal på. F.eks. er EVORYS i en igangværende cost-benefit-undersøgelse inden for rammerne af direktiv 2001/16/EF om indførelse af ERTMS over en tyveårig periode nået frem til et udbytte på 6,5 mio. EUR. Tallet repræsenterer en aktualiseret nettoværdi (*Net Present Value*-metoden) og bygger på en nedgang i antallet af dræbte på 14. Tallet medregner ikke værdien af færre tilskadekomne eller færre materielle skader, og omfatter kun virkningerne for EU15-området. En anden kilde foreligger i den økonomiske analyse, der blev udført i 2000 for TSI'en styringskontrol og signaler. Her angives den aktualiserede nettoværdi til 3,7 mio. EUR. I disse undersøgelser sættes værdien til 1,5 mio. EUR for hver dødsulykke.

#### 7.4.8. Udbytte i forbindelse med større mobilitet mellem virksomheder

Direktivet vil bevirke, at det bliver lettere for lokomotivførerne at få ansættelse i en ny virksomhed. De samfundsmæssige omkostninger ved lukning eller omstrukturering af virksomheder bliver altså lavere. Der kan dog også ske det, at mobiliteten på eget initiativ øges, hvad der kan give ekstra rekrutteringsomkostninger. Et rigtigt lokomotivførermarked i EU kan gøre erhvervet mere attraktivt. Den forventede større dynamik på det europæiske jernbanemarked burde på længere sigt øge beskæftigelsesperspektiverne.

#### 7.5. Sammenligningstabel

Værdier i faste, ikke diskonterede euro.

	Referencescenario	Direktivets fase 2	Direktivets fase 2
<b>Omkostninger</b>			
Gennemsnitlige omkostninger til uddannelse af en lokomotivfører	45 000 EUR	Ingen virkninger	Ingen virkninger
Pligt til uafhængig eksaminering	Cirka 35 mio. EUR	Ca. 1000 EUR/lokofører eller 1 mio.	Ca. 500 EUR/lokofører eller 5 mio.

		EUR/år plus 1 mio. EUR i 2007. I alt 11 mio. EUR	EUR/år plus 10 mio. EUR i 2009. I alt 60 mio. EUR
Pligt til godkendelse	Cirka 6 mio. EUR	1 mio. EUR i 2006 plus 0,1 mio. EUR/år. I alt 2 mio. EUR.	5 mio. EUR i 2008 plus 0,5 mio. EUR/år. I alt 10 mio. EUR.
Etablering af registret og forvaltning	Cirka 34 mio. EUR	1 mio. EUR per stat i 2006 plus 0,1 mio. EUR per stat/år. I alt 46 mio. EUR.	0,1 mio. EUR per år/stat. I alt 23 mio. EUR.
Fremstilling af papircertifikater	Cirka 12 mio. EUR	Ingen	Ingen
Fremstilling af EU-certifikater	Ingen	2 mio. EUR i 2006, derpå 40 000 EUR per år. I alt 2,4 mio. EUR.	200 000 EUR per år. I alt 2 mio. EUR.
Fremstilling af harmoniserede attester	Ingen	60.000 EUR per år. I alt 0,6 mio. EUR.	60 EUR per certifikat. I alt 12 mio. EUR.
<b>Omkostninger I ALT</b>	<b>Cirka 87 mio. EUR</b>	<b>62 mio. EUR</b>	<b>107 mio. EUR</b>
<b>Udbytte</b>			
Udbytte: kortere lokoføreruddan- nelse for andet land	Ingen	4,5 mio. EUR/år. I alt 45 mio. EUR.	4,5 mio. EUR/år. I alt 45 mio. EUR.
Udbytte: mindre omfattende lokoførercer- tificering for andet	Ingen	0,1 mio. EUR/år. I alt 1 mio. EUR.	0,1 mio. EUR/år. I alt 1 mio. EUR.

<b>land</b>			
Udbytte: mindre tidsforbrug til certificering af virksomhed	Cirka 26,5 mio. EUR	5,3 mio. EUR/år. I alt 53 mio. EUR.	5,3 mio. EUR/år. I alt 53 mio. EUR.
Udbytte: risikoreduktion	Cirka 14 mio. EUR	7 mio. EUR	21 mio. EUR
Udbytte: mobilitet ml. virksomheder	Cirka -20 mio. EUR (samfundsmæssige omkostninger)	Ingen	Ingen
<b>Udbytte I ALT</b>	<b>Cirka 20,5 mio. EUR</b>	<b>106 mio. EUR</b>	<b>120 mio. EUR</b>
<b>SALDO</b>	<b>-66,5 mio. EUR</b>	<b>+44 mio. EUR</b>	<b>+13 mio. EUR</b>

#### 7.6. Konklusion

At videreføre den nuværende situation uden at gennemføre direktivet kan påføre de 25 medlemsstater et tab på 66,5 mio. EUR i de kommende år.

Godkendes direktivforslaget, vil staterne ikke blot slippe for dette tab, men få en gevinst på 44 mio. EUR i første fase (certificering af lokomotivførere i grænseoverskridende trafik) og 13 mio. EUR i anden fase (certificering af alle de lokomotivførere).

#### 8. BEMÆRKNINGER TIL ARTIKLERNE

##### Artikel 1

Direktivforslagets formål anføres, og infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ansvarsområder bekræftes.

##### Artikel 2

Definitioner.

##### Artikel 3

Anvendelsesområdet defineres. Direktivet gælder ikke kun for lokomotivførere, men også for andet personale på lokomotivet eller toget, som direkte eller indirekte medvirker til at fremføre toget, og hvis erhvervs kvalifikationer dermed har betydning for banetraffikkens sikkerhed. Under de lovforberedende høringer krævede flere eksperter og myndigheder fælles europæiske regler om certificering af personale, der har sikkerhedskritiske opgaver, og Europa-Parlamentet stillede samme krav i ændringsforslag under første- og andenbehandlingen af den anden jernbanepakke.

##### Artikel 4

Denne artikel beskriver Fællesskabets certificeringsmodel og henviser til bilag I. Modellen består af tre dele: selve certifikatet, den harmoniserede supplerende attest og de data, der skal optages i det nationale register.

#### Artikel 5

Det fastlægges, hvem der udsteder certifikatet og den harmoniserede attest.

#### Artikel 6

Her fastlægges certifikatets og den supplerende harmoniserede attestations gyldighedsområde.

#### Artikel 7 til 11

I disse artikler fastlægges kravene til aspiranter, der ansøger om certifikat og harmoniseret supplerende attest.

#### Artikel 14

Her fastlægges betingelserne for at en lokomotivfører kan bevare sit certifikat og sin harmoniserede supplerende attest. Det drejer sig bl.a. om periodiske kontroller som f.eks. lægeundersøgelser og kontrol af strækningskendskab.

#### Artikel 15

I denne artikel fastlægges det, hvilke virkninger det får for certifikatet, når en lokomotivfører overgår fra en jernbanevirksomhed til en anden eller forlader sit job.

#### Artikel 16 til 19

Her fastlægges det, hvilke opgaver de kompetente myndigheder har med at udstede certifikater, og hvilken ordning der gælder for uddelegering af disse opgaver.

#### Artikel 20

Her fastlægges kravene til registrering af data i hele processen for certificering af lokomotivførere.

#### Artikel 21 til 24

Her fastlægges procedurerne i forbindelse med uddannelse, eksamener og uafhængige evalueringer.

#### Artikel 25

Denne artikel indeholder bestemmelserne for andet personale på lokomotivet eller toget, som direkte eller indirekte medvirker til at fremføre toget, og hvis erhvervs kvalifikationer dermed har betydning for banetrafikens sikkerhed.

#### Artikel 26 og 27

Her anføres det, hvilke kontroller den kompetente myndighed kan gennemføre, og hvilke sanktioner medlemsstaterne skal indføre.

#### Artikel 28

Denne artikel fastsætter undtagelsesmulighederne. De tilladte undtagelser er identiske med dem, der er fastsat i jernbanesikkerhedsdirektivet.

#### Artikel 29 og 30

Sædvanlige bestemmelser om ændring af bilag og udvalgsprocedurer. Det kompetente udvalg bliver det, der er nedsat i henhold til interoperabilitetsdirektiverne, og dette udvalg får også kompetencen i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet.



## Artikel 31

Jernbaneagenturet skal følge med i iværksættelsen af direktivet og udarbejde en rapport om certificeringens udvikling. Denne rapport vil gøre det muligt at træffe de nødvendige foranstaltninger, inden direktivet bringes i anvendelse for alle lokomotivførere og andet personale.

## Artikel 32 og 33

Standardbestemmelser om gennemførelse af direktivet i national ret.

## Artikel 34

I denne artikel foreslås det, at direktivet gennemføres gradvis: først gennemførelse i national ret og oprettelse af de nationale registre, derpå certificering af lokomotivførere i grænseoverskridende trafik og endelig certificering af de andre lokomotivførere og andet personale. Artiklen indeholder desuden bestemmelserne om lokomotivførere, der udøver deres erhverv eller er under certificering efter gældende regler, før dette direktiv træder i kraft.

## BILAG I

I dette bilag præciseres EU-modellen for hvert element i certificeringen: certifikatet, den harmoniserede supplerende attest og de data, der skal optræde i registret.

## BILAG II

Dette bilag beskriver lokomotivførerens opgaver.

## BILAG III

Grundkravene ved udvælgelse af lokomotivførere præciseres nærmere: skoleuddannelsens længde, lægeundersøgelser, sprogprøver. De nødvendige periodiske kontroller beskrives også nærmere. Bilaget ligger tæt op ad den aftale, arbejdsmarkedets parter underskrev den 27. januar 2004.

## BILAG IV

Bilaget indeholder de kriterier, der skal følges for det generelle uddannelsesprogram og prøverne.

## BILAG V

Målsætningerne for de generelle faglige kundskaber anføres. Bilaget ligger tæt op ad den aftale, arbejdsmarkedets parter underskrev den 27. januar 2004.

## BILAG VI

Målsætningerne for de faglige kundskaber vedrørende det rullende materiel anføres. Bilaget ligger tæt op ad den aftale, arbejdsmarkedets parter underskrev den 27. januar 2004.

## BILAG VII

Målsætningerne for de faglige kundskaber vedrørende infrastruktur anføres. Bilaget ligger tæt op ad den aftale, arbejdsmarkedets parter underskrev den 27. januar 2004.

### 9. SUBSIDIARITET

Det foreslåede direktiv sigter mod at fastlægge en fælles lovramme for certificering af lokomotivførere og togpersonale, som har til opgave at transportere personer og gods. Det vil gøre det lettere for personalet at arbejde under interoperabilitetsvilkår. Det vil medvirke til at øge den internationale jernbanetrafik, til at opretholde eller øge sikkerhedsniveauet ved at sikre kvaliteten i det kørselsansvarlige personales præstationer, idet det sikres og kontrolleres, at kompetenceniveauerne svarer til de benyttede europæiske banenet, til at effektivisere forvaltningen af lokomotivførere, der arbejder under interoperabilitetsvilkår for jernbanevirksomhederne, og til at mindske risikoen for social dumping.

Da disse mål ikke kan nås i tilstrækkelig grad af medlemsstaterne hver for sig, hvad der fremgår af den undersøgelse, Kommissionen foretog i 2002 (se kapitel 3), men bedre kan realiseres på EU-niveau, sådan som det påvises i ovenstående vurdering af de økonomiske virkninger (se kapitel 7), kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

### 10. FINANSIELLE VIRKNINGER

Dette forslag er ikke ledsaget af en finansieringsoversigt.

Til de beslutningsprocedurer, der fastlægges i forslaget, gøres der brug af et eksisterende udvalg (direktiv 96/48/EF, artikel 21). Omkostningerne til eventuelle supplerende møder vil blive afholdt over budgetkontoen for dette udvalg.

De omkostninger, direktivet medfører for Jernbaneagenturet, afholder agenturet selv; de er allerede delvis taget i betragtning i den finansieringsoversigt, der ledsager forslaget til forordning om oprettelse af dette agentur, og som indgår i den anden jernbanepakke. Det er ifølge forordningen agenturets direktørs opgave i givet fald at stille forslag om budgetstigninger efterhånden som de reelle behov viser sig.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>17</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>18</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>19</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251<sup>20</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/xxx/EF af ... om jernbanesikkerhed<sup>21</sup> skal infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne fastlægge deres sikkerhedsledelsessystem således, at jernbanesystemet kan opfylde de fælles sikkerhedsmål, at det opfylder de nationale sikkerhedsregler og de sikkerhedskrav, der fastlægges i tekniske specifikationer for interoperabilitet, og at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder anvendes. Dette sikkerhedsledelsessystem omfatter bl.a. programmer for personaleuddannelse og ordninger, der gør det muligt at sikre, at personalets kompetencer vedligeholdes, og at opgaverne udføres i overensstemmelse hermed.
- (2) Direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed] fastsætter, at en jernbanevirksomhed skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat for at få adgang til jernbaneinfrastrukturen.
- (3) I overensstemmelse med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner<sup>22</sup> har jernbanevirksomheder, der er indehavere af en licens, siden den 15. marts 2003 haft adgang til det transeuropæiske godsbanenet og vil senest fra 2008 få adgang til hele nettet til at udføre international banegodstransport. I den

---

<sup>17</sup> EUT C af , s. .

<sup>18</sup> EUT C af , s. .

<sup>19</sup> EUT C af , s. .

<sup>20</sup> EUT C af , s. .

<sup>21</sup> EUT L [...] af [...], s. [...].

<sup>22</sup> EFT L 237 af 24.8.1991. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

anden jernbanepakke<sup>23</sup> udvides denne adgangsret til hele nettet for international bane-godstransport til at gælde alle typer af banegodstransport. Denne gradvise udvidelse af adgangsrettighederne vil uvægerligt føre til en forøgelse af den grænseoverskridende jernbanegodstransport. Og deraf følger en øget efterspørgsel efter lokomotivførere, der er uddannet og certificeret til grænseoverskridende trafik.

- (4) En undersøgelse, som Kommissionen foretog i 2002, viste, at der var store forskelle mellem de nationale lovgivninger om betingelserne for certificering af lokomotivførere. For at imødegå denne forskellighed og samtidig opretholde det nuværende høje sikkerhedsniveau inden for jernbanesystemet i Fællesskabet bør der fastsættes fællesskabsregler for certificering af lokomotivførere.
- (5) Disse fællesskabsregler bør som led i den fælles transportpolitik også bidrage til gennemførelsen af Fællesskabets politikker vedrørende arbejdskraftens frie bevægelighed, etableringsfriheden og den frie udveksling af tjenesteydelser, dog således at eventuel konkurrenceforvridning undgås.
- (6) For at sikre den fornødne ensartethed og gennemskuelighed bør Fællesskabet fastlægge en standardmodel for et dokument, der tjener som bevis for, at lokomotivførerne dels opfylder visse grundlæggende krav og egnethedskriterier, dels har den fornødne kompetence, og dette dokument bør være genstand for medlemsstaternes gensidige anerkendelse; ansvaret for udstedelse af grundcertifikatet overlades til medlemsstaterne, mens jernbanevirksomhederne får ansvaret for at udstede den harmoniserede supplerende attest.
- (7) Disse fælles bestemmelser bør især have til formål at lette lokomotivførernes mobilitet mellem medlemsstater, men også mellem jernbanevirksomheder, og endelig generelt at gøre det lettere for alle aktører inden for jernbanesektoren at anerkende certifikater og harmoniserede supplerende attester. Med henblik herpå må det nødvendigvis fastlægges, hvilke mindstekrav en aspirant skal opfylde for at erhverve et grundcertifikat og en supplerende harmoniserede attest.
- (8) Kravene bør vedrøre mindstealder for fremførsel af tog, aspirantens fysiske og psykologiske egnethed, erhvervs erfaring og kundskaber på visse områder, der er relevante for fremførsel af tog, samt kendskab til den infrastruktur, han skal benytte.
- (9) Dette direktiv bør ikke berøre anvendelsen af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>24</sup> eller af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>25</sup>.
- (10) Alle oplysningerne i certifikatet, den harmoniserede supplerende attest og registrene bør anvendes af de nationale sikkerhedsmyndigheder for at lette evalueringen af certificeringen af personalet som omhandlet i artikel 10 og 11 i direktiv 2004/xxx/EF

---

<sup>23</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet – "Mod et integreret europæisk jernbanesystem" af 23. januar 2002, KOM(2002)18.

<sup>24</sup> EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31.

<sup>25</sup> EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

om jernbanesikkerhed og fremskynde udstedelsen af de sikkerhedscertifikater, der er omhandlet i de nævnte artikler.

- (11) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>26</sup>.
- (12) Medlemsstaterne bør fastsætte relevante kontrolforanstaltninger og sanktioner mod overtrædelser af deres nationale bestemmelser om gennemførelse af dette direktiv.
- (13) For at jernbanetransporten kan fungere tilfredsstillende, er det nødvendigt, at lokomotivførere, der i forvejen udøver deres erhverv inden dette direktivs ikrafttræden, kan bevare deres erhvervede rettigheder i en overgangsperiode.
- (14) Da indførelsen af fælles rammebestemmelser om certificering af personale i lokomotiver og tog til passagerbefordring og godstransport ikke kan realiseres af medlemsstaterne, kan Fællesskabet i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5, træffe foranstaltninger. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

---

<sup>26</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

# Kapitel I

## Formål, anvendelsesområde og definitioner

### *Artikel 1* *Formål*

Dette direktiv fastsætter betingelserne og procedurerne for certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet. I denne sammenhæng fastsætter det også de opgaver, som påhviler de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, lokomotivførere og andre aktører inden for sektoren, bl.a. jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og uddannelsescentre.

Ansættelse af togpersonale, der er certificeret i overensstemmelse med dette direktiv, fritager ikke jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne for forpligtelsen til at indføre et internt system til tilsyn med og kontrol af deres togpersonales kvalifikationer og adfærd som led i artikel 9 og bilag III i direktiv 2004/xxx/EF om jernbanesikkerhed. Certifikatet fritager hverken jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren for deres ansvar på sikkerhedsområdet, og især uddannelse af deres personale.

### *Artikel 2* *Definitioner*

I dette direktiv gælder følgende definitioner:

- a) a) "kompetent myndighed": Myndighed, der af medlemsstaten er beføjet til at udstede lokomotivførercertifikat efter at have forvissnet sig om, at aspiranten opfylder de gældende krav. Det drejer sig om den nationale sikkerhedsmyndighed, der er oprettet i medfør af artikel 16 i direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed].
- b) "lokomotivfører": Person, der er i stand til på en selvstændig, ansvarsfuld og sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde at føre rangerlokomotiver, arbejdstog eller tog til passagerbefordring eller godstransport. Lokomotivførerens opgaver er anført i bilag II til dette direktiv.
- c) "togpersonale": I dette direktiv forstås ved togpersonale dels lokomotivførere, dels "andet personale" på lokomotivet eller toget, som indirekte medvirker til at fremføre toget, og hvis faglige kvalifikationer dermed har betydning for banetrafikens sikkerhed.
- d) "infrastrukturforvalter": ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur eller en del deraf, jf. artikel 3 i direktiv 91/440/EØF.

- e) "jernbanevirksomhed": Enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i godstransport og/eller personbefordring med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften; det omfatter også virksomheder, som kun leverer trækraft.
- f) "tekniske specifikationer for interoperabilitet" ("TSI"): De specifikationer, der er vedtaget som led i Rådets direktiv 96/48/EF<sup>27</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF<sup>28</sup>, og som skal overholdes for sikre interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanesystem.
- g) "agenturet": Det Europæiske Jernbaneagentur, der er oprettet ved [Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2004]<sup>29</sup>.
- h) "sikkerhedscertifikat": Certifikat, som den nationale sikkerhedsmyndighed udsteder til en jernbanevirksomhed, jf. artikel 10 i direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed].
- i) "sikkerhedsgodkendelse": Certifikat, som den nationale sikkerhedsmyndighed udsteder til en infrastrukturforvalter, jf. artikel 11 i direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed].

*Artikel 3  
Anvendelsesområde*

Dette direktiv tager sigte på certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet for en jernbanevirksomhed, der skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat, eller en infrastrukturforvalter, der skal være i besiddelse af en sikkerhedsgodkendelse.

## **Kapitel II Certificering af lokomotivførere**

*Artikel 4  
Fællesskabsmodel for certificering*

1. Alle lokomotivførere skal være i besiddelse af de nødvendige egenskaber og kvalifikationer for at kunne fremføre tog og være indehaver af følgende dokumenter:
  - a) Et certifikat, der viser førerens identitet, den udstedende myndighed og gyldighedsperioden. Certifikatet tilhører lokomotivføreren og udstedes efter ansøgning fra en lokomotivfører aspirant, der opfylder de minimumskrav, der stilles til helbred og psykologisk egnethed, grundlæggende skoleuddannelse og generelle faglige kvalifikationer. Certifikatet udformes som foreskrevet i bilag I.

---

<sup>27</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.

<sup>28</sup> EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

<sup>29</sup> EUT L [...] af [...].

- b) En harmoniseret attest, der beviser, at indehaveren inden for rammerne af jernbanevirksomhedens - eller hvis lokomotivføreren er ansat af en infrastrukturforvalter, dennes - sikkerhedsledelsessystem har gennemgået en supplerende uddannelse; attesten angiver, hvilket rullende materiel og på hvilken infrastruktur indehaveren har ret til at køre. Den harmoniserede attest udformes som foreskrevet i bilag I.
2. Den harmoniserede supplerende attest giver adgang til at fremføre lokomotiver inden for en eller flere af følgende kategorier:
    - a) kategori A: rangerlokomotiver og arbejdstog
    - b) kategori B: personbefordring
    - c) kategori C: godstransport.
  3. For så vidt angår det i stk. 1, litra a), nævnte certifikat, finder den generelle ordning for anerkendelse af erhvervsuddannelser, der er indført ved Rådets direktiv 92/51, fortsat anvendelse på anerkendelse af faglige kvalifikationer hos lokomotivførere, der er statsborgere i en medlemsstat, og som har opnået deres uddannelsesbevis i et tredjeland. Lokomotivførere, der får anerkendt deres faglige kvalifikationer på dette grundlag, bør certificeres i overensstemmelse med dette direktiv.

#### *Artikel 5* *Udstedende organer*

1. Det i artikel 4, stk. 1, litra a), nævnte certifikat udstedes af den kompetente myndighed, der omhandlet i artikel 2, litra a). Den kompetente myndighed kan kun uddelegere denne opgave på de i artikel 17 fastsatte betingelser.
2. Den i artikel 4, stk. 1, litra b), nævnte harmoniserede attest udstedes af den jernbanevirksomhed, som beskæftiger lokomotivføreren, eller i givet fald, af infrastrukturforvalteren.

#### *Artikel 6* *Gensidig anerkendelse*

1. Når en lokomotivfører er i besiddelse af et certifikat og en harmoniseret supplerende attest, der er udstedt i overensstemmelse med dette direktiv, har den pågældende ret til at fremføre tog, forudsat at den jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, der er ansvarlig for den pågældende trafik, er indehaver af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, og kun på banestrækninger, som både den harmoniserede supplerende attest og sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen gælder for.
2. Certifikater, som en medlemsstat har udstedt efter reglerne i dette direktiv, anerkendes af de øvrige medlemsstaterne.



## **Kapitel III**

### **Betingelser og procedure for erhvervelse af certifikat og harmoniseret supplerende attest**

#### *Artikel 7* *Mindstekrav*

For at erhverve et certifikat skal aspiranten opfylde de mindstekrav, der er fastsat i artikel 8, 9 og 11, stk. 1 og 2.

For at erhverve en harmoniseret supplerende attest skal aspiranten være i besiddelse af et certifikat og opfylde de mindstekrav, der er fastsat i artikel 10 og 11, stk. 1, 3 og 4.

En medlemsstat kan stille større krav ved udstedelsen af certifikater på sit eget område, jf. dog artikel 6.

#### *Artikel 8* *Mindstealder*

Aspiranten skal være fyldt 20 år. Medlemsstaterne kan dog udstede et certifikat til en aspirant, der er fyldt 18 år; i så fald er certifikatets gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område.

#### *Artikel 9* *Uddannelse og grundlæggende kvalifikationer*

1. Aspiranten skal have en grunduddannelse svarende til niveau 3 i Rådets beslutning 85/368/EØF<sup>30</sup> og opfylde de krav, der er fastsat bilag III.
2. Aspiranten skal godtgøre sin fysiske og mentale egnethed ved en undersøgelse foretaget af en læge, der er anerkendt af den kompetente myndighed. Undersøgelsen omfatter mindst de forhold, der er anført i punkt 2.1 og 4 i bilag III.
3. Aspiranten skal godtgøre sin psykologiske egnethed ved en undersøgelse foretaget af en psykolog, der er anerkendt af den kompetente myndighed. Undersøgelsen omfatter mindst de forhold, der er anført i punkt 2.2 i bilag III.
4. Det kriterium for de grundlæggende sprogfærdigheder, der er nævnt i punkt 5 i bilag III, skal være opfyldt og underkastes kontrol, hver gang en lokomotivfører skal køre på nye strækninger, som stiller nye krav til sprogfærdigheder.

---

<sup>30</sup> EFT L 199 af 31.7.1985, s. 56.

*Artikel 10*  
*Erhvervs erfaring*

Med forbehold af artikel 6 kan en medlemsstat på sit eget område kræve, at aspiranten dokumenterer mindst to års erhvervs erfaring inden for kategori A, jf. artikel 4, stk. 2, litra a), inden den pågældende kan få adgang til kategori B og C.

*Artikel 11*  
*Faglige kvalifikationer*

1. Aspiranten skal have fulgt et komplet uddannelsesforløb, som det er beskrevet i punkt 1 i bilag IV, og som består af en del, der vedrører certifikatet og en anden del, som vedrører den harmoniserede supplerende attest. Undervisningsmetoden skal opfylde kriterierne i punkt 2 og 3 i bilag IV.
2. Aspiranten skal have bestået en prøve i almene faglige kundskaber; prøven skal mindst omfatte de generelle emner, der er anført i bilag V.
3. Aspiranten skal have bestået en prøve i faglige kundskaber om det rullende materiel, for hvilket der ansøges om en harmoniseret supplerende attest; prøven skal mindst omfatte de generelle emner, der er anført i bilag VI.
4. Aspiranten skal have bestået en prøve i faglige kundskaber om den infrastruktur, for hvilken der ansøges om en harmoniseret supplerende attest. Prøven skal mindst omfatte de generelle emner, der er anført i bilag VII. I givet fald omfatter prøven også sprogfærdigheder i overensstemmelse med artikel 9, stk. 4.

*Artikel 12*  
*Ansøgning om certifikat*

1. Den kompetente myndighed offentliggør proceduren for erhvervelse af certifikat, herunder de fornødne formularer.
2. Ansøgning om certifikat indgives til den kompetente myndighed af aspiranten eller dennes arbejdsgiver.
3. Ansøgninger til den kompetente myndighed kan vedrøre:
  - a) udstedelse af et nyt certifikat: i så fald drejer det sig om en lokomotivfører på begynderniveau, en lokomotivfører, der har udøvet erhvervet inden dette direktivs ikrafttræden, eller en anmodning om udstedelse af duplikat.
  - b) en ajourføring: et eller flere data i certifikatet har ændret sig, og certifikatet skal ajourføres.

*Artikel 13*  
*Udstedelse af certifikat*

Den kompetente myndighed udsteder certifikatet senest tre uger efter at have modtaget alle de fornødne dokumenter.

Certifikatet udstedes på den udstedende medlemsstats officielle sprog. Certifikatet skal fornyes hvert femte år.

Certifikatet tilhører lokomotivføreren og udstedes i ét eksemplar. Certifikatet må kun kopieres af den kompetente myndighed efter ansøgning om udstedelse af et duplikat.

#### *Artikel 14* *Periodisk kontrol*

1. Indehavere af certifikater og harmoniserede supplerende attester skal undergå periodiske undersøgelser og/eller prøver vedrørende de betingelser, der omhandlet i artikel 9 og 11. Det skal ske med mindst følgende hyppighed:
  - a) lægeundersøgelser (fysisk og mental egnethed): hvert tredje år i alderen indtil 60 år, derefter hvert år
  - b) strækningskendskab: fastsættes af den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat
  - c) kendskab til det rullende materiel: fastsættes af den jernbanevirksomhed, som lokomotivføreren er ansat af, på grundlag af dens eget sikkerhedsledelsessystem.

Hver gang en sådan kontrol er foretaget, bekræfter jernbanevirksomheden ved en påtegning på den harmoniserede attest og i det i artikel 20 nævnte register, at lokomotivføreren opfylder de pågældende krav.

2. Uden at det i øvrigt berører de i stk. 1 nævnte periodiske kontrolforanstaltninger, indfører jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne et system for tilsyn med deres lokomotivførere. Hvis resultaterne af et sådant tilsyn rejser tvivl om, hvorvidt en lokomotivfører stadig er kvalificeret og kan beholde sit certifikat og sin harmoniserede attest, tager arbejdsgiveren øjeblikkelig de fornødne forholdsregler. Om fornødent anmoder han den kompetente myndighed om at inddrage certifikatet.

#### *Artikel 15* *Ansættelsens ophør*

Når en lokomotivfører ikke længere er ansat ved en jernbanevirksomhed, underretter virksomheden straks den kompetente myndigheder herom.

Certifikatet bevarer sin gyldighed, jf. dog artikel 14.

Den harmoniserede supplerende attest mister sin gyldighed ved ansættelsens ophør.

#### *Artikel 16* *Ændring og inddragelse*

1. Arbejdsgiveren, eller i givet fald lokomotivføreren selv, underretter straks den kompetente myndighed om enhver ændring i lokomotivførerens helbred, der kan

rejse tvivl om, hvorvidt denne stadig er kvalificeret og kan opretholde sit certifikat eller den harmoniserede supplerende attest.

2. Hvis den kompetente myndighed konstaterer, at en lokomotivfører ikke længere opfylder en eller flere af betingelserne, inddrager den øjeblikkeligt certifikatet og i givet fald den harmoniserede supplerende attest. Den meddeler straks vedkommende og dennes arbejdsgiver sin begrundede afgørelse, uden at det berører den i artikel 19 fastsatte klageadgang. Inddragelsen er midlertidig eller definitiv alt efter, hvor stor risiko forholdet indebærer for jernbanesikkerheden. Den kompetente myndighed ajourfører det i artikel 20 omhandlede register.
3. Medlemsstaterne træffer alle hensigtsmæssige foranstaltninger for at undgå forfalskning af certifikaterne og uautoriserede ændringer i det i artikel 20 omhandlede register. Arbejdsgiveren skal sikre og kontrollere, at tjenstgørende lokomotivførere til enhver tid er i besiddelse af et gyldigt certifikat og en gyldig supplerende attest.

## **Kapitel V**

### **Den kompetente myndigheds opgaver og afgørelser**

#### *Artikel 17*

#### *Den kompetente myndigheds opgaver*

1. Den kompetente myndighed udfører sine opgaver på en gennemskuelig måde uden forskelsbehandling.

Den reagerer hurtigt på begæringer og anmodninger om oplysninger, og den fremsætter omgående sine eventuelle anmodninger om supplerende oplysninger som led i sagsbehandlingen ved udstedelse af certifikater.

2. De i stk. 4 nævnte opgaver kan den kompetente myndighed uddelegere eller give i underentreprise til en tredjepart, forudsat at den pågældende kan udføre disse opgaver, uden at der opstår interessekonflikter.

Opgaverne uddelegeres på en gennemskuelig måde uden forskelsbehandling.

3. Når den kompetente myndighed uddelegerer opgaverne eller giver dem i underentreprise til en jernbanevirksomhed, skal mindst en af følgende to betingelser overholdes:
  - a) jernbanevirksomheden udsteder kun certifikater til sine egne lokomotivførere
  - b) jernbanevirksomheden har inden for det pågældende område ikke eneret til at udføre nogen af de opgaver, den har fået uddelegeret eller i underentreprise.
4. De i litra a) - e) nævnte opgaver kan uddelegeres, forudsat at de dertil hørende betingelser overholdes:

- a) kontrol af den fysiske og mentale egnethed: den foretages af læger eller arbejdsmedicinske institutter, der er godkendt af den kompetente myndighed
  - b) kontrol af den psykologiske egnethed: den foretages af psykologer eller arbejdspsykologiske institutter, der er godkendt af den kompetente myndighed
  - b) kontrol af generelle faglige kvalifikationer: den foretages af institutioner eller eksaminatorer, der er godkendt af den kompetente myndighed
  - d) udstedelse og ajourføring af certifikater: den kan uddelegeres til en tredjepart, der er godkendt af den kompetente myndighed
  - e) opgaver vedrørende føring af det i artikel 20 omhandlede register: opgaverne kan uddelegeres til en tredjepart, der er udpeget af den kompetente myndighed.
5. Når den kompetente myndighed uddelegerer opgaverne eller giver dem i underentreprise, har de bemyndigede eller underentreprenørerne pligt til under udførelsen af deres opgaver at overholde de forpligtelser i dette direktiv, der er pålagt de kompetente myndigheder.
  6. Når den kompetente myndighed uddelegerer opgaverne eller giver dem i underentreprise, indfører den et system til kontrol af udførelsen af disse opgaver, der gør det muligt for den at sikre sig, at de i stk. 2 og 3 nævnte betingelser er opfyldt.
  7. Kontrollen med de faglige kvalifikationer vedrørende det rullende materiel og infrastrukturen udøves af jernbanevirksomheden.

*Artikel 18  
Godkendelse*

Uddelegering af opgaver i henhold til artikel 17 kan kun ske til en person eller en organisation, som er godkendt på forhånd af den kompetente myndighed eller af et af medlemsstaten udpeget godkendelsesorgan. Godkendelsesprocessen bygger på de relevante europæiske standarder i EN 45000-serien og på en bedømmelse af et dossier, som ansøgerne fremlægger til godtgørelse af deres kvalifikationer på det pågældende område.

Den kompetente myndighed offentliggør og ajourfører et register over de personer og organisationer, der er godkendt i henhold til dette direktiv.

*Artikel 19  
Den kompetente myndigheds afgørelser*

1. Den kompetente myndighed begrundes sine afgørelser.
2. Den kompetente myndighed indfører administrativ klageadgang, således at arbejdsgiveren og lokomotivføreren kan kræve fornyet behandling af en afgørelse, der er truffet i henhold til artikel 12 eller om en inddragelse som omhandlet i artikel 16, stk. 2.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at den kompetente myndigheds afgørelser kan prøves ved en domstol.

*Artikel 20*  
*Dataudveksling og registre*

1. De kompetente myndigheder skal:
  - a) føre et register over alle certifikater, der er udstedt, udløbet, ændret, inddraget, annulleret eller anmeldt tabt eller ødelagt. Registret indeholder hvert certifikats data, som kan genfindes ved hjælp af et nationalt nummer, der er tildelt hver lokomotivfører. Det ajourføres regelmæssigt
  - b) levere oplysninger om de nævnte certifikaters status til de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater, til agenturet eller til arbejdsgivere, der ønsker at få kendskab til eller kontrollere visse data ved ansættelse af lokomotivførere.
2. Jernbanevirksomhederne skal:
  - a) føre et register over alle harmoniserede supplerende attester, der er udstedt, udløbet, ændret, inddraget, annulleret eller anmeldt tabt eller ødelagt. Registret indeholder dataene fra alle attester og dataene vedrørende den i artikel 14 omhandlede periodiske kontrol. Det ajourføres regelmæssigt
  - b) samarbejde med den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor de er etableret, med henblik på at sammenkoble deres register med den kompetente myndigheds register for at give sidstnævnte øjeblikkelig adgang til de nødvendige data
  - c) levere oplysninger om disse attesters status til de kompetente myndigheder i de andre medlemsstater.
3. De kompetente myndigheder samarbejder med agenturet for at sikre registrenes interoperabilitet. Med henblik herpå vedtager Kommissionen efter den i artikel 30, stk. 2, omhandlede procedure og på grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet de grundlæggende parametre for de registre, der skal indføres, f.eks. de data, der skal registreres, deres format samt en protokol for dataudveksling.
4. De kompetente myndigheder forvisser sig om, at de registre, som de opretter i henhold til stk. 1, og den måde, de udnyttes på, opfylder bestemmelserne i direktiv 95/46/EF.
5. Agenturet forvisser sig om, at det system, der oprettes i henhold til stk. 2, litra a) og b), opfylder bestemmelserne i forordning (EF) nr. 45/2001.

## Kapitel VII

### Uddannelse af lokomotivførere

#### *Artikel 21* *Uddannelse*

1. Proceduren for erhvervelse af lokomotivførercertifikat, jf. artikel 12, stk. 1, omfatter det uddannelsesprogram, der er nødvendigt for at opfylde de krav til faglige kvalifikationer, der er anført i artikel 11.
  - Målene for denne uddannelse er fastlagt i bilag V. De kan suppleres:
    - a) enten med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet
    - b) eller med de kriterier, der foreslås af agenturet i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. .../2004 og vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 30, stk. 2.
2. Proceduren for erhvervelse af en harmoniseret attest fastlægges af hver enkelt jernbanevirksomhed. Målene for uddannelsesprogrammet er fastlagt i artikel 11, og mere detaljeret i bilag VI og VII.
3. I overensstemmelse med artikel [13] i direktiv 2004/xxx/EF [om jernbanesikkerhed] sikrer medlemsstaterne, at lokomotivførerne har fair adgang uden forskelsbehandling til den uddannelse, der er nødvendig for at kunne opfylde betingelserne for at erhverve certifikat og harmoniseret supplerende attest.

#### *Artikel 22* *Prøver*

I forbindelse med proceduren for erhvervelse af certifikat, jf. artikel 12, stk. 1, og proceduren for erhvervelse af den harmoniserede supplerende attest fastlægges det nærmere indhold af de prøver og udpeges de eksaminatorer, der kræves til at kontrollere de faglige kvalifikationer. Prøverne aflægges til paneler af sagkyndige eksaminatorer, der er godkendt af den kompetente myndighed; de tilrettelægges, så det undgås, at der opstår interessekonflikter.

Eksaminatorer udvælges og prøver tilrettelægges efter fællesskabskriterier, der foreslås af agenturet og vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 30, stk. 2. Hvis der ikke er fastlagt fællesskabskriterier, fastlægges de kompetente myndigheder nationale kriterier.

## Kapitel VIII

### Evaluering

#### *Artikel 23* *Kvalitetsnormer*

De kompetente myndigheder forvisser sig om, at alle opgaver i forbindelse med uddannelse, evaluering af kvalifikationer, ajourføring af certifikater og supplerende attester, kontrolleres løbende ved hjælp af et system af kvalitetsnormer for at sikre, at de mål, der er fastlagt i dette direktiv hvad angår grundlæggende krav og faglige kvalifikationer, er opfyldt.

#### *Artikel 24* *Uafhængig evaluering*

1. I hver medlemsstat foretages der med højst fem års mellemrum en uafhængig evaluering af procedurerne for erhvervelse og evaluering af kundskaber, forståelse, egnethed og kvalifikationer, og af systemet for udstedelse af certifikater og harmoniserede supplerende attester. Evalueringen foretages af kvalificerede personer, der ikke selv er involveret i de pågældende aktiviteter.
2. Resultaterne af de uafhængige evalueringer dokumenteres og tilgår de berørte kompetente myndigheder. Om fornødent træffer medlemsstaterne foranstaltninger for at afhjælpe de mangler, der er afdækket ved den uafhængige evaluering.

## Kapitel IX

### Certificering af andet personale

#### *Artikel 25* *Bestemmelser for andet personale*

Andet personale, der er til stede på et lokomotiv eller tog og indirekte medvirker til at fremføre lokomotivet og toget, skal være i besiddelse af et certifikat, der er udstedt af den kompetente myndighed efter bestemmelserne i denne artikel.

Artikel 4-24 gælder med de fornødne ændringer for ovennævnte ansatte, undtagen for så vidt angår de kriterier, der skal opfyldes med hensyn til uddannelse, grundlæggende egnethed og faglige kvalifikationer.

Disse fastlægges:

enten ved hjælp af de relevante TSI'er



eller ved hjælp af kriterier, der foreslås af agenturet i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. .../2004 og derefter vedtages af Kommissionen efter proceduren i artikel 30, stk. 2.

Hvis der ikke er fastlagt fællesskabsregler, fastlægger og offentliggør de kompetente myndigheder de mindstekrav, der skal overholdes.

## Kapitel X

### Kontrol og sanktioner

#### *Artikel 26*

#### *Statslig kontrol*

1. Den kompetente myndighed kan til enhver tid på tog, der kører inden for det område, som er underlagt dens kompetence, kontrollere, at togpersonalet er i besiddelse af de fornødne dokumenter, udstedt i overensstemmelse med dette direktiv.
2. Uanset den i stk. 1 nævnte kontrol, kan det blive forlangt, at en lokomotivfører, der har begået en fejl på arbejdspladsen, beviser sine kompetencer. Beviset kan bl.a. bestå i, at det kontrolleres, om kravene i artikel 11, stk. 3 og 4 er overholdt.
3. Den kompetente myndighed kan foretage administrative undersøgelser af, om de lokomotivførere, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, eksaminatorer og uddannelsescentre, der udøver deres aktivitet på det område, der er underlagt dens kompetence, lever op til dette direktiv.
4. Finder en kompetent myndighed, at et certifikat, der er udstedt af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat, ikke opfylder de relevante kriterier, kan den førstnævnte myndighed henvende sig til myndigheden i denne anden medlemsstat og anmode om supplerende kontrol eller certifikatets inddragelse. Den myndighed, der har udstedt det pågældende certifikat, forpligter sig til at undersøge anmodningen inden for tre uger og underrette den anden myndighed om, hvilken afgørelse den har truffet.
5. Finder en kompetent myndighed, at en supplerende attest, ikke opfylder de relevante kriterier, kan den henvende sig til jernbanevirksomheden og anmode om supplerende kontrol eller inddragelse af den supplerende attest.
6. Finder en medlemsstat, at en afgørelse truffet af en kompetent myndighed i en anden medlemsstat i henhold til stk. 4, ikke opfylder de relevante kriterier, forelægges spørgsmålet for Kommissionen, som afgiver en udtalelse inden for en frist på tre måneder. Om fornødent fremsættes der forslag til korrigerende foranstaltninger for den berørte medlemsstat. I tilfælde af uenighed eller tvistigheder forelægges spørgsmålet det i artikel 30, stk. 1, omhandlede udvalg, og Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger efter proceduren i artikel 30, stk. 2.

*Artikel 27*  
*Sanktioner*

Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse bestemmelser gennemføres. De fastsatte sanktioner skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser inden den i artikel 33 anførte dato og giver omgående meddelelse om alle efterfølgende ændringer, der berører de pågældende bestemmelser.

## **Kapitel XI**

### **Afsluttende bestemmelser**

*Artikel 28*  
*Undtagelser*

Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelsen af direktivet, udelukke:

- a) metroer, sporvogne og andre letbanesystemer
- b) net, der i teknisk henseende er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som kun anvendes til persontrafik i lokalområder, byområder og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net
- c) privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende bruges til ejerens egen godstransport.

*Artikel 29*  
*Ændringer af bilagene*

Bilagene tilpasses til den tekniske og videnskabelige udvikling efter proceduren i artikel 30, stk. 2.

*Artikel 30*  
*Udvalg*

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat i medfør af artikel 21 i direktiv 96/48/EF.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.

Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

*Artikel 31*  
*Rapport*

Agenturet evaluerer udviklingen i den certificering af lokomotivførere, der foretages efter dette direktiv. Det forelægger senest den 1. januar 2010 Kommissionen en rapport, i givet fald ledsaget af anbefalinger om forbedringer af systemet for så vidt angår procedurerne for udstedelse af certifikater og harmoniserede supplerende attester, godkendelsen af uddannelsescentre og eksaminatorer, det kvalitetssikringssystem, der er indført af de kompetente myndigheder, den gensidige anerkendelse af certifikater og mobiliteten på arbejdsmarkedet.

ommissionen træffer passende foranstaltninger på grundlag af disse anbefalinger; Kommissionen fremsætter i givet fald forslag til ændringer af dette direktiv.

*Artikel 32*  
*Samarbejde*

Medlemsstaterne yder hinanden gensidig bistand ved gennemførelsen af dette direktiv.

*Artikel 33*  
*Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [...] <sup>31</sup>. Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser samt en sammenligningstabel mellem disse bestemmelserne og dette direktiv.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom.

*Artikel 34*

*Gradvis gennemførelse*

1. Dette direktiv gennemføres i følgende etaper:
  - a) I første etape (2006-2008) gennemfører medlemsstaterne dette direktiv i deres nationale lovgivning. De i artikel 20 nævnte registre oprettes.
  - b) I anden etape (2008-2010) gennemføres certificeringen af en første gruppe af lokomotivførere i overensstemmelse med dette direktiv; det drejer sig om lokomotivførere i grænseoverskridende trafik. Ved udgangen af denne etape kan der gøres foreløbig status på grundlag af den rapport, agenturet forelægger i henhold til artikel 31.

---

<sup>31</sup> Fireogtyve måneder efter ikrafttrædelsesdatoen.

- c) Tredje etape (2010-2015) består i certificering af de øvrige lokomotivførere og af andet personale.
2. Overgangsperioden defineres som den periode, der begynder på datoen for dette direktivs ikrafttræden og slutter to år efter, at der som fastsat i artikel 20 er truffet afgørelse om de grundlæggende parametre for registrene. Lokomotivførere, der udøvede deres erhverv eller havde påbegyndt et godkendt undervisnings- og uddannelsesprogram eller et godkendt uddannelseskursus inden dette direktivs ikrafttræden, kan certificeres i overgangsperioden i henhold til de bestemmelser, der var gældende i medlemsstaterne inden direktivets ikrafttræden.
  3. Inden 2015 ombytter medlemsstaterne alle certifikater, som er udstedt inden dette direktivs ikrafttræden eller i løbet af ovennævnte overgangsperiode, med certifikater og harmoniserede supplerende attester, der er i overensstemmelse med dette direktiv.
  4. Alle lokomotivførere, der er behørigt certificeret efter de bestemmelser, der var gældende, inden dette direktiv trådte i kraft, kan fortsætte med at udøve deres erhverv indtil 2010 i grænseoverskridende trafik og indtil 2015 i andre tilfælde. Sådanne lokomotivføreres certifikater er ikke omfattet af retten til gensidig anerkendelse i henhold til dette direktiv, men dog af den generelle ordning for gensidig anerkendelse, der er indført ved direktiv 92/51, som fortsat finder anvendelse indtil overgangsperiodens udløb.
  5. I anden etape vurderer agenturet, om et chipkort kan erstatte certifikatet og den harmoniserede supplerende attest, der er omhandlet i artikel 4. Et sådant chipkort indebærer den fordel, at disse to elementer kan kombineres i ét kort, som kan bruges til andre formål enten på sikkerhedsområdet eller i forbindelse med forvaltningen af lokomotivførerpersonalet. I givet fald vedtager Kommissionen efter proceduren i artikel 30, stk. 2, på grundlag af et udkast fra agenturet de tekniske og funktionelle specifikationer for et sådant chipkort.

#### *Artikel 35*

Dette direktiv træder i kraft på ...dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

#### *Artikel 36*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den...

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## BILAG I

### FÆLLESKABSMODEL FOR CERTIFIKAT OG SUPPLERENDE ATTEST

#### 1. CERTIFIKATETS UDFORMNING

Lokomotivførercertifikatet udformes fysisk efter standarderne ISO 7810 og ISO 7816-1.

Metoderne til at kontrollere, at lokomotivførercertifikater er i overensstemmelse med de internationale standarder skal være i overensstemmelse med ISO-standard 10373.

#### 2. CERTIFIKATETS INDHOLD

Certifikatets forside indeholder:

- a) betegnelsen "lokomotivførercertifikat" med store bogstaver på den udstedende medlemsstats sprog
- b) navnet på den udstedende medlemsstat (valgfrit)
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsmærke i overensstemmelse med ISO-kode 3166 trykt i negativ i et blått rektangel og omgivet af tolv gule stjerner
- d) de særlige oplysninger for det udstedte certifikat, nummereret således:
  1. indehaverens efternavn
  2. indehaverens fornavn
  3. indehaverens fødselsdato og fødested
  - 4 a. certifikatets udstedelsesdato
  - 4 b. udløbsdatoen for certifikatets administrative gyldighed
  - 4 c. navnet på den udstedende myndighed
  5. certifikatets nummer, som giver adgang til oplysningerne i det nationale register
  6. et foto af indehaveren
  7. indehaverens underskrift
  8. opholdssted, bopæl eller postadresse (valgfrit)
- e) betegnelsen "EF-model" på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen "lokomotivførercertifikat" på de øvrige fællesskabssprog trykt med gul farve på en sådan måde, at det udgør certifikatets baggrund