

21/2006/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2006. szeptember 14-én elfogadva

a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, ...-i 2006/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(2006/C 289 E/03)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ előírja, hogy a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok oly módon alakítsák ki biztonsági rendszereiket, hogy a vasúti rendszer képes legyen legalább a közös biztonsági célokat elérni, megfeleljen a nemzeti biztonsági szabályoknak és a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokban (a továbbiakban: az ÁME-k) meghatározott biztonsági szabályoknak, továbbá, hogy a közös biztonsági módszerek vonatkozó elemei alkalmazásra kerüljenek. Ezek a biztonsági rendszerek többek között olyan képzési programokat és rendszereket nyújtanak a személyzet számára, amelyek biztosítják a személyzet szakismeretének fenntartását és a feladatok megfelelő végrehajtását.
- (2) A 2004/49/EK irányelv előírja, hogy a vasúttársaságoknak biztonsági tanúsítvánnyal kell rendelkezniük ahhoz, hogy hozzáférhessenek a vasúti infrastruktúrához.
- (3) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ értelmében az engedélyezett vasúttársaságok 2003. március 15-től hozzáférhetnek a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózathoz nemzetközi áruszállítási szolgáltatások céljából, és legkésőbb 2007-től hozzáférhetnek majd a teljes hálózathoz belföldi és nemzetközi áruszállítás céljából. A hozzáférési jogok e fokozatos kiterjesztése szükség-szerűen a mozdonyvezetők nemzeti határokon átnyúló mozgásának növekedéséhez vezet. Ennek eredményeként megnő az egynél több tagállamban való működésre

kiképzett és tanúsítvánnyal rendelkező mozdonyvezetők iránti kereslet.

- (4) Egy 2002-ben készített bizottsági tanulmány rávilágított arra a tényre, hogy a mozdonyvezetői minősítés feltételeire vonatkozó jogszabályok az egyes tagállamokban jelentősen eltérnek egymástól. E különbségek megszüntetése érdekében a mozdonyvezetők minősítésére vonatkozó közösségi szabályokat kell elfogadni, fenntartva ugyanakkor a közösségi vasúti rendszer jelenlegi magas szintű biztonságát.
- (5) Ezen közösségi szabályoknak a közös közlekedéspolitikai összefüggésében a munkavállalók szabad mozgására, a letelepedés szabadságára és a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó közösségi politikák céljaihoz is hozzá kell járulniuk, a verseny esetleges torzulásának elkerülésével.
- (6) E közös rendelkezések célja mindenekelőtt a mozdonyvezetők tagállamok közötti mozgásának megkönnyítése, de emellett a vasúttársaságok közötti mobilitásának megkönnyítése is, és általánosságban véve az engedélynek és a harmonizált kiegészítő tanúsítványnak a vasúti ágazat valamennyi szereplője általi elismerésének megkönnyítése. Ennek érdekében meg kell határozni azokat a minimumkövetelményeket, amelyeket az engedély vagy a harmonizált kiegészítő tanúsítvány megszerzéséhez teljesíteni kell.
- (7) Abban az esetben is, ha egy tagállam ezen irányelv hatálya alól kivonja a vasúti rendszereknek, a hálózatoknak vagy az infrastruktúrának kizárólag bizonyos kategóriáin működő mozdonyvezetőket, ez semmi esetre sem korlátozhatja e tagállamnak arra irányuló kötelezettségét, hogy elismerje az engedély érvényességét az Európai Unió teljes területén, vagy a harmonizált kiegészítő tanúsítványt az érintett infrastruktúrán.
- (8) A követelményeknek ki kell terjedniük legalább a mozdonyvezetés alsó korhatárára, a jelentkezők fizikai és foglalkozápszichológiai alkalmasságára, szakmai tapasztalatára és a mozdony vezetésével összefüggő bizonyos témák ismeretére, valamint a mozdonyvezetők által működtetett infrastruktúrák és az azokon használt nyelv ismeretére.

⁽¹⁾ HL C 221., 2005.9.8., 64. o.⁽²⁾ HL C 71., 2005.3.22., 26. o.⁽³⁾ Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2006. szeptember 14-i közös álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).⁽⁴⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o.⁽⁵⁾ HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 164., 2004.4.30., 164. o.) módosított irányelv.

- (9) A költséghatékonyság növelése érdekében a mozdonyvezetők számára a harmonizált kiegészítő tanúsítvány megszerzéséhez elvégzendő képzés – a biztonság szempontjából lehetséges és szükséges mértékben – a mozdonyvezető által nyújtandó olyan szolgáltatásokra összpontosul, mint például a tolatás, karbantartási szolgáltatások, utas- vagy áruszállítási szolgáltatások. Ezen irányelv végrehajtásának értékelése során az Európai Vasúti Ügynökségnek (a továbbiakban: az Ügynökség) az újonnan kialakuló piaci struktúra pontosabb tükrözése érdekében értékelnie kell a mellékletben meghatározott képzési követelmények módosításának szükségességét.
- (10) A harmonizált kiegészítő tanúsítványt kiállító vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők maguk is képzést biztosíthatnak az általános szakmai tudás, nyelvtudás, valamint a járművekre és az infrastruktúrára vonatkozó ismeretek terén. A vizsgák tekintetében azonban mindennemű összeférhetlenséget el kell kerülni azon tény sérelme nélkül, hogy a vizsgáztató tartozhat a harmonizált kiegészítő tanúsítványt kiállító vasúttársasághoz vagy pályahálózat-működtetőhöz.
- (11) A személyzet szakismeretének, valamint az egészségügyi és biztonsági feltételeknek a kidolgozása a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelvek összefüggésében történik, nevezetesen a „forgalomirányítási és forgalmi szolgálati” ÁME-k részeként. Szükséges az ezen ÁME-k és ezen irányelv mellékletei közötti koherencia biztosítása. Ez bizottsági eljárás keretében, ugyanazon bizottság által meghozott vélemény alapján, a Bizottság által elfogadott módosításokkal érhető el.
- (12) Az engedélyhez és a harmonizált kiegészítő tanúsítványhoz tartozó, ezen irányelvben foglalt követelmények csak azon jogi követelményekre vonatkozhatnak, amely a mozdonyvezetőt mozdony vezetésére jogosítja. Valamennyi egyéb, a közösségi jogszabályoknak megfelelő és megkülönböztetéstől mentesen alkalmazott, a vasúttársaságra, a pályahálózat-működtetőre, az infrastruktúrára és a járművekre vonatkozó követelménynek úgyszintén meg kell felelni, mielőtt a mozdonyvezető egy meghatározott infrastruktúrán mozdonyt vezethet.
- (13) Ezen irányelv nem sértheti sem a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet⁽¹⁾, sem a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁽²⁾.
- (14) A szükséges egységesség és átláthatóság biztosítása érdekében a Közösségnek a tagállamok által kölcsönösen elismert, egységes dokumentációs mintát kell meghatároznia, amely mind a mozdonyvezetők bizonyos alapkövetelményeknek való megfelelését, mind a szakképesítésüket és nyelvtudásukat tanúsítja, az alapengedély kiállítását a tagállamok illetékes hatóságaira, a harmonizált kiegészítő tanúsítványok kiállítását pedig a vasúttársaságokra és a pályahálózat-működtetőkre bízva.
- (15) Az Ügynökség megvizsgálja továbbá az engedélyt és a harmonizált kiegészítő tanúsítványokat helyettesítő intelligens kártya használatának lehetőségét. Ennek az intelligens kártyának az lenne az előnye, hogy egyesítené a két külön dokumentumot, ugyanakkor további alkalmazási területeken lenne használható a biztonság vagy a mozdonyvezetők munkájának szervezési céljaira.
- (16) A biztonsági hatóságoknak az engedélyben, a harmonizált kiegészítő tanúsítványban és az engedélyekről és a harmonizált kiegészítő tanúsítványokról vezetett nyilvántartásokban található összes információt fel kell használniuk a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében említett, a személyzet bizonyítványainak jóváhagyására vonatkozó eljárás értékelésének megkönnyítése és az említett cikkeken szereplő biztonsági tanúsítványok kiadásának felgyorsítása érdekében.
- (17) Az ezen irányelvnek megfelelő tanúsítvánnyal rendelkező mozdonyvezetők alkalmazása nem mentesíti a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket azon kötelezettségük alól, hogy a 2004/49/EK irányelv 9. cikkének és III. mellékletének megfelelően az általuk alkalmazott mozdonyvezetők szakismeretének és magatartásának nyomon követésére és belső szabályozására szolgáló rendszert állítsanak fel. A harmonizált kiegészítő tanúsítvány nem menti fel sem a vasúttársaságot, sem a pályahálózat-működtetőt a biztonságra, és különösen a személyzet képzésére vonatkozó felelősség alól.
- (18) A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők számára a mozdonyvezetői szolgáltatásokat bizonyos társaságok nyújtják. Ezekben az esetekben a mozdonyvezetőt alkalmazó vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető felel annak biztosításáért, hogy a mozdonyvezető az ezen irányelvnek megfelelő engedéllyel és tanúsítvánnyal rendelkezzen.
- (19) A vasúti közlekedés hatékony működésének fenntartása érdekében azoknak a mozdonyvezetőknek, akik ezen irányelv hatálybalépése előtt is szakmájukban dolgoztak, meg kell tartaniuk szerzett jogait egy átmeneti időszakra.
- (20) Az ezen irányelv vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazását megelőzően a mozdonyvezetőknek kiadott engedélyeknek az ezen irányelvnek megfelelő harmonizált kiegészítő tanúsítványokkal és engedélyekkel történő felváltása alkalmával el kell kerülni a felesleges adminisztrációs és pénzügyi terheket. Ennélfogva a mozdonyvezetőnek a mozdonyvezetéshez előzőleg szerzett jogosultságait a lehető legteljesebb mértékben meg kell őrizni. Ezen engedélyek újjakkal való felváltásakor a kiállító hatóságoknak minden egyes mozdonyvezetőnek,

⁽¹⁾ HL L 281., 1995.11.23., 31. o. Az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

vagy mozdonyvezetők csoportjának a minősítéseit és tapasztalatát figyelembe kell venniük. A kiállító szerv a mozdonyvezető vagy mozdonyvezetők egy csoportja minősítései és/vagy tapasztalata alapján dönt arról, hogy szükséges-e számukra kiegészítő vizsgákat tenni és/vagy képzésben részt venni új engedélyek és harmonizált kiegészítő tanúsítványaik megszerzése érdekében. Ennek megfelelően a kiállító szerv dönthet arról, hogy a minősítések és/vagy tapasztalatok – további vizsgák vagy képzés szükségessége nélkül – elegendőek-e az előírt engedélyek vagy harmonizált kiegészítő tanúsítványok kiadásához.

- (21) El kell kerülni a felesleges adminisztrációs és pénzügyi terheket a mozdonyvezetők munkaadójának változásakor. A mozdonyvezetőt alkalmazó vasúttársaságnak figyelembe kell vennie a korábban megszerzett szakmai ismereteket, és a lehető legnagyobb mértékben el kell tekintenie a további vizsgáktól és képzésektől.
- (22) Ez az irányelv nem ruházza fel kölcsönös elismerésre vonatkozó jogokkal a mozdonyvezetők által ezen irányelv alkalmazását megelőzően szerzett vezetésre vonatkozó jogosultságot, ugyanakkor nem sérti a kölcsönös elismerésnek a szakmai képesítések elismeréséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ értelmében létrehozott általános rendszerét, amely az átmeneti időszak végéig továbbra is érvényben marad.
- (23) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽²⁾ összhangban kell elfogadni.
- (24) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽³⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átváltató rendelkezések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (25) A tagállamoknak meg kell határozniuk az ezen irányelv betartására vonatkozó ellenőrzést és az ezen irányelv rendelkezéseinek a mozdonyvezető általi megsértése esetén alkalmazandó megfelelő fellépést.
- (26) A tagállamoknak gondoskodniuk kell az ezen irányelv nemzeti végrehajtási rendelkezéseinek megsértése esetén kiroható megfelelő szankciókról.
- (27) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a személy- és áruszállító mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítésére vonatkozó közös szabályozási keretek létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az irányelv terjedelme

és hatása miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

- (28) Költséghatékonysági szempontból helyénvaló lehet korlátozott időtartamra mentességet biztosítani a kizárólag egy tagállam területén működő mozdonyvezetők számára ezen irányelv azon rendelkezéseinek alkalmazása alól, amelyek az említett mozdonyvezetők számára az e rendeletnek megfelelő engedélyek és a harmonizált kiegészítő tanúsítványok megszerzését írják elő. Az említett mentességeket szabályozó feltételeket egyértelműen kell meghatározni.
- (29) Azokra a tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti rendszerrel, és e helyzet változására nincs a közeljövőben kilátás, ezen irányelv átültetése és végrehajtása aránytalan és felesleges kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat arra az időre, amíg nem rendelkeznek vasúti rendszerrel, mentesíteni kell ezen irányelv átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége alól,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

CÉLKITŰZÉS, HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. cikk

Célkitűzés

Ezen irányelv meghatározza a közösségi vasútvonalakon közlekedő mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítésének feltételeit és eljárásait. Ezen irányelv meghatározza a tagállamok illetékes hatóságaira, a mozdonyvezetőkre és az ágazat egyéb szereplőire, különösen a vasúttársaságokra, a pályahálózat-működtetőkre és a képzési központokra háruló feladatokat.

2. cikk

Hatály

(1) Ezen irányelv a közösségi vasúti rendszeren biztonsági tanúsítványt előíró vasúttársaság vagy biztonsági engedélyt előíró pályahálózat-működtető számára mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetőkre vonatkozik.

(2) A tagállamok nem akadályozzák az áruszállító vonatokon dolgozó egyéb személyzetre vonatkozó nemzeti rendelkezések alapján az áruszállító vonatok határátkelését vagy a tagállamok területén történő belföldi szállítást.

⁽¹⁾ HL L 255., 2005.9.30., 22. o.

⁽²⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽³⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

(3) A 7. cikkben foglalt rendelkezések sérelme nélkül a tagállamok ezen irányelv végrehajtása során elfogadott intézkedéseik köréből kizárhatják a kizárólag a következőkön működő mozdonyvezetőket:

- a) metrók, villamosok és más helyi érdekű vasúti rendszerek;
- b) a vasúti rendszer többi részétől elkülönülten működő és kizárólag a helyi, városi vagy elővárosi személy- és áruszállítási szolgáltatások működtetésére szolgáló hálózatok;
- c) azok a magántulajdonban lévő vasúti infrastruktúrák, amelyeket kizárólag az infrastruktúra tulajdonosai használnak saját áruszállítási műveleteikre;
- d) a karbantartás, felújítás vagy korszerűsítés miatt a normál közlekedés elől időszakosan lezárt pályaszakaszok.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

- a) „illetékes hatóság”: a 2004/49/EK irányelv 16. cikkében meghatározott biztonsági hatóság;
- b) „mozdonyvezető”: az a személy, aki önállóan, felelős és biztonságos módon képes és jogosult vonatokat – beleértve a mozdonyokat, tolatómozdonyokat, munkaszerevényeket, karbantartó vasúti járműveket, vagy a vasúti személy- és áruszállításra szolgáló vonatokat – vezetni;
- c) „vasúti rendszer”: a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁾ meghatározása szerinti olyan vasúti infrastruktúrából álló rendszer, amely a vágányrendszer vonalaiból és helyhez kötött létesítményeiből, valamint az ilyen infrastruktúrán közlekedő bármely kategóriájú és származású járműből áll;
- d) „pályahálózat-működtető”: minden olyan szerv vagy vállalkozás, amely a 91/440/EGK irányelv 3. cikkében meghatározottak szerint elsősorban a vasúti infrastruktúra vagy annak egy része létrehozásáért és fenntartásáért, továbbá az infrastruktúra ellenőrzési és biztonsági rendszerek működtetéséért felelős. A pályahálózat-működtető feladatait egy hálózatban vagy egy hálózat részeként különböző szervezetekhez vagy vállalkozásokhoz lehet rendelni;
- e) „vasúttársaság”: olyan, a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽³⁾ meghatározottak szerinti vasúttársaság és bármilyen egyéb állami vagy magánvállalkozás, amelynek tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatás nyújtása annak kikötésével, hogy a vontatást e

vállalkozásnak kell biztosítania. Ebbe a fogalomba beletartoznak a csak vontatást biztosító társaságok is;

- f) „átjárhatósági műszaki előírások” vagy „ÁME”-k: azok az előírások, amelyek az egyes alrendszereket vagy azok részeit szabályozzák az alapvető előírásoknak való megfelelés érdekében, valamint a 96/48/EK irányelvben és a 2001/16/EK irányelvben meghatározottak szerint a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer, illetve a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében;
- g) „Ügynökség”: az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁴⁾ értelmében létrehozott Európai Vasúti Ügynökség;
- h) „biztonsági tanúsítvány”: az illetékes hatóság által a 2004/49/EK irányelv 10. cikkével összhangban valamely vasúttársaságnak kiadott tanúsítvány;
- i) „tanúsítvány”: harmonizált kiegészítő tanúsítvány, amely megjelöli azt az infrastruktúrát, amelyen a mozdonyvezető számára a vezetés engedélyezett, valamint azt a járművet, amelynek vezetésére a bizonyítvánnyal rendelkező személy jogosult.
- j) „biztonsági engedély”: az illetékes hatóság által valamely pályahálózat-működtetőnek a 2004/49/EK irányelv 11. cikkével összhangban kiadott tanúsítvány;
- k) „képzési központ”: olyan jogalany, amelyet az illetékes hatóság tanfolyamok szervezésére akkreditált vagy elismert.

II. FEJEZET

A MOZDONYVEZETŐK MINŐSÍTÉSE

4. cikk

Közösségi minősítési minta

(1) A mozdonyvezetéshez szükséges alkalmasság és képzés mellett minden mozdonyvezetőnek rendelkeznie kell az alábbi dokumentumokkal:

- a) engedély, amely igazolja, hogy a mozdonyvezető eleget tesz az egészségügyi előírásokra, alapvető oktatásra és általános szakmai készségekre vonatkozó minimumfeltételeknek. Az engedély azonosítja a mozdonyvezetőt és a kiállító hatóságot, és tartalmazza az érvényesség időtartamát. Az engedélynek az I. mellékletben foglalt követelményeknek kell megfelelnie a közösségi minősítési mintának a (4) bekezdésben meghatározott elfogadásáig;
- b) azon infrastruktúrákat megjelölő egy vagy több olyan tanúsítvány, amelyeken a tanúsítvány jogosultja vezetni jogosult; és azon járművek feltüntetése, amelyeket a tanúsítvány jogosultja vezetni jogosult. Valamennyi tanúsítványnak meg kell felelnie az I. mellékletben foglalt követelményeknek.

⁽¹⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o. A legutóbb a 2004/50/EK irányelvvel (HL L 164., 2004.4.30., 114. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o. A legutóbb a 2004/50/EK irányelvvel módosított irányelv.

⁽³⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvel módosított irányelv.

⁽⁴⁾ HL L 164., 2004.4.30., 1. o. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 3. o.

(2) Az infrastruktúra meghatározott részére érvényes tanúsítvány birtoklásának követelménye azonban az alábbiakban felsorolt kivételes esetekre nem vonatkozik, feltéve, hogy egy, az érintett infrastruktúrára érvényes tanúsítvánnyal rendelkező másik mozdonyvezető vezetés közben a mozdonyvezető mellett ül:

- a) amikor a vasúti szolgáltatás zavara a vonatok elterelését vagy a pályák karbantartását a pályahálózat-működtető által meghatározott módon szükségessé teszi;
- b) történelmi jelentőségű vonatokat használó, kivételes, egyszeri szolgáltatások;
- c) kivételes, egyszeri áruszállító szolgáltatások, feltéve, hogy a pályahálózat-működtető beleegyezik;
- d) új vonat vagy mozdony szállítása vagy demonstrációja;
- e) a mozdonyvezetők képzése vagy vizsgáztatása céljából.

E lehetőség használatáról a vasúttársaság dönt, és azt sem az érintett pályahálózat-működtető, sem az illetékes hatóság nem határozhatja meg.

Minden olyan esetben, amikor a fent említett módon további mozdonyvezető alkalmazására kerül sor, arról a pályahálózat-működtetőt előre értesíteni kell.

(3) A tanúsítvány az alábbi egy vagy több kategóriában jogosít vezetésre:

- a) A kategória: tolatómozdonyok, munkaszerelvények, karbantartó vasúti járművek, valamint tolatásra használt mozdonyok;
- b) B kategória: személy- és/vagy áruszállítás.

A tanúsítvány valamennyi kategóriára vonatkozó, a (4) bekezdésben említett kódokat magában foglaló engedélyt is tartalmazhat.

(4) A Bizottság ... (*)-ig a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban és az Ügynökség által készített tervezet alapján az engedélyre, a tanúsítványra és a tanúsítvány hitelesített másolatára vonatkozó közösségi mintát fogad el, valamint azok fizikai jellemzőit is meghatározza. Ennek során a Bizottság figyelembe veszi a hamisítás elleni intézkedéseket.

A Bizottság ... (*)-ig elfogadja az A és B kategóriák különböző típusaira alkalmazott, a (3) bekezdésben említett közösségi kódokat a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban, az Ügynökség ajánlása alapján.

5. cikk

Csalás elleni intézkedések

Az illetékes hatóságok és a kiállító hatóságok minden szükséges lépést megtesznek annak érdekében, hogy az engedélykésztők és a tanúsítványok hamisításának és a 22. cikkben előírt nyilvántartások manipulálásának kockázatát elkerüljék.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követően egy évvel.

6. cikk

Tulajdonlás, nyelv és kiállító szervek

(1) Az engedély tulajdonosa a mozdonyvezető, és az engedélyt a 3. cikk a) pontjában meghatározott illetékes hatóság adja ki. Amennyiben az illetékes hatóság vagy meghatalmazottja olyan nemzeti nyelven készíti el az engedélyt, amely nem közösségi nyelv, elkészíti az engedélynek a – közösségi nyelvek egyikét is magában foglaló – kétnyelvű változatát.

(2) A tanúsítványt a mozdonyvezetőt alkalmazó vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető bocsátja ki. A tanúsítvány tulajdonosa az azt kiállító társaság vagy működtető. A 2004/49/EK irányelv 13. cikkének (3) bekezdésével összhangban azonban a mozdonyvezetők jogosultak egy hitelesített másolattal rendelkezni. Amennyiben az illetékes hatóság vagy pályahálózat-működtető olyan nemzeti nyelven készíti el a tanúsítványt, amely nem közösségi nyelv, elkészíti a tanúsítványnak a – közösségi nyelvek egyikét is magában foglaló – kétnyelvű változatát.

7. cikk

Földrajzi érvényesség

(1) Az engedély a Közösség egész területén érvényes.

(2) A tanúsítvány csak az abban meghatározott infrastruktúrákon és járműveken érvényes.

8. cikk

Harmadik országok mozdonyvezetői minősítési dokumentumainak elismerése

A kizárólag tagállami vasúti rendszer határátkelő szakaszain működő, harmadik országbeli mozdonyvezetők minősítési dokumentumait az adott tagállam elismerheti, az adott harmadik országgal kötött kétoldalú szerződések alapján.

III. FEJEZET

AZ ENGEDÉLY ÉS A TANÚSÍTVÁNY MEGSZERZÉSÉNEK FELTÉTELEI

9. cikk

Minimumkövetelmények

(1) Az engedély megszerzéséhez a kérelmezőknek a 10. és 11. cikkben meghatározott minimumkövetelményeknek kell megfelelniük. A tanúsítvány megszerzéséhez és annak érvényben maradásához a kérelmezőknek engedéllyel kell rendelkezniük, és meg kell felelniük a 12. és 13. cikkben meghatározott minimumkövetelményeknek.

(2) Az egyes tagállamok a területükön kiállított engedélyekkel kapcsolatban szigorúbb követelményeket is állíthatnak. Mindazonáltal a többi tagállam által kiadott engedélyeket a 7. cikkkel összhangban el kell ismerniük.

I. SZAKASZ

Az engedély

10. cikk

Alsó korhatár

A tagállamok az engedély-kérelmezők számára alsó korhatárt tűznek ki, amely legalább a 20. életév. A tagállamok azonban már a 18 éves kort betöltött kérelmezők számára kiadhatnak engedélyeket, ezen engedélyek érvényessége ebben az esetben a kiállító tagállam területére korlátozódik.

11. cikk

Alapkövetelmények

(1) A kérelmezők az (alap- és középfokú) tanulmányokból legalább kilenc évet sikeresen elvégeztek, és a szakképesítéseknek az Európai Közösség tagállamai közötti összehasonlíthatóságáról szóló, 1985. július 16-i 85/368/EGK tanácsi határozatban (*) említett 3. szintnek megfelelő alapképzést sikeresen befejezték.

(2) A kérelmezőknek a tagállam által meghatározott, a 20. cikkel összhangban elismert vagy akkreditált orvos által vagy felügyelete alatt végzett egészségügyi vizsgálaton kell megfelelniük fizikai alkalmasságuk bizonyítása érdekében. A vizsgálatnak legalább a II. melléklet 1.1., 1.2., 1.3 és 2.1. szakaszában megjelölt kritériumokra kell kiterjednie.

(3) A kérelmezőknek a tagállam által meghatározott, a 20. cikkel összhangban elismert vagy akkreditált pszichológus, vagy orvos által vagy a felügyelete alatt végzett egészségügyi vizsgálaton kell megfelelniük szakmai pszichológiai alkalmasságuk bizonyítása érdekében. A vizsgálatnak legalább a II. melléklet 2.2. szakaszában megjelölt kritériumokra kell kiterjednie.

(4) A kérelmezők általános szakmai alkalmasságukat legalább a IV. mellékletben foglalt általános tárgyakra kiterjedő vizsgán való megfelelésükkel bizonyítják.

II. SZAKASZ

A tanúsítvány

12. cikk

Nyelvtudás

A VI. mellékletben említett, nyelvtudásra vonatkozó kritériumoknak meg kell felelni azon infrastruktúra vonatkozásában, amelyre a tanúsítvány vonatkozik.

13. cikk

Szakképesítés

(1) A kérelmezőknek szakismereti és alkalmassági vizsgával kell rendelkezniük azon járművekre vonatkozóan, amelyekre az

(*) HL L 199., 1985.7.31., 56. o.

általuk kért tanúsítvány vonatkozik. A vizsga legalább az V. mellékletben felsorolt általános tárgyakat tartalmazza.

(2) A kérelmezőknek szakismereti és alkalmassági vizsgával kell rendelkezniük azon infrastruktúrára vonatkozóan, amelyekre az általuk kért tanúsítvány vonatkozik. Ez a vizsga legalább a VI. mellékletben felsorolt általános tárgyakat tartalmazza. Adott esetben a vizsga a VI. melléklet 8. szakaszával összhangban, a nyelvtudásra is kiterjed.

(3) A vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető a 2004/49/EK irányelvben előírt biztonsági rendszerére vonatkozó képzésben részesíti a kérelmezőt.

IV. FEJEZET

AZ ENGEDÉLY ÉS A TANÚSÍTVÁNY MEGSZERZÉSÉHEZ KÖVETENDŐ ELJÁRÁS

14. cikk

Az engedély megszerzése

(1) Az illetékes hatóság közzéteszi az engedély megszerzéséhez követendő eljárást.

(2) Az engedélyre vonatkozó valamennyi kérelmet a jelentkező mozdonyvezető vagy a nevében eljáró bármely jogalany nyújtja be az illetékes hatóságnak.

(3) Az illetékes hatóságnak benyújtott jelentkezések új engedély kiadásához, az engedély adatainak frissítéséhez, megújításhoz vagy másolathoz kapcsolódhatnak.

(4) Az engedélyt az illetékes hatóság a lehető leghamarabb, de legkésőbb egy hónappal az összes szükséges dokumentum beérkezése után adja ki.

(5) Az engedély a 16. cikk (1) bekezdésére is figyelemmel 10 évig érvényes.

(6) Az engedély egyetlen eredeti példányban kerül kiállításra. Másodpéldány kiadására irányuló kérelem esetén az illetékes hatóság által kiállított másolaton kívül az engedélyt bármilyen más módon sokszorosítani tilos.

15. cikk

A tanúsítvány megszerzése

Valamennyi vasúttársaság és pályahálózat-működtető – biztonságirányítási rendszere részeként – meghatározza az ezen irányelvvel összhangban lévő tanúsítványok kiadása vagy megújítása alkalmával követendő eljárásait, valamint a tanúsítvány kiállítására, megújítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó határozat felülvizsgálatára irányuló, a mozdonyvezetők kérelmére indítható fellebbezési eljárást.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők haladéktalanul megújítják a tanúsítványt, amennyiben a tanúsítvány jogosultja a járművekre vagy az infrastruktúrára vonatkozó kiegészítő engedélyeket szerez.

16. cikk

Időszakos ellenőrzések

(1) Az engedély érvényben tartásához azok jogosultjainak a 11. cikk (2) és (3) bekezdésében említett követelményekre vonatkozó időszakos vizsgálatokon és/vagy ellenőrzéseken kell részt venniük. Az orvosi vizsgálatok tekintetében a minimális gyakoriságot a II. melléklet 3.1. szakaszában foglalt rendelkezésekkel összhangban be kell tartani. Ezekre az orvosi ellenőrzésekre a 20. cikkel összhangban elismert vagy akkreditált orvos által vagy felügyelete alatt kerül sor. Az általános szakmai ismeretek vonatkozásában a 23. cikk (8) bekezdésében foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.

Az engedély megújításakor az illetékes hatóság igazolja a 22. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt nyilvántartásban, hogy a mozdonyvezető megfelelt az e bekezdés első albekezdésében említett követelményeknek.

(2) A tanúsítvány érvényben tartásához azok birtokosainak a 12. és a 13. cikkben említett követelményekre vonatkozó rendszeres vizsgálatokon és/vagy ellenőrzéseken kell részt venniük. A vizsgák/ellenőrzések gyakoriságát a mozdonyvezetőt alkalmazó vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető határozza meg saját biztonsági rendszerével összhangban és a VII. mellékletben foglalt minimum gyakorisági követelmények tiszteletben tartásával.

Ezen ellenőrzések mindegyike esetén a kiállító hatóság a tanúsítványban és a 22. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott nyilvántartásban elhelyezett nyilatkozatban igazolja, hogy a mozdonyvezető megfelelt az e bekezdés első albekezdésében említett követelményeknek.

(3) Az időszakos ellenőrzések elmulasztása vagy negatív eredmény esetében a 18. cikkben meghatározott eljárást kell alkalmazni.

17. cikk

A foglalkoztatás megszűnése

Amennyiben egy mozdonyvezetőnek megszűnik az egyik vasúttársaságnál vagy pályahálózat-működtetőnél a munkaviszonya, ez utóbbi haladéktalanul tájékoztatja erről az illetékes hatóságot.

Az engedély továbbra is érvényes marad, amennyiben a 16. cikk (1) bekezdésében foglalt feltételek teljesülnek.

A tanúsítvány a mozdonyvezető mozdonyvezetőként történő alkalmazásának megszűnése esetén érvénytelenné válik. A mozdonyvezető azonban kézhez kapja a tanúsítvány hiteles másolatát szakmai alkalmasságának bizonyítékául. Az új vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető a tanúsítványnak a mozdonyvezető részére történő kiadása alkalmával figyelembe veszi ezt az alkalmasságot.

18. cikk

Mozdonyvezetők ellenőrzése a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők által

(1) A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők feladata annak biztosítása és ellenőrzése, hogy az általuk alkalmazott

vagy szerződött mozdonyvezetők engedélyei és tanúsítványai érvényesek legyenek.

Feladatuk a mozdonyvezetők ellenőrzésére hivatott rendszer létrehozása. Amennyiben az ellenőrzés eredményei megkérdőjelezzik egy mozdonyvezetőnek az állásra és az engedély vagy tanúsítvány érvényességének meghosszabbítására való alkalmasságát, a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők haladéktalanul meghozzák a szükséges intézkedéseket.

(2) Amennyiben a mozdonyvezető úgy ítéli meg, hogy egészségi állapota megkérdőjelezi a munkára való alkalmasságát, arról haladéktalanul tájékoztatja a megfelelő szervet, tehát a vasúttársaságot vagy a pályahálózat-működtetőt.

Amint a vasúttársaság vagy az pályahálózat-működtetője tudomására jut a mozdonyvezető egészségének olyan fokú romlásáról szóló információ vagy olyan orvosi tájékoztatást kap, amely megkérdőjelezi a mozdonyvezető állásra való alkalmasságát, haladéktalanul megteszi a szükséges intézkedéseket, beleértve az ezen irányelv II. mellékletének 3.1. szakaszában leírt vizsgálatot. Biztosítania kell továbbá, hogy a mozdonyvezetők szolgálati idejük alatt ne álljanak koncentrációjuk, figyelmük vagy viselkedésük befolyásolására feltehetőleg alkalmas anyag hatása alatt. A három hónapot meghaladó bármely munkaképzetlenség esetén az illetékes hatóságot haladéktalanul értesítik.

V. FEJEZET

AZ ILLETÉKES HATÓSÁG FELADATAI ÉS HATÁROZATAI

19. cikk

Az illetékes hatóság feladatai

(1) Az illetékes hatóság az alábbi feladatokat átlátható módon és megkülönböztetés nélkül látja el:

- a) a 6. és 14. cikkben előírtaknak megfelelően engedélyek kiállítása és frissítése, valamint másolatok készítése;
- b) a 16. cikk (1) bekezdésében előírt időszakos vizsgálatok és/vagy ellenőrzések biztosítása;
- c) a 28. cikkben előírtaknak megfelelően az engedélyek felfüggesztése és visszavonása, valamint a kiállító hatóság értesítése a tanúsítványok felfüggesztésére irányuló, indokolással ellátott kérelemmel;
- d) amennyiben a tagállam úgy rendelkezik, a 23. és 24. cikkben előírtaknak megfelelően személyek és szervek elismerése;
- e) a 20. cikkben előírtaknak megfelelően annak biztosítása, hogy az akkreditált és elismert személyek és szervek nyilvántartása közzétételre és frissítésre kerül;
- f) a 16. cikk (1) bekezdésében és a 22. cikkben előírtaknak megfelelően annak biztosítása, hogy az engedélyek nyilvántartása vezetésre és frissítésre kerül;
- g) a 25. cikkben előírtaknak megfelelően a mozdonyvezetők hitelesítési eljárásának nyomon követése;

h) a 28. cikkben előírtaknak megfelelően ellenőrzések elvégzése;

i) a 24. cikk (5) bekezdésének megfelelően nemzeti kritériumok meghatározása a vizsgáztatók számára.

Az illetékes hatóság gyorsan válaszol a tájékoztatásra irányuló kérelmekre, és az engedélyek elkészítése során késedelem nélkül előterjeszti további adatszolgáltatásra irányuló kéréseit.

(2) Az illetékes hatóság az (1) bekezdés c), f) és g) pontjában foglalt feladatait nem ruházhatja harmadik felekre.

(3) A feladatokat átlátható és megkülönböztetésmentes módon lehet átruházni, és az nem eredményezhet összeférhetlenséget.

(4) Amennyiben az illetékes hatóság az (1) bekezdés a) vagy b) pontjában említett feladatok ellátását vasúttársaságnak átruházza vagy szerződéssel kiadja, az alábbi feltételek legalább egyikének teljesülnie kell:

a) a vasúttársaság csak saját mozdonyvezetői számára bocsát ki engedélyt;

b) a vasúttársaság az átruházott vagy szerződés keretében kapott egyetlen feladat területén sem élvez kizárólagosságot.

(5) Amennyiben az illetékes hatóság feladatokat ruház át vagy ad ki szerződéssel, a meghatalmazott képviselő vagy a vállalkozó köteles e feladatok ellátásakor eleget tenni az illetékes hatóságra ezen irányelv által rótt kötelezettségeknek.

(6) Feladatok átruházásakor vagy szerződésbe adásakor az illetékes hatóság felállít egy olyan rendszert, amely ellenőrzi a feladatok végrehajtását, és biztosítja a (2), (4) és (5) bekezdésben meghatározott feltételek teljesülését.

20. cikk

Akkreditálás és elismerés

(1) Az ezen irányelv értelmében akkreditált személyek és szervek akkreditálását az érintett tagállam által kijelölt akkreditáló szerv végzi. Az akkreditálási eljárás a vonatkozó EN 45000 sorozatszámú európai szabványokhoz hasonló függetlenségi, szakképzettségi és semlegességi kritériumokon, valamint a pályázók által benyújtott, a kérdéses területen meglévő szakértelmet megfelelően igazoló iratok értékelésén alapul.

(2) Az első bekezdés szerinti akkreditálás helyett a tagállamok előírhatják, hogy az irányelv szerint elismert személyeket és szerveket az illetékes hatóság vagy az érintett tagállam által kijelölt szerv ismeri el. Az elismerés a függetlenségi, szakképzettségi és semlegességi kritériumokon alapul. Olyan esetekben azonban, ahol a keresett különleges szakképzettség rendkívül ritka, kivétel tehető a szabály alól a Bizottság által a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárás alapján nyújtott pozitív véleményét követően.

A függetlenségi kritérium nem alkalmazandó a 23. cikk (5) és (6) bekezdésében említett képzés esetén.

(3) Az illetékes hatóság biztosítja az ezen irányelv értelmében akkreditált és elismert személyeket és szerveket tartalmazó nyilvántartás közzétételét és frissítését.

21. cikk

Az illetékes hatóság határozatai

(1) Az illetékes hatóság határozatait indokolással látja el.

(2) Az illetékes hatóság biztosítja egy olyan igazgatási fellebbviteli eljárás létrehozását, amely lehetővé teszi a munkaadók és mozdonyvezetők számára, hogy kérelmezhessék az ezen irányelv szerinti bármely kérelemre vonatkozó határozat felülvizsgálatát.

(3) A tagállamok megteszik az illetékes hatóságok által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatának biztosításához szükséges intézkedéseket.

22. cikk

Nyilvántartások és információcsere

(1) Az illetékes hatóság köteles:

a) nyilvántartást vezetni az összes kiállított, megújított, meghosszabbított, módosított, lejárt, felfüggesztett, visszavont vagy elveszettként bejelentett, ellopott, vagy megsemmisült engedélyről. A nyilvántartásnak tartalmaznia kell minden egyes engedélynek az I. melléklet 4. szakaszában előírt adatait, amelyeknek az egyes mozdonyvezetők részére kiadott nemzeti számok segítségével hozzáférhetőnek kell lenniük. A nyilvántartást rendszeresen frissíteni kell;

b) indokolással ellátott kérelemre információt szolgáltatni ezen engedélyek állapotáról a többi tagállam illetékes hatóságai, az Ügynökség vagy a mozdonyvezetők alkalmazója számára.

(2) Valamennyi vasúttársaság és pályahálózat-működtető köteles:

a) nyilvántartást vezetni, vagy nyilvántartás vezetését biztosítani valamennyi kiállított, megújított, meghosszabbított, módosított, lejárt, felfüggesztett, visszavont vagy elveszettként bejelentett, ellopott, illetve megsemmisült tanúsítványról. A nyilvántartás tartalmazza minden egyes tanúsítvány esetében az I. melléklet 4. szakaszában előírt adatokat, valamint a 16. cikkben előírt időszakos ellenőrzésekre vonatkozó adatokat. A nyilvántartást rendszeresen frissíteni kell;

b) együttműködni a székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságával annak érdekében, hogy az illetékes hatósággal információcserére kerülhessen sor, és számára hozzáférést biztosítson a kért adatokhoz;

c) kérésükre információt szolgáltatni e tanúsítványok tartalmáról a többi tagállam illetékes hatóságai számára, amennyiben azokat az országok közötti tevékenységeik következményeként kérelmezik.

(3) Az illetékes hatóságok az (1) és (2) bekezdés szerinti nyilvántartások kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében együttműködnek az Ügynökséggel. E célból a Bizottság – a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban és az Ügynökség által készített tervezet alapján – ... (*)-ig elfogadja a felállítandó nyilvántartások alapvető paramétereit, például a rögzítendő adatokat, azok formátumát, valamint az adatcsere-protokollt, a hozzáférési jogokat, az adatmegőrzés időtartamát, a csőd esetén követendő eljárásokat.

(4) Az illetékes hatóságok, a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok gondoskodnak arról, hogy az (1) és (2) bekezdés szerinti nyilvántartások és e nyilvántartások működésének módja megfeleljen a 95/46/EK irányelv rendelkezéseinek.

(5) Az Ügynökség gondoskodik arról, hogy a (2) bekezdés a) és b) pontja értelmében létrehozott rendszer megfeleljen a 45/2001/EK rendeletben foglaltaknak.

VI. FEJEZET

A MOZDONYVEZETŐK KÉPZÉSE ÉS VIZSGÁZTATÁSA

23. cikk

Képzés

(1) A mozdonyvezetők képzése az engedélyre vonatkozóan tartalmaz egy, a IV. mellékletben leírtaknak megfelelő általános szakmai ismereteket tükröző részt, valamint a tanúsítványra vonatkozóan egy, az V. és VI. mellékletben leírtaknak megfelelő konkrét szakmai ismereteket tükröző részt.

(2) A képzési módszer megfelel a III. mellékletben meghatározott kritériumoknak.

(3) Az engedélyre vonatkozóan a IV. melléklet, a tanúsítványra vonatkozóan pedig az V. és VI. melléklet határozza meg részletesen a képzési program céljait. Ezek az alábbiakkal egészülhetnek ki:

a) a vonatkozó ÁME-k – a Bizottság a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően biztosítja az ÁME-k és az ezen irányelv mellékletei közötti összhangot –; vagy

b) az Ügynökség által a 881/2004/EK rendelet 17. cikke értelmében javasolt és a Bizottság által az ezen irányelv 31. cikkének (2) bekezdésével összhangban elfogadott kritériumok.

(4) A 2004/49/EK irányelv 13. cikke értelmében a tagállamok lépéseket tesznek annak biztosítására, hogy a mozdonyvezető-jelöltek tisztességes úton és megkülönböztetéstől mentesen hozzáférhessenek az engedély és a tanúsítvány megszerzéséhez előírt feltételek teljesítéséhez szükséges képzéshez.

(5) A 11. cikk (4) bekezdése szerinti általános szakmai ismereteket, a 12. cikk szerinti nyelvtudást és a 13. cikk (1) bekezdése szerinti járművekre vonatkozó szakismereteket érintő képzési feladatokat a 20. cikkkel összhangban akkreditált vagy elismert személyek vagy szervezetek látják el.

(6) A 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően az infrastruktúrákkal kapcsolatos szakmai ismereteket – beleértve az útvonalis-

meretet, az üzemeltetési szabályokat és eljárásokat is – érintő képzési feladatokat az infrastruktúra elhelyezkedése szerinti tagállam által akkreditált vagy elismert személyek vagy szervezetek látják el.

(7) Az engedély tekintetében azon mozdonyvezetők szakképzésére, akik valamelyik tagállam állampolgárai, és képesítést igazoló bizonyítványukat egy harmadik országban szerezték, továbbra is a szakképzések elismerésének a 2005/36/EK irányelv által létrehozott általános rendszere vonatkozik.

(8) Folyamatos képzési programot kell létrehozni a személyzet alkalmasságának biztosítása érdekében a 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. pont e) alpontjának megfelelően.

24. cikk

Vizsgák

(1) Az előírt szakképzés ellenőrzésére szolgáló vizsgákat és vizsgáztatókat az alábbiak szerint kell meghatározni:

a) az engedélyre vonatkozó rész tekintetében: az illetékes hatóság által, az engedély megszerzéséhez követendő eljárásnak a 14. cikk (1) bekezdésével összhangban történő meghatározásakor;

b) a tanúsítványra vonatkozó rész tekintetében: a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető által, a tanúsítvány megszerzéséhez követendő eljárásnak a 15. cikkel összhangban történő meghatározásakor.

(2) Az (1) bekezdésben említett vizsgákat a 20. cikkkel összhangban akkreditált vagy elismert, kompetens vizsgáztatók felügyelik, és a vizsgákat úgy kell megszervezni, hogy mindennemű összeférhetlenség elkerülhető legyen.

(3) Az infrastruktúrákkal kapcsolatos ismeretek értékelését – beleértve az útvonalismeretet és az üzemeltetési szabályokat is – az infrastruktúra elhelyezkedése szerinti tagállam által akkreditált vagy elismert személyek vagy szervezetek végzik el.

(4) Az (1) bekezdésben említett vizsgákat úgy kell megszervezni, hogy mindennemű összeférhetlenség elkerülhető legyen, azon lehetőség kizárása nélkül, hogy a vizsgáztató a tanúsítványt kiállító vasúttársasághoz vagy pályahálózat-működtetőhöz tartozhat.

(5) A vizsgáztatók és a vizsgák kiválasztását az Ügynökség által javasolt és a Bizottság által a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően elfogadott közösségi kritériumok szabályozhatják. E közösségi kritériumok hiányában az illetékes hatóságnak kell nemzeti kritériumokat megállapítania.

(6) A szakképzés végén elméleti és gyakorlati vizsgákat kell tartani. A járművezetői készségek felmérése a hálózaton végrehajtott járművezetői vizsga keretében történik. Az üzemeltetési szabályok alkalmazásának és a mozdonyvezető különösen nehéz helyzetekben nyújtott teljesítményének vizsgálatához szimulátorok is használhatók.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követően egy évvel.

VII. FEJEZET

ÉRTÉKELÉS

25. cikk

Minőségi előírások

Az illetékes hatóságok biztosítják a képzéssel, a szaktudás értékelésével, az engedélyek és tanúsítványok frissítésével kapcsolatos valamennyi tevékenységnek a minőségi előírási rendszer alapján végzett folyamatos ellenőrzését. E rendelkezés nem alkalmazandó a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők által a 2004/49/EK irányelvnek megfelelően létrehozott biztonsági rendszer alá tartozó tevékenységekre.

26. cikk

Független értékelés

(1) Minden egyes tagállamban öt évet nem meghaladó időszakonként el kell végezni a szakmai ismeretek és kompetenciák megszerzésére és értékelésére szolgáló eljárások, valamint az engedélyek és tanúsítványok kiadására létrehozott rendszer független értékelését. Ez nem alkalmazható a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők által a 2004/49/EK irányelvnek megfelelően létrehozott biztonsági rendszer alá tartozó tevékenységekre. Az értékelést a kérdéses tevékenységekben személyesen nem érintett, megfelelő szakértelemmel rendelkező személyeknek kell elvégezniük.

(2) A független értékelés eredményét megfelelően dokumentálni kell, és az érintett illetékes hatóságok tudomására kell hozni. Szükség esetén a tagállamok megfelelő intézkedésekkel orvosolják a független értékelés által feltárt hiányosságokat.

VIII. FEJEZET

AZ EGYÉB ALKALMAZOTTAK MINŐSÍTÉSEI

27. cikk

Jelentés az egyéb alkalmazottakról

Az Ügynökség – a ... (*)-ig benyújtandó jelentésében – azonosítja a mozdonyon és a vonaton dolgozó azon egyéb alkalmazottak profilját és feladatait, akik biztonsági feladatokat látnak el, és akiknek az ennek megfelelő szakmai képesítése hozzájárul a vasúti biztonsághoz, amelyek közösségi szintű szabályozást igényelnek, egy olyan engedély- és/vagy tanúsítványrendszer segítségével, amely az ezen irányelv által létrehozott rendszerhez hasonlítható.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követően két évvel.

IX. FEJEZET

ELLENŐRZÉSEK ÉS SZANKCIÓK

28. cikk

Az illetékes hatóság által végzett ellenőrzések

(1) Az illetékes hatóság a joghatósága alatt álló területen működő vonatokon bármikor lépéseket tehet annak ellenőrzésére, hogy a mozdonyvezető rendelkezik-e az ezen irányelvnek megfelelően kiállított dokumentumokkal.

(2) Az (1) bekezdésben megállapított ellenőrzés ellenére munkahelyi hanyagság esetén az illetékes hatóság ellenőrizheti, hogy az adott mozdonyvezető megfelel-e a 13. cikkben meghatározott követelményeknek.

(3) Az illetékes hatóság vizsgálatokat indíthat ezen irányelvnek a joghatósága területén működő mozdonyvezetők, vasúttársaságok, pályahálózat-működtetők, vizsgáztatók és képzési központok általi betartására.

(4) Amennyiben az illetékes hatóság megállapítja, hogy a mozdonyvezető egy vagy több feltételnek már nem felel meg, az alábbi intézkedéseket hozza:

a) ha az illetékes hatóság által kiállított engedélyt érinti: az illetékes hatóság felfüggeszti az engedélyt. A vasútbiztonság szempontjából előálló probléma mértékétől függően a felfüggesztés ideiglenes vagy végleges lehet. Indokolással ellátott határozatáról a 21. cikkben meghatározott fellebbezési jog sérelme nélkül haladéktalanul értesíti az érintett mozdonyvezetőt és munkaadóját. Az illetékes hatóság megjelöli az engedély visszaszerzése érdekében követendő eljárást;

b) egy másik tagállamban működő illetékes hatóság által kiállított engedély tekintetében az illetékes hatóság felveszi a kapcsolatot a szóban forgó hatósággal, és további ellenőrzés elvégzésére vagy az engedély felfüggesztésére irányuló, indokolással ellátott kérelmet nyújt be. A kérelmet benyújtó illetékes hatóság tájékoztatja a Bizottságot és az egyéb illetékes hatóságokat a kérelméről. A szóban forgó engedélyt kiállító hatóság négy héten belül megvizsgálja a kérelmet, és határozatáról értesíti a másik hatóságot. Az engedélyt kiállító hatóság a Bizottságot és az egyéb illetékes hatóságokat is értesíti határozatáról. A kiállító hatóság határozatát tartalmazó értesítésig bármely illetékes hatóság megtilthatja a mozdonyvezetőknek, hogy az illetékességi területén működjenek;

c) a tanúsítvány tekintetében: az illetékes hatóság felveszi a kapcsolatot a kiállító szervvel, és további ellenőrzés elvégzésére vagy a tanúsítvány felfüggesztésére irányuló kérelmet nyújt be. A kiállító szerv négy héten belül megteszi a szükséges lépéseket, és jelentést tesz az illetékes hatóságnak. A kiállító szerv jelentéséig az illetékes hatóság megtilthatja a mozdonyvezetőknek, hogy a joghatósága területén működjenek, és erről értesíti a Bizottságot és az egyéb illetékes hatóságokat.

Valamennyi esetben, ha az illetékes hatóság úgy ítéli meg, hogy egy adott mozdonyvezető komoly veszélyt jelent a vasúti biztonság szempontjából, haladéktalanul megteszi a szükséges intézkedéseket, nevezetesen felkéri a pályahálózat-működtetőt, hogy állítsa le a vonatot, és a szükséges időtartamig megtiltja a mozdonyvezetőnek, hogy az illetékességi területén működjön. Az illetékes hatóság értesíti a Bizottságot és az egyéb illetékes hatóságokat határozatáról.

Az illetékes hatóság vagy az arra kijelölt szerv valamennyi esetben a 22. cikkben előírtaknak megfelelően frissíti a nyilvántartást.

(5) Ha valamely illetékes hatóság úgy véli, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága által a (4) bekezdés értelmében hozott határozat nem felel meg a vonatkozó kritériumoknak, az ügyet a Bizottság elé utalja, amely három hónapon belül véleményt nyilvánít. Szükség esetén korrekciós intézkedéseket kell javasolni az érintett tagállam számára. Nézeltetés vagy vita esetén az ügyet a 31. cikk (1) bekezdésében említett bizottság elé kell utalni, és a Bizottság megteszi a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban lévő valamennyi szükséges intézkedést. A tagállamok a (4) bekezdéssel összhangban fenntarthatják a mozdonyvezető területükön való működésére vonatkozó tilalmat az ügynök az e bekezdéssel összhangban történő lezárásáig.

29. cikk

Szankciók

Az ezen irányelv által létrehozott egyéb szankciók és eljárások sérelme nélkül a tagállamok meghatározzák az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megszegése esetén kiróható szankciókra vonatkozó szabályokat, és megteszik a végrehajtásuk biztosításához szükséges valamennyi intézkedést. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak, megkülönböztetéstől mentesnek és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb a 35. cikkben megjelölt időpontig értesítik a Bizottságot e rendelkezésekről, és késedelem nélkül tájékoztatják ezek későbbi módosításairól.

X. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

30. cikk

A mellékletek kiigazítása

A mellékleteket a tudományos és technikai fejlődésnek megfelelően, a 31. cikk (2) bekezdésében foglalt eljárással összhangban kiigazítják.

31. cikk

A bizottság

(1) A Bizottság munkáját a 96/48/EK irányelv 21. cikkével felállított bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, e határozat 8. cikke rendelkezéseinek tiszteletben tartásával.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott időtartam három hónap.

(3) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

32. cikk

A jelentés

Az Ügynökség értékeli a mozdonyvezetőknek az ezen irányelv értelmében végrehajtott minősítésének alakulását. Az Ügynökség legkésőbb a nyilvántartások alapvető paramétereinek a 22. cikk (3) bekezdésének megfelelően történő elfogadását követő négy éven belül benyújt a Bizottsághoz egy jelentést, amely adott esetben tartalmazza a rendszerrel kapcsolatban elvégzendő javításokat az alábbiak tekintetében:

- az engedélyek és a harmonizált kiegészítő tanúsítványok kiállítására vonatkozó eljárások;
- a képzési központok és a vizsgáztatók akkreditálása;
- az illetékes hatóságok által felállított minőségbiztosítási rendszer;
- a tanúsítványok kölcsönös elismerése;
- a IV., V. és VI. mellékletben meghatározott képzési követelményeknek a piac felépítésének és a 4. cikk (2) bekezdésének a) pontjában foglalt kategóriáknak megfelelő mivolta;
- a nyilvántartások kölcsönös átjárhatósága és a munkaerő-piacon belüli mobilitás.

E jelentésben az Ügynökség adott esetben javasolhatja továbbá olyan intézkedések meghozatalát, amelyek a járművek és az azokhoz kapcsolódó infrastruktúra számára harmonizált tanúsítványt kérelmezők szakmai ismereteinek elméleti és gyakorlati vizsgálatára vonatkoznak.

A Bizottság e javaslatok alapján meghozza a szükséges intézkedéseket, és amennyiben szükséges, javaslatokat tesz ezen irányelv módosítására.

33. cikk

Az intelligens kártyák használata

Az Ügynökség ... (*)-ig megvizsgálja a 4. cikkben meghatározott engedélyt és tanúsítványokat egyesítő intelligens kártya használatának lehetőségét, valamint költség-haszon elemzést végez. Adott esetben a Bizottság a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban és az Ügynökség által elkészített tervezet alapján elfogadja az intelligens kártya műszaki és üzemeltetési előírásait. A 30. cikkel összhangban az intelligens kártya bevezetése nyomán szükségessé válhat a mellékletek kiigazítása.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követően öt évvel.

34. cikk

Együttműködés

A tagállamok segítik egymást ezen irányelv végrehajtásában. A végrehajtás e szakaszában az illetékes hatóságok együttműködnek egymással.

Az Ügynökség segíti az együttműködést és megszervezi a szükséges találkozót az illetékes hatóságok képviselőivel.

35. cikk

Végrehajtás

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ... (*)-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegéről haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azon lényeges rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el. A Bizottság tájékoztatja ezekről a többi tagállamot.

(3) Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.

36. cikk

Fokozatos bevezetés és átmeneti időszakok

Ezt az irányelvet az alább ismertetett módon, folyamatosan kell bevezetni.

1. A 22. cikk szerinti nyilvántartásokat a 22. cikk (3) bekezdésében meghatározott nyilvántartások alapvető paraméterei elfogadását követő két éven belül létre kell hozni.
2. a) A 22. cikk (3) bekezdésében meghatározott nyilvántartások alapvető paraméterei elfogadását követő két éven belül egy másik tagállamban határokon átnyúló szolgáltatást, kabotázs szolgáltatást vagy áruszállítást teljesítő, továbbá a legalább két tagállamban dolgozó mozdonyvezetők számára az engedélyeket és tanúsítványokat ezen irányelvvel összhangban kell kiállítani, a 3. pont rendelkezéseinek sérelme nélkül.

Ugyanezen időpontot követően valamennyi, a fentebb felsorolt szolgálatokat teljesítő mozdonyvezetőnek meg kell felelnie a 16. cikkben előírt rendszeres ellenőrzésnek, beleértve az ezen irányelvnek megfelelő engedéllyel vagy tanúsítvánnyal még nem rendelkezőket is.

(*) Ezen irányelv hatályba lépését követően 24 hónappal.

b) Az 1. pontban meghatározott nyilvántartások felállítását követő két éven belül valamennyi új engedélyt és tanúsítványt ezen irányelvvel összhangban kell kiállítani, a 3. pont rendelkezéseinek sérelme nélkül.

c) Az 1. pontban meghatározott nyilvántartások felállítását követő hét éven belül valamennyi mozdonyvezetőnek rendelkeznie kell az ezen irányelvnek megfelelő engedélyekkel és tanúsítványokkal. A kiállító szervek figyelembe veszik a mozdonyvezetők által már megszerzett valamennyi szakmai kompetenciát oly módon, hogy ez az előírás ne képezzen szükségtelen adminisztratív és pénzügyi terhet. A mozdonyvezetőnek korábban megadott meghatalmazásokat a lehetőség szerint meg kell őrizni. A kiállító szervek mindazonáltal úgy határozhatnak egyes mozdonyvezetők vagy mozdonyvezető-csoportok esetében, hogy kiegészítő vizsgákra és/vagy képzésre van szükség az ezen irányelv értelmében kiállítandó engedélyekhez és/vagy tanúsítványokhoz.

3. Azok a mozdonyvezetők, akik az ezen irányelv rendelkezéseinek a 2. pont a) vagy b) alpontja szerinti alkalmazását megelőzően érvényes rendelkezéseknek megfelelően szereztek jogosultságot, annak alapján folytathatják szakmai tevékenységüket ezen irányelv rendelkezéseinek alkalmazása nélkül az 1. pontban említett nyilvántartások felállítását követő legfeljebb hét évig.

Azokat a szakiskolásokat, akik ezen irányelv rendelkezéseinek a 2. pont a) vagy b) alpontja szerinti alkalmazását megelőzően jóváhagyott oktatási és képzési programot vagy jóváhagyott szakképzést kezdtek, a tagállamok érvényes nemzeti rendelkezéseikkel összhangban tanúsítvánnyal láthatják el.

Az e pontban említett mozdonyvezetők és szakiskolások számára az érintett illetékes hatóság vagy hatóságok kivételes esetekben felmentést adhatnak a II. mellékletben meghatározott orvosi követelmények alól. Az ilyen, felmentéssel kiállított engedély érvényessége az érintett tagállam területére korlátozódik.

4. Az illetékes hatóságok, a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők biztosítják a 16. cikkben előírtaknak megfelelő rendszeres ellenőrzések fokozatos alkalmazását azon mozdonyvezetőkre, akik nem rendelkeznek az ezen irányelvnek megfelelő engedéllyel és tanúsítványokkal.
5. Bármely tagállam kérésére a Bizottság felkéri az Ügynökséget – az érintett tagállammal konzultálva –, hogy készítse el a kizárólag az érintett tagállam területén működő mozdonyvezetőkre vonatkozóan az ezen irányelvben található rendelkezések alkalmazásának költség-haszon elemzését. A költség-haszon elemzésnek tízéves időtartamot kell lefednie. A költség-haszon elemzést az 1. pontban említett nyilvántartások felállítását követő két éven belül be kell nyújtani a Bizottsághoz.

Amennyiben a költség-haszon elemzés kimutatja, hogy ezen irányelv rendelkezéseinek az ilyen mozdonyvezetőkre való alkalmazásának költségei meghaladják a hasznot, a Bizottság a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban határozatot fogad el a költség-haszon elemzés eredményének benyújtását követő 6 hónapon belül. A határozat előírhatja, hogy az e cikk 2. pontja b) és c) alpontjában foglalt rendelkezéseket nem kell az ilyen mozdonyvezetőkre alkalmazni az érintett tagállam területén legfeljebb 10 éves időtartamig.

Ezen átmeneti mentességi időszak eltelte előtt legkésőbb 24 hónappal a Bizottság – figyelembe véve az érintett tagállam vasúti szektorában végbement fejlődést – a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban költség-haszon elemzés elvégzését kérelmezheti az Ügynökségtől, amelyet legkésőbb 12 hónappal az átmeneti mentességi időszak lejártá előtt kell a Bizottságnak benyújtani. A Bizottság az ezen pont második albekezdésében leírt eljárással összhangban határoz.

37. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

38. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

...

a Tanács részéről
az elnök

...

I. MELLÉKLET

AZ ENGEDÉLY ÉS A HARMONIZÁLT KIEGÉSZÍTŐ TANÚSÍTVÁNY KÖZÖSSÉGI MINTÁJA

1. AZ ENGEDÉLY JELLEMZŐI

A mozdonyvezetői engedély fizikai jellemzőinek meg kell felelniük az ISO 7810 és 7816-1 szabványnak.

A kártya polikarbonátból készül.

Az ellenőrzésére szolgáló módszereknek, amelyek biztosítják, hogy a vezetői engedélyek jellemzői összhangban legyenek a nemzetközi szabványokkal, meg kell felelniük az ISO 10373 szabványnak.

2. AZ ENGEDÉLY TARTALMA

Az engedély előlapja a következőket tartalmazza:

- a) a nagy méretű betűkkel nyomtatott „Mozdonyvezetői engedély” szavakat az engedélyt kiállító tagállam nyelven vagy nyelvein;
- b) az engedélyt kiállító tagállam nevét;
- c) az engedélyt kiállító tagállam ISO 3166 szabványú országcódjának megfelelő megkülönböztető jelét negatív nyomtatásban, kék téglalapban, 12 sárga csillaggal körülveve;
- d) a kiadott engedélyre vonatkozó adatok, a következőképpen számozva:
 - i. az engedély jogosultjának vezetékneve;
 - ii. az engedély jogosultjának egyéb neve(i);
 - iii. az engedély jogosultjának születési ideje és helye;
 - iv. – az engedély kiállításának időpontja,
– az engedély lejáratának időpontja,
– a kiállító hatóság neve,
– a munkáltató által a munkavállaló azonosítására kijelölt hivatkozási szám (nem kötelező);
 - v. az engedély nemzeti nyilvántartásban szereplő adatokhoz való hozzáférést biztosító száma;
 - vi. az engedély jogosultjának fényképe;
 - vii. az engedély jogosultjának aláírása;
 - viii. az engedély jogosultjának állandó lakhelye vagy levélcíme (nem kötelező);
- e) az „Európai közösségi minta” szavak az engedélyt kiállító tagállam nyelven vagy nyelvein, és a „Mozdonyvezetői engedély” szavak a Közösség többi nyelven, sárga színnel nyomtatva, úgy, hogy az engedély hátterét alkossák;
- f) a következő referenciaszínek:
 - kék: Pantone Reflex kék,
 - sárga: Pantone sárga;
- g) további információk, vagy az illetékes hatóság által a II. melléklettel összhangban előírt egészségügyi korlátozások a használatra vonatkozóan, kód formájában.

A kódokra vonatkozóan a Bizottság hoz döntést a 31. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint, az Ügynökség ajánlása alapján.

3. A TANÚSÍTVÁNY

A tanúsítvány a következőket tartalmazza:

- a) a tanúsítvány jogosultjának vezetékneve;
- b) a tanúsítvány jogosultjának egyéb neve(i);
- c) a tanúsítvány jogosultjának születési ideje és helye;
- d) – a tanúsítvány kiállításának időpontja,
– a tanúsítvány lejáratának időpontja,
– a kiállító hatóság neve,
– a munkáltató által a munkavállaló azonosítására kijelölt hivatkozási szám (nem kötelező);

- e) a tanúsítvány nemzeti nyilvántartásban szereplő adatokhoz való hozzáférést biztosító száma;
- f) a tanúsítvány jogosultjának fényképe;
- g) a tanúsítvány jogosultjának aláírása;
- h) a tanúsítvány jogosultjának állandó lakhelye vagy levélcíme (nem kötelező);
- i) azon vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető neve és címe, amely számára a mozdonyvezető vezetésre jogosult;
- j) azon kategória, amelyben a tanúsítvány jogosultja vezetésre jogosult;
- k) azon járműtípus vagy -típusok, amelyek vezetése a tanúsítvány jogosultja számára engedélyezett;
- l) azon infrastruktúrák, amelyekben a tanúsítvány jogosultja számára a vezetés engedélyezett;
- m) bármilyen további információ vagy korlátozás.
- n) nyelvtudás.

4. A NEMZETI NYILVÁNTARTÁSOKBAN TÁROLT MINIMÁLIS ADATOK

- a) Az engedélyre vonatkozó adatok:

Az engedélyen feltüntetett valamennyi adat, továbbá a 11. és 16. cikkben megállapított, ellenőrzési követelményekkel kapcsolatos adatok.

- b) A tanúsítványra vonatkozó adatok:

A tanúsítványon feltüntetett valamennyi adat, továbbá a 12., 13. és 16. cikkben megállapított, ellenőrzési követelményekkel kapcsolatos adatok.

II. MELLÉKLET

EGÉSZSÉGÜGYI KÖVETELMÉNYEK

1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

1.1. A mozdonyvezetőnek nem lehetnek olyan egészségügyi panaszai, és nem szedhet olyan gyógyszert vagy egyéb készítményt, amely valószínűsíthetően az alábbiakat okozza:

- hirtelen eszméletvesztés;
- figyelem vagy koncentráció csökkenése;
- hirtelen cselekvőképtelenség;
- egyensúly- vagy koordinációvesztés;
- mozgásképesség jelentős korlátozása.

1.2. Látás

A látás vonatkozásában az alábbi követelményeknek kell megfelelni:

- távoli látóélesség, korrekcióval vagy anélkül: 1,0; legalább 0,5 a rosszabbik szemem;
- korrekciós lencse maximuma: távollátás: +5/rövidlátás: -8. Kivételes esetekben és szemész szakorvos szakvéleményének beszerzése után eltérések engedélyezhetők. Az orvos ezt követően hoz döntést;
- közeli és közbenső látás: megfelelő, korrekcióval vagy anélkül;
- kontaktlencse és szemüveg használata időszakos szakorvosi ellenőrzés mellett engedélyezett;
- ép színlátás: valamely elismert vizsgálat, például Ishihara táblák, valamint szükség esetén egy másik elismert vizsgálat használatával;
- látótér: teljes;
- látás mindkét szemem: megfelelő; nem szükséges, ha a személy megfelelő alkalmazkodási és kompenzációs tapasztalattal rendelkezik. Csak abban az esetben, ha kétszemes látását a munka megkezdése után veszítette el;
- kétszemes látás: megfelelő;
- színjelek felismerése: a vizsgálatnak az önálló színek, és nem a viszonylagos eltérések felismerésén kell alapulnia;
- kontrasztérzékenység: jó;
- nem áll fenn progresszív szembetegség;
- a lencseimplantátumok, keratotomiás és keratektomiás műtétek csak akkor engedélyezettek, ha azokat évente vagy az orvos által meghatározott időközönként rendszeresen ellenőrzik;
- erős fényvel szembeni ellenállás képessége;
- színes kontaktlencsék és fotokromatikus szemüveglencsék használata nem engedélyezett. UV-szűrő lencsék használata engedélyezett.

1.3. Hallással és beszéddel kapcsolatos követelmények

Audiogrammal megerősített megfelelő hallás, azaz:

- telefonbeszélgetés folytatásához, valamint figyelmeztető hangjelzések és rádióüzenetek meghallásához elegendő hallás.

Iránymutatásként az alábbi értékeket kell alkalmazni:

- a halláscsökkenés mértéke 500 és 1 000 Hz-en nem lehet magasabb 40 dB-nél;
- a halláscsökkenés mértéke a rosszabbik légvezetési fülön 2 000 Hz-en nem lehet 45 dB-nél nagyobb.
- a vesztibuláris rendszerben nincs rendellenesség;
- nincs krónikus beszédzavar (mivel hangos és érthető üzenetváltásra lehet szükség);
- különleges esetekben megengedett a hallókészülékek használata.

1.4. Terhesség

Alacsony tűrőképesség vagy patológiás terhesség esetén a terhességet a mozdonyvezetők átmeneti kizárását indokoló körülménynek kell tekinteni. A várandós mozdonyvezetők védelmére alkalmazni kell a megfelelő jogszabályi rendelkezéseket.

2. AZ ALKALMAZÁST MEGELŐZŐ VIZSGÁLAT MINIMÁLIS TARTALMA

2.1. Orvosi vizsgálatok:

- általános orvosi vizsgálat;
- érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés);
- vér- és vizeletvizsgálatok többek között a cukorbetegség kimutatására, amennyiben ezekre a jelölt fizikai alkalmasságának megállapításához szükség van;
- nyugalmi EKG;
- a munkára való alkalmasságot megkérdőjelező pszichotróp anyagokra, például tiltott kábítószerekre vagy pszichotróp gyógyszerekre, valamint túlzott alkoholfogyasztásra vonatkozó vizsgálatok;
- kognitív tényezők: figyelem és koncentráció; emlékezet; felfogóképesség; érvelés;
- kommunikáció;
- pszichomotoros tényezők: reakcióidő, kézkoordináció;

2.2. Foglalkozáspszichológiai vizsgálatok

A foglalkozáspszichológiai vizsgálatok célja, hogy segítséget nyújtson a munkavállalók felvételekor, valamint a személyzetgazdálkodásban. A pszichológiai értékelés tartalmának meghatározásakor a vizsgálatnak fel kell mérnie, hogy a pályázó mozdonyvezetőnél nem állapítható-e meg olyan állandósult foglalkozáspszichológiai elégtelenség, különösen a működtetési képességek vagy bármely egyéb jelentős személyiségi tényező terén, amely valószínűleg akadályozná a vezető feladatai biztonságos ellátásában.

3. AZ ALKALMAZÁST KÖVETŐ IDŐSZAKOS VIZSGÁLATOK

3.1. Gyakoriság

Az orvosi (fizikai alkalmassági) vizsgálatokat 55 éves korig legalább háromévenként, azt követően pedig évente kell elvégezni.

A fenti gyakoriságon túl az orvosnak növelnie kell a vizsgálatok gyakoriságát, amennyiben az alkalmazott egészsége ezt megköveteli.

A 16. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, amennyiben okkal feltételezhető, hogy az engedély vagy tanúsítvány jogosultja már nem teljesíti a II. melléklet 1. szakaszában megállapított egészségügyi követelményeket, el kell végezni a megfelelő orvosi vizsgálatot.

A fizikai alkalmasságot rendszeresen, illetve bármely munkahelyi baleset után ellenőrizni kell. Az orvos vagy a vasúttársaság egészségügyi szolgálata saját döntése alapján további megfelelő orvosi vizsgálatot is végrehajthat, különösen a legalább 30 napig tartó betegszabadság után. A munkaadónak, amennyiben biztonsági okokból vissza kellett hívnia a mozdonyvezetőt a szolgálatból, fel kell kérnie az orvost, hogy ellenőrizze a mozdonyvezető fizikai alkalmasságát.

3.2. Az alkalmazást követő időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma

Amennyiben a mozdonyvezető megfelel a kinevezése előtt végrehajtott vizsgálatokhoz megkövetelt kritériumoknak, az időszakos vizsgálatoknak legalább az alábbiakat kell magukban foglalniuk:

- általános orvosi vizsgálat,
- érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),
- vér- vagy vizeletvizsgálat a cukorbetegség vagy más, a klinikai vizsgálat által megjelölt betegségek kimutatására,
- kábítószerhasználatának vizsgálata, amennyiben ez orvosilag javallott;

A 40 év feletti mozdonyvezetők esetén nyugalmi EKG-vizsgálatot is kötelező végezni.

III. MELLÉKLET**KÉPZÉSI MÓDSZER**

Megfelelő egyensúlyt kell biztosítani az elméleti (tantermi és demonstrációs) képzés, valamint a gyakorlati (munkavégzés során szerzett tapasztalat, és vezetés a képzési célokra lezárt vágányokon, felügyelettel és anélkül) képzés között.

Az üzemeltetési szabályok, jelzési szituációk stb. egyéni elsajátítása során elfogadott a számítógéppel segített képzés.

A mozdonyvezetők hatékony képzése során hasznos lehet, bár nem kötelező a szimulátorok használata; ezek a szokatlan munkakörülmények melletti képzésben vagy a ritkán alkalmazott szabályok oktatásakor különösen hasznosak. Nagy előnyük, hogy lehetőséget nyújtanak az olyan eseményekkel kapcsolatos gyakorlati tanulásra, amelyeket a valóságban nem lehet oktatni. Alapvetően a legkorszerűbb szimulátorok használatára kell törekedni.

Az útvonalismeret elsajátítását illetően azt a megközelítést kell előnyben részesíteni, amelynek során a mozdonyvezető az adott útvonalon egy másik mozdonyvezetőt kísér a megfelelő számú alkalommal, nappal és éjjel egyaránt. Alternatív képzési módszerként felhasználhatók többek között az útvonalat a vezetőfülke szemszögéből bemutató videofelvételek.

IV. MELLÉKLET**AZ ÁLTALÁNOS SZAKMAI ISMERETEK ÉS AZ ENGEDÉLLEL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK**

Az általános képzés céljai a következők:

- a vasúti technológiákra, azaz többek között a biztonsági szabályokra vonatkozó ismeretek és eljárások, valamint az üzemeltetési szabályozás mögött meghúzódó elmélet elsajátítása,
- a vasút üzemeltetésével kapcsolatos kockázatokra, valamint a kezelésükre szolgáló különböző eszközökre vonatkozó ismeretek és eljárások elsajátítása,
- az egy vagy több vasúti üzemmódot meghatározó alapelvekre vonatkozó ismeretek és eljárások elsajátítása,
- a vonatokra, felépítésükre és a vontatóegységek, vagonok, kocsik és egyéb járművek műszaki előírásaira vonatkozó ismeretek és eljárások elsajátítása.

A mozdonyvezetőknek különösen az alábbiakra kell képesnek lenniük:

- a mozdonyvezetői hivatásban végzett munkára vonatkozó különleges előírások, a mozdonyvezetői munka fontossága, valamint a szakmai és a személyes jellegű elvárások (hosszú munkaperiódusok, az otthontól való távollét stb.) megértése,
 - a személyzetre vonatkozó biztonsági szabályok alkalmazása,
 - a járművek azonosítása,
 - a munkamódszerek pontos ismerete és alkalmazása,
 - a referencia- és alkalmazási dokumentumok azonosítása (az „üzemeltetési” ÁME-ben meghatározott eljárási kézikönyv és a vasútvonalak kézikönyve, a vezetői kézikönyv, az üzemzavar-kézikönyv stb.),
 - a biztonság szempontjából lényeges feladatokkal összhangban lévő magatartások elsajátítása,
 - a személyi sérüléssel járó balesetekre vonatkozó eljárások azonosítása,
 - az általában a vasút-üzemeltetéssel járó kockázatok megkülönböztetése,
 - a forgalombiztonságot szabályozó alapelvek ismerete,
 - az elektrotechnológia alapelveinek alkalmazása.
-

V. MELLÉKLET

A JÁRMŰVEK SZAKMAI ISMERETE ÉS A TANÚSÍTVÁNNYAL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

A járművekkel kapcsolatos speciális képzés befejezése után a mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük a következő feladatok végrehajtására.

1. INDULÁS ELŐTTI VIZSGÁLATOK ÉS ELLENŐRZÉSEK

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- a dokumentáció és a szükséges felszerelés összegyűjtése,
- a vontatójármű kapacitásának ellenőrzése,
- az adatok ellenőrzése a vontatójárművön található dokumentumokban,
- az előírt ellenőrzések és vizsgálatok végrehajtásával annak biztosítása, hogy a vontatójármű képes a megkövetelt vontatóerő biztosítására, és a biztonsági berendezés működik,
- az előírt védelmi és biztonsági berendezések rendelkezésre állásának és működőképességének ellenőrzése a mozdony átvételekor vagy az út megkezdése előtt,
- a rutinszerű megelőző karbantartási műveletek végrehajtása.

2. A JÁRMŰVEK ISMERETE

A mozdonyok üzemeltetéséhez a mozdonyvezetőknek ismerniük kell a rendelkezésükre álló összes vezérlő- és jelzőeszközt, különösen az alábbiakra vonatkozókat:

- vontatás,
- fékezés,
- a forgalombiztonsággal összefüggő elemek.

A járművekben fellépő rendellenességek észlelése és megkeresése, jelentése és a kijavításukhoz szükséges tényezők megállapítása, valamint bizonyos esetekben a megfelelő intézkedés végrehajtása érdekében a mozdonyvezetőknek ismerniük kell az alábbiakat:

- mechanikai szerkezetek,
- felfüggesztő és rögzítő berendezések,
- futóművek,
- biztonsági berendezések,
- üzemanyagtartályok, üzemanyag-ellátó rendszer, kipufogógáz-elvezető berendezés,
- a járművek belsején és külsején található jelölések – különösen a veszélyes áruk szállításakor használt szimbólumok – jelentése,
- menetregisztráló rendszerek,
- elektromos és pneumatikus rendszerek,
- áramszedők és nagyfeszültségű rendszerek,
- kommunikációs berendezések (mozdonyrádió stb.),
- útvonalterv,
- a járművek alkatrészei, azok funkciója és a szállított árura jellemző eszközök, különösen a vonatnak a fékvezeték légtelenítésével történő megállítására szolgáló rendszer,
- fékezőrendszer,
- a vontatóegységekhez tartozó alkatrészek,
- vonóerő-átadó rendszer, motorok és erőátvitel.

3. FÉKEK VIZSGÁLATA

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- indulás előtt annak ellenőrzése és kiszámítása, hogy a vonat tényleges fékezett tömege a jármű dokumentumaiban előírtak szerint megfelel-e az adott vonalra előírt fékezendő tömegnek,
- indulás előtt, induláskor és menet közben a vontatóegység és adott esetben a vonat fékrendszere egyes alkatrészei működésének ellenőrzése.

4. A VONAT ÜZEMMÓDJA ÉS LEGNAGYOBB SEBESSÉGE A VONAL JELLEMZŐI SZERINT

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- az indulás előtt nekik átadott információk tudomásulvétele,
- a vonat üzemeltetési módjának és legnagyobb sebességének meghatározása az olyan változók alapján, mint például a sebességkorlátozások, az időjárási viszonyok vagy a jelzések változásai.

5. A VONAT VEZETÉSE A BERENDEZÉSEK VAGY JÁRMŰVEK SÉRÜLÉSE NÉLKÜL

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- az összes vezérlőrendszer vonatkozó szabályokkal összhangban történő használata,
- a vonat indítása a tapadás és a teljesítmény korlátainak figyelembevételével,
- a fékek használata lassításra vagy megállásra, a járművek és a berendezések figyelembevételével.

6. RENDELLENESSÉGEK

A mozdonyvezetőknek:

- képesnek kell lenniük a vonat viselkedésével kapcsolatos szokatlan események figyelésére,
- képesnek kell lenniük a vonat átvizsgálására és a rendellenességekre utaló jelek azonosítására, megkülönböztetésére, viszonylagos fontosságuk szerinti reagálásra és törekedniük kell a rendellenességek orvoslására, minden esetben elsőbbséget biztosítva a vasúti forgalom és a személyek biztonságának,
- ismerniük kell a rendelkezésre álló védő- és kommunikációs eszközöket.

7. ÜZEM KÖZBEN ELŐFORDULÓ RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ÉS BALESETEK, TŰZESetek ÉS SZEMÉLYI SÉRÜLÉSSel JÁRÓ BALESETEK

A mozdonyvezetőknek:

- képesnek kell lenniük a vonat védelmére irányuló intézkedések megtételére, és segítséget hívni a vonaton tartózkodó személyek sérülésével járó baleset esetén,
- képesnek kell lenniük annak megállapítására, hogy a vonat szállít-e veszélyes árut, és ezen áru azonosítására a vonat dokumentumai és kocsilistái alapján,
- ismerniük kell a vonat vészhelyzeti kiürítésére vonatkozó eljárásokat.

8. A TOVÁBBKÖZLEKEDÉS FELTÉTELEI A JÁRMŰVEKET ÉRINTŐ RENDKÍVÜLI ESEMÉNY UTÁN

A mozdonyvezetőknek az eseményt követően fel kell tudniuk mérni, hogy a vonat folytathatja-e útját, és milyen körülmények között, annak érdekében, hogy ezekről a körülményekről mielőbb tájékoztathassák a pályahálózat-működtetőt.

A mozdonyvezetőknek meg kell tudniuk állapítani, hogy szükség van-e szakértői értékelésre, mielőtt a vonat továbbindul.

9. A VONAT LEÁLLÍTÁSA

A mozdonyvezetőknek képeseknek kell lenniük arra, hogy megtegyék a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a vonat még a legkedvezőtlenebb feltételek között se indulhasson vagy mozdulhasson el akaratlanul.

A mozdonyvezetőknek továbbá ismerniük kell azokat az intézkedéseket, amelyekkel a vonat vagy annak részei váratlan elmozdulás esetén megállíthatók.

VI. MELLÉKLET

AZ INFRASTRUKTÚRA SZAKMAI ISMERETE ÉS A TANÚSÍTVÁNNYAL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

Az infrastruktúrával kapcsolatos témakörök

1. A FÉKEK VIZSGÁLATA

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük indulás előtt ellenőrizni és kiszámítani, hogy a vonat tényleges fékezett tömege a jármű dokumentumaiban előírtak szerint megfelel-e az adott vonalra előírt fékezendő tömegnek.

2. AZ ÜZEM TÍPUSA ÉS A VONAT LEGNAGYOBB SEBESSÉGE A VONAL JELLEMZŐI SZERINT

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- az indulás előtt nekik átadott információk tudomásulvétele (például sebességkorlátozások és a jelzések változásai),
- a vonat üzemeltetési módjának és legnagyobb sebességének meghatározása a pálya jellemzői alapján.

3. PÁLYAISMERET

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük a problémák előre látására, és a biztonsági és más jellemzők – például a pontosság és a gazdasági szempontok – tekintetében való megfelelő reagálásra. Ezért alaposan ismerniük kell, az útvonalukon vagy bármilyen más, megállapodás szerinti alternatív útvonalon található vasúti pályákat és létesítményeket.

A fontos szempontok az alábbiak:

- üzemeltetési feltételek (kétvágányú vagy menetirány-váltásra alkalmas egyirányú közlekedés, stb.),
- útvonal-ellenőrzés végrehajtása és tájékozódás a vonatkozó dokumentumok alapján,
- adott közlekedési módra használható vágányok azonosítása,
- az alkalmazandó közlekedési szabályok és a jelzőrendszer jelentése,
- üzemeltetési rendszer,
- a térközrendszer és az annak kezelésére vonatkozó szabályok,
- állomások neve és elhelyezkedése, valamint az állomások és a jelzőberendezések távolból történő azonosíthatósága annak érdekében, hogy a sebességet ennek megfelelően lehessen szabályozni,
- jelzés a különböző feszültségrendszerű felsővezeték hálózatok átmeneteinél,
- a vezetett különböző vonatkategóriákra vonatkozó sebességkorlátozások,
- topográfiai profilok,
- különleges fékezési körülmények, például lejtős pályaszakaszokon,
- különleges közlekedési jellemzők: speciális jelzések, jelek, indítási körülmények stb.

4. BIZTONSÁGI SZABÁLYOK

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- csak az összes előírt feltétel (menetrend, menesztés vagy jelzés, jelzések használata, ha szükséges stb.) teljesülése utáni vonatindítás,
- a vágány mellett és a vezetőfülkében található jelzések megfigyelése, azonnali és hibátlan értelmezése és a meghatározott intézkedés végrehajtása,
- a vonat biztonságos vezetése a konkrét üzemmódnak megfelelően: utasítás esetén speciális üzemmód, ideiglenes sebességkorlátozások, közlekedés a beállított menetiránnyal szemben, vész helyzetben jelzések figyelmen kívül hagyására kapott engedély, üzemmód-váltás, megfordulás, munkaterületen történő áthaladás stb. alkalmazása,
- a menetrend szerinti és az azon kívüli megállások figyelembe vétele, és szükség esetén további feladatok végrehajtása az utasok számára a megállások során, különösen az ajtók kinyitása és zárása.

5. A VONAT VEZETÉSE

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- az út teljes időtartama alatt a vonat pályán elfoglalt helyének ismerete,
- a fékek használata lassításra vagy megállásra, a járművek és a létesítmények figyelembevételével,
- a vonat haladásának a menetrenddel és bármilyen energiatakarékos kapcsolatos utasítással összhangban történő módosítása, figyelembe véve a vonatatóegység, a vonat, a pálya és a környezet jellemzőit.

6. RENDELLENESSÉGEK

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- amennyire azt a vonat üzemeltetése engedi, az infrastruktúrával és a környezettel kapcsolatos szokatlan események: jelzések, vágányok, energiaellátás, útátjárók, a vágány környezete, egyéb forgalom figyelése,
- konkrét távolságok ismerete az akadályok elhárítása érdekében,
- a pályahálózat-működtetőnek mielőbbi értesítése a megfigyelt rendellenesség helyéről és természetéről, meggyőződve arról, hogy a tájékoztatást a másik fél értette,
- a vasúti pálya megfigyelése, minden szükséges esetben a forgalom és a személyek biztonságának biztosítása vagy az ehhez szükséges intézkedések megtétele.

7. ÜZEM KÖZBEN ELŐFORDULÓ RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ÉS BALESETEK, TŰZESetek ÉS SZEMÉLYI SÉRÜLÉSEL JÁRÓ BALESETEK

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- a vonat védelmére irányuló intézkedések megtétele, és segítség hívása személyi sérüléssel járó baleset esetén,
- tűz esetén a vonatmegállítás helyének meghatározása, és ha szükséges, az utasok kimentésének lehetővé tétele,
- a lehető leghamarabb hasznos információk szolgáltatása a tüzesetről, ha a tüzet a mozdonyvezető egyedül nem képes megfékezni,
- az pályahálózat-működtetőjének lehető leghamarabbi tájékoztatása ezekről a körülményekről,
- annak eldöntése, hogy a vasúti pálya járható-e, és ha igen, milyen feltételekkel.

8. NYELVVIZSGÁK

Azon mozdonyvezetőknek, akiknek fontos biztonsági kérdésekről kell a pályahálózat-működtetővel kommunikálniuk, nyelvismerettel kell rendelkezniük az adott pályahálózat-működtető által megjelölt nyelven. E nyelvismeretnek olyan szintűnek kell lennie, amely képessé teszi őket az aktív és hatékony kommunikációra a rutinhelyzetekben, nehéz körülmények között és vészhelyzetben egyaránt.

Képesnek kell lenniük az üzemeltetési ÁME-ben foglalt üzenetek és kommunikációs módszer használatára. A mozdonyvezetőknek az alábbi táblázat szerinti 3. szinten kell tudniuk kommunikálni:

Nyelvi és kommunikációs szint

Az adott nyelven való szóbeli kommunikáció öt szintre osztható:

Szint	Leírás
5	<ul style="list-style-type: none"> - beszédmódját bármely beszélgetőpartnerhez hozzá tudja igazítani - meg tudja fogalmazni véleményét - képes tárgyalni - képes a meggyőzésre - tanácsot tud adni
4	<ul style="list-style-type: none"> - kezelni tudja az egyértelműen előre nem látható helyzeteket - feltételezéssel tud élni - ki tudja fejezni érvekkel alátámasztott véleményét
3	<ul style="list-style-type: none"> - kezelni tudja az előre nem látott elemet tartalmazó gyakorlati helyzeteket - leírást tud adni - fenn tud tartani egy egyszerű beszélgetést
2	<ul style="list-style-type: none"> - kezelni tudja az egyszerű gyakorlati helyzeteket - kérdést tud feltenni - választ tud adni a kérdésekre
1	<ul style="list-style-type: none"> - előre megjegyzett mondatokkal tud beszélni

VII. MELLÉKLET

A VIZSGÁK GYAKORISÁGA

Az időszakos ellenőrzések gyakorisága a következő:

- a) nyelvtudás (csak az adott nyelvet nem anyanyelvként beszélők számára): háromévenként, vagy több mint egyéves távollét után;
 - b) az infrastruktúra ismerete (az útvonalak és üzemeltetési szabályok ismeretét is beleértve): háromévenként, vagy több mint egyéves távollét után az adott útvonalon;
 - c) jármű-ismeret: háromévenként.
-

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2004. március 3-án – a harmadik vasúti csomag négy javaslata egyikeként⁽¹⁾ – javaslatot nyújtott be a közösségi vasúthálózat mozdonyait és vonatait üzemeltető vasúti személyzet minősítéséről szóló irányelvre vonatkozóan.

Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-án szavazott az első olvasat keretében kialakított véleményéről.

A Tanács 2006. szeptember 14-én elfogadta közös álláspontját, a Szerződés 251. cikkének megfelelően.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság⁽²⁾ és a Régiók Bizottsága⁽³⁾ véleményét.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános észrevételek

A vasúti személyzet minősítésével kapcsolatos tárgyalások a Bizottság „Európai közlekedéspolitika 2010-re” című fehér könyve⁽⁴⁾, valamint az első és a második vasúti csomag által kialakított politikai környezetben zajlottak. A Bizottság fehér könyvében hangsúlyozta az „olyan mozdonyvezetők iránti igényt, akik a transzeurópai hálózat bármely pontján tudnának közlekedni”. Az első és második vasúti csomag részletes rendelkezéseket tartalmaz a nemzeti és európai szintű, infrastruktúrához való hozzáférés, interoperabilitás és vasútbiztonság tekintetében, ezáltal biztosítja a nemzetközi vasúti áruszállítási és személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásához szükséges keretet.

A piac megnyitása tekintetében egyértelművé vált, hogy egységes szabályokat kell elfogadni a mozdonyvezetők minősítésére vonatkozóan interoperabilitásuk megkönnyítése, valamint a vasúti ágazatban a munkavállalók szabad mozgásához szükséges feltételek biztosítása érdekében.

A Tanács által elfogadott közös álláspont meghatározza a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítésének feltételeit és eljárásait. Rögzíti azokat a feladatokat, amelyekért a tagállamok illetékes hatóságai, a mozdonyvezetők és az ágazat egyéb érdekelt szereplői, különösen a vasúti vállalkozások, infrastruktúra irányítók és képzőközpontok felelősek. Ezen túlmenően a javaslat meghatározza, hogy a mozdonyvezetőknek milyen fizikai és szellemi alkalmassági minimumkövetelményeknek kell megfelelniük, milyen kötelező rendszeres ellenőrzéseken kell átesniük és milyen készségekkel kell rendelkezniük. Az irányelvtervezetet kizárólag a mozdonyvezetőkre kell majd alkalmazni. A mozdonyokon és a vonatokon tartózkodó, a vezetésében és/vagy egyéb kritikus biztonsági feladatokban közvetlenül vagy közvetetten részt vevő egyéb személyzetre az irányelv rendelkezései nem terjednek ki. Az irányelv különös eljárást tartalmaz továbbá az olyan hazai mozdonyvezetők ezen irányelv hatálya alóli ideiglenes mentessége, akik kizárólag a tagállamok határain belül közlekednek.

2. A fő politikai kérdések

i) Az egyéb személyzet kizárása

A bizottsági javaslatban az alkalmazási kör a mozdonyvezetők és a mozdonyokon és a vonatokon tartózkodó, a vezetésében és/vagy egyéb kritikus biztonsági feladatokban közvetlenül vagy közvetetten részt vevő egyéb személyzet minősítésére terjedt volna ki. Az „egyéb személyzet” felvétele a Bizottságnak a második vasúti csomaghoz⁽⁵⁾ kapcsolódó tárgyalások keretében vállalt kötelezettségéből ered.

⁽¹⁾ A három másik jogalkotási javaslat:

- Rendelet a nemzetközi vasúti szállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- Rendelet a vasúti áruszállítási szolgáltatásokra vonatkozó minőségi követelményekről (7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- Irányelv a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelv módosításáról (7147/04 TRANS 107 CODEC 335).

⁽²⁾ HL C 221., 2005.9.9., 20. o.

⁽³⁾ HL C 71., 2005.3.22., 26. o.

⁽⁴⁾ 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76

⁽⁵⁾ vö. a közösségi vasutakról szóló 2004/49/EK irányelvvel (a biztonságról szóló irányelv) (HL L 220., 2004.6.21., 16. o. ((21) preambulumbekzdés)).

A Tanács alaposan megvizsgálta az Európai Parlament első olvasatban kialakított azon álláspontját, amely a vasúti személyzetnek az irányelvtervezet alkalmazási körébe vonását, valamint a 27. cikknek egy minősítési mechanizmussal való kiegészítését javasolja.

A közös álláspontban azonban a Tanács az irányelvtervezet alkalmazási körét a mozdonyvezetőkre korlátozza. A Tanács nem ellenzi az „egyéb személyzet” minősítésének elvét, ugyanakkor úgy véli, hogy az alkalmazási kör e kiterjesztése túl korai, mivel nem ismert az, hogy melyik alkalmazott melyik kategóriába fog tartozni, sem az, hogy mely feladatokat kell végrehajtania. Következésképpen az irányelvtervezet egy további rendelkezéssel egészült ki, amely az Európai Vasúti Ügynökséget bízta meg az egyéb személyzet profilját és feladatait meghatározó jelentés elkészítésével. E jelentést két évvel ezen irányelv hatálybalépését követően kell benyújtani (vö. 27. cikk).

A Tanács továbbá egy olyan különleges rendelkezéssel egészítette ki az irányelvtervezetet, amely az Európai Unió területének egészén biztosítja az áruszállító vonatok szabad közlekedését (vö. 2. cikk (2) bekezdése).

ii) *A „hazai mozdonyvezetők” minősítése*

Követve a bizottsági javaslatot a Tanács úgy határozott, hogy ezen irányelvtervezet rendelkezéseit valamennyi közösségi mozdonyvezetőre alkalmazza. Ez azt jelenti, hogy az olyan hazai mozdonyvezetők is az alkalmazási körébe tartoznak, akik kizárólag a tagállamok határain belül közlekednek.

A Tanács azonban úgy határozott, hogy a tagállamok kérhetik a Bizottságtól, hogy az Európai Vasúti Ügynökség készítse el a kizárólag az érintett tagállam területén működő mozdonyvezetőkön vonatkozóan az ezen irányelvben található rendelkezések alkalmazásának költség-haszon elemzését. Amennyiben e költség-haszon elemzés kimutatja, hogy az ezen irányelvben foglalt rendelkezések e mozdonyvezetőkre való alkalmazásának költségei meghaladják a hasznot, a Bizottság határozatot fogad el a költség-haszon elemzés eredményének benyújtását követő 6 hónapon belül. A Bizottság ezen elemzés alapján határozhat úgy, hogy az irányelvet az érintett tagállam területén legfeljebb 10 éves időtartamig nem kell a hazai mozdonyvezetőkre alkalmazni. Szükség esetén hasonló eljárás keretében új mentességi időszak nyújtható. (vö. 36. cikk (5) bekezdése)

Az Európai Parlament e tekintetben egyetért a Tanács álláspontjával, és 40. módosításának második részében hasonló eljárást fogadott el.

iii) *Fokozatos bevezetés*

A Bizottság javaslata 2006-tól 2015-ig terjedő, fokozatos, háromlépcsős bevezetést tartalmaz.

Az Európai Parlament első olvasat során elfogadott véleményében (a 40. módosítás első része) követte a bizottsági megközelítést, ugyanakkor úgy határozott, hogy egy évvel előbbre hozza ezen időpontokat.

A Tanács közös álláspontjában elvben követi a bizottsági háromlépcsős megközelítést, de az egyes lépcsőket nem köti rögzített időpontokhoz. A Tanács által elfogadott fokozatos bevezetés (az ezen irányelvnek megfelelő „új” engedélyek és/vagy tanúsítványok kiadása) a következőképpen vázolható fel:

A szükséges nemzeti nyilvántartások létrehozásának időpontjától számított:

1. egy év elteltével: alkalmazás az új mozdonyvezetőkre – határokon átnyúló szolgálatot, másik tagállamban kabotázs vagy áruszállítási szolgálatot teljesítő, vagy egynél több tagállamban dolgozó mozdonyvezetőkre – és az e szolgáltatásokban már korábban is részt vevő, de új engedélyt vagy tanúsítványt nem igénylő mozdonyvezetőkre;
2. három év elteltével: alkalmazás valamennyi, új engedélyt vagy tanúsítványt igénylő mozdonyvezetőre;
3. nyolc év elteltével: alkalmazás valamennyi mozdonyvezetőre.

A 36. cikk (3) bekezdésében foglalt kísérő rendelkezés biztosítja, hogy a mozdonyvezetők a 36. cikk (2) bekezdése a), b) vagy c) pontjának alkalmazásáig fennálló jogosultságuk alapján továbbra is működhessenek.

III. AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLTAL HOZOTT MÓDOSÍTÁSOK

A Tanács az Európai Parlament 27., 36. és 44. módosítását tudta elfogadni teljes egészében. A fent kifejtett okokból a Tanács elutasította a 7., 9., 11., 34., 35. és 40. (első rész) módosítást. A 15., 24., 25., 26., 32., 38., 39. és 45. módosítás tekintetében a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Bizottságot követi, és visszautasítja azokat. Az 1., 2., 3., 4., 5., 6., 8., 10., 12., 13., 14., 17., 18., 19., 21., 22., 23., 28., 29., 30., 31., 33., 37., 40. (második rész), 41., 42., 43., 46. és 47. módosítás hasonló a Tanács közös álláspontjához, vagy közel áll ahhoz, amilyen szellemben azt átszövegezték.

IV. ÖSSZEZÉS

A Tanács közös álláspontja kialakítása során teljes mértékben figyelembe vette a Bizottság javaslatát, és az Európai Parlament első olvasat során elfogadott véleményét. Az Európai Parlament által javasolt módosítások tekintetében a Tanács megállapítja, hogy e közös álláspont a módosítások jelentős részét – elvben, részben vagy teljes egészében – magában foglalja.

A két fő vitás kérdés – az irányelvtervezet alkalmazási körének kiterjesztése a vasúti személyzetre és a bevezetés ütemezése (időpontok) – tekintetében a Tanács úgy véli, hogy megoldásai kiegyensúlyozottak, és megfelelő választ kínálnak.
