



Brüssel, den 22.2.2007
KOM(2007)80 endgültig

2004/0048 (COD)

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 dritter Unterabsatz Buchstabe c EG-Vertrag
zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments
am gemeinsamen Standpunkt des Rates betreffend den
Vorschlag für eine**

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES**

**über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im
Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal**

ZUR ÄNDERUNG DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION
gemäß Artikel 250, Absatz 2 des EG-Vertrages

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

**gemäß Artikel 251 Absatz 2 dritter Unterabsatz Buchstabe c EG-Vertrag
zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments
am gemeinsamen Standpunkt des Rates betreffend den
Vorschlag für eine**

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES**

**über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im
Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal**

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. EINLEITUNG

Gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag muss die Kommission eine Stellungnahme zu den vom Europäischen Parlament in zweiter Lesung vorgeschlagenen Abänderungen abgeben. Die Kommission nimmt nachfolgend zu den 33 Änderungsanträgen des Parlaments Stellung.

2. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das EP und den Rat (KOM(2004) 0142 endg. – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))	4. März 2004
Stellungnahme des Ausschusses der Regionen	17. November 2004
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses	9. Februar 2005
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung	28. September 2005
Annahme des Gemeinsamen Standpunkts mit qualifizierter Mehrheit	24. Juli 2006
Annahme der Entschließung des EP in zweiter Lesung mit 33 Abänderungen am Gemeinsamen Standpunkt	18. Januar 2007

3. ZIEL DES VORSCHLAGS

Am 3. März 2004 hat die Kommission eine Reihe von Maßnahmen (das so genannte „dritte Eisenbahnpaket“) vorgeschlagen. Der Rat begann mit seinen Beratungen darüber im April 2004 und das Parlament im Oktober 2004. Das Paket umfasst vier Legislativvorschläge, darunter eine Richtlinie über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal. Der nach Konsultation des Sektors und der Sozialpartner ausgearbeitete Text sieht ein Verfahren vor,

mit dem die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten bezüglich Ausbildung, Bewertung und Anerkennung der Befähigung von Triebfahrzeugführern und sonstigem Zugpersonal, das Sicherheitsaufgaben wahrnimmt, besser definiert werden können. Ein Triebfahrzeugführer muss über eine eigene Fahrerlaubnis verfügen, die eine Anerkennung seiner allgemeinen Qualifikation darstellt und im gesamten Gebiet der Gemeinschaft gültig ist. Diese Fahrerlaubnis muss durch eine Bescheinigung des jeweiligen Eisenbahnunternehmens ergänzt werden, die eine spezielle Schulung auf der Fahrstrecke, den eingesetzten Fahrzeugen und in den unternehmenseigenen Betriebs- und Sicherheitsverfahren bestätigt.

4. STELLUNGNAHME DER KOMMISSION ZU DEN ABÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

4.1. Von der Kommission übernommene Abänderungen

Zusammenfassend:

- 16 Abänderungen können vollständig übernommen werden: 2-3-5-6-7-8-9-12-20-21-22-24-25-28-29-30
- 4 Abänderungen können im Grundsatz übernommen werden: 15-17-18-19
- 5 Abänderungen können teilweise übernommen werden: 1-16-26-27-33.

4.1.1 Im Grundsatz übernommene Abänderungen

Die in der Abänderung 15 vorgesehenen Rechtsbehelfe sind bereits in den Artikeln 15 und 21 des Gemeinsamen Standpunkts enthalten.

Mit den Abänderungen 17 und 18 soll Kohärenz zwischen den Absätzen 1 und 2 von Artikel 19 hergestellt werden, doch sind auch die Abänderungen selbst unklar formuliert.

In Abänderung 19 werden die Möglichkeiten der Aufgabenübertragung durch die zuständige Behörde präzisiert. Allerdings wird dabei die in den betreffenden Artikeln verwendete Terminologie verändert, so dass die Abänderung neu gefasst werden muss.

4.1.2 Teilweise übernommene Abänderungen

In Abänderung 1 wird auf die Vereinbarung über die Arbeits- und Ruhezeiten Bezug genommen. Diese ist im vorliegenden Fall jedoch nicht relevant, so dass ein Verweis darauf an dieser Stelle nicht sinnvoll ist.

Die in Abänderung 16 vorgesehene Kontrolle durch den Arbeitgeber ist bereits in Artikel 18 des Gemeinsamen Standpunkts enthalten.

Abänderung 26 betrifft die Zertifizierung von Zugpersonal, das unmittelbar Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheit des Zuges und seiner Fahrgäste wahrnimmt.

Die Kommission unterstützt diesen Antrag, der eine Rückkehr zum Geltungsbereich ihres ursprünglichen Vorschlags bedeutet, der sich nämlich nicht nur auf die Triebfahrzeugführer, sondern auch auf das mit Sicherheitsaufgaben betraute Zugpersonal erstreckte. Der Text muss allerdings neu gefasst werden,

- weil Absatz 3 im Widerspruch zu Absatz 2 steht, der keine Beteiligung der zuständigen Behörde vorsieht;
- weil die in Absatz 5 genannten Artikel 20 und 21 durch Artikel 22 (Register) ersetzt werden müssten;
- da es für eine umgehende Präzisierung des Geltungsbereichs sinnvoll wäre, die Sicherheitsaufgaben des betreffenden Personals im Anhang der Richtlinie zu beschreiben und den Absatz 6 entsprechend zu ändern.

Die Gemeinschaft Europäischer Bahnen (GEB), in der zahlreiche Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber der Gemeinschaft vertreten sind, verfasste und veröffentlichte im August 2000 zur Begleitung der Marktöffnung einen Bericht über die Befähigung von Bediensteten, die mit der Durchführung interoperabler Verkehrsdienste betraut sind.

Auf Grundlage dieses Berichts schlägt die Kommission vor, das unter die Richtlinie fallende Zugpersonal über seine Aufgaben zu definieren, nämlich:

- Prüfung der Wirksamkeit der Bremsanlage
- Öffnen und Schließen der Türen
- Mitwirkung an der Zugangsetzung
- Reaktion auf Alarmer
- Mitwirkung an Rangiervorgängen
- Kontrolle und Eingreifen bei Störungen während der Zugfahrt
- Unterstützung des Triebfahrzeugführers in besonderen Situationen.

Die Abänderung 27 sieht vor, dass bei Änderungen der Anhänge der Richtlinie die Agentur und die Sozialpartner generell einbezogen werden. Der Bezug auf die Agenturverordnung ist allerdings irrelevant, da zu unterscheiden ist zwischen den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) einerseits, die von der Agentur gemäß den Interoperabilitätsrichtlinien (96/48/EG und 2001/16/EG) erarbeitet werden, und den Anhängen einer Richtlinie andererseits, die im Mitentscheidungsverfahren oder, durch Befugnisübertragung, im Ausschussverfahren, jedoch stets auf Initiative der Kommission, beschlossen werden. Deshalb sollte die Abänderung dahingehend umformuliert werden, dass bei Vorschriften, die sich auf die Arbeitsbedingungen, die Gesundheit und die Sicherheit der Arbeitnehmer auswirken, vor Weiterleitung des Vorschlags an den Regelungsausschuss die Sozialpartner konsultiert werden.

Der Abänderung 33 über die medizinischen Untersuchungen kann zugestimmt werden, sofern die Bezeichnungen „Arbeitsmediziner“ und „akkreditierter Arzt“, die im Widerspruch zu Artikel 11 des Gemeinsamen Standpunkts stehen, geändert werden.

4.2. Von der Kommission abgelehnte Abänderungen

Sieben Abänderungen können von der Kommission nicht übernommen werden: 10-11-13-14-23-31-32

Abänderung 10 enthält eine Vorschrift, die bereits Gegenstand von Artikel 18 über die Aufgaben der zuständigen Behörde ist.

Abänderung 11, die eine Rückkehr zur „gegenseitigen Anerkennung“ bedeutet, ist nicht akzeptabel, weil die Fahrerlaubnis aufgrund harmonisierter Kriterien erteilt wird. Der im Gemeinsamen Standpunkt verwendete Wortlaut „gültig für das gesamte Gebiet der Gemeinschaft“ ist besser geeignet.

Den Abänderungen 13 und 14 kann nicht zugestimmt werden, da die zuständige Behörde unmöglich bei jeder Krankheit eines Triebfahrzeugführers eingeschaltet werden kann. Außerdem ist nicht „der Arbeitgeber“, sondern das Eisenbahnunternehmen bzw. der Infrastrukturbetreiber, sofern der Triebfahrzeugführer in dessen Diensten steht, für die Eisenbahnsicherheit verantwortlich und muss somit bei drohenden Risiken die notwendigen Gegenmaßnahmen ergreifen.

Abänderung 23: Demnach soll das Eisenbahnunternehmen, das einen Triebfahrzeugführer beschäftigt, dessen Ausbildung von einem anderen Eisenbahnunternehmen finanziert wurde und welches der Triebfahrzeugführer freiwillig verlassen hat, jenem Eisenbahnunternehmen die Kosten dieser Berufsausbildung anteilig erstatten, und zwar auf der Grundlage harmonisierter und von der Agentur in einer Empfehlung festzulegender Kriterien.

Zwar wird durch diesen Abänderungsvorschlag die Investition eines Arbeitgebers in die Berufsausbildung von Triebfahrzeugführern grundsätzlich abgesichert, doch stehen einer Annahme verschiedene Gründe entgegen:

- Bei anderen Verkehrsträgern besteht keine derartige Klausel, obwohl auch dort, insbesondere im Luftverkehr, die Ausbildung hohe Kosten verursacht.
- Eine solche Klausel ist auch arbeitsrechtlich von Bedeutung und erscheint somit in der vorliegenden Richtlinie als nicht zweckmäßig.
- Ein Triebfahrzeugführer kann seinen Arbeitgeber aus sehr unterschiedlichen Gründen verlassen. Liegt die Schuld für den Weggang beim Arbeitgeber, so wäre eine Kostenerstattung nicht gerechtfertigt.

Die Kommission könnte allerdings einer Regelung zustimmen, die vorsieht, dieses Problem auf einzelstaatlicher bzw. privatrechtlicher Ebene zu lösen.

Die Abänderung 31 ist nicht akzeptabel, da die vom EP vorgeschlagene Umsetzungsfrist (31. Dezember 2007) nicht realistisch ist. Eine Vermittlung erscheint notwendig, so dass das Legislativverfahren im Herbst 2007 zum Abschluss kommen dürfte. Damit hätten die Mitgliedstaaten nicht mehr genügend Zeit für eine fristgerechte Umsetzung.

Mit der Abänderung 32 wird gefordert, auf der Zusatzbescheinigung des Triebfahrzeugführers das Datum der letzten medizinischen Untersuchung zu vermerken. Dies ist nicht akzeptabel, weil dadurch den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern ohne einen Gewinn an Eisenbahnsicherheit erhebliche Zusatzkosten entstünden.

5. FAZIT

Gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag ändert die Kommission ihren Vorschlag entsprechend den obigen Ausführungen.