KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 08.02.2005
KOM(2005) 32 endgültig

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Durchführung der Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

I. ZWECK DES VORSCHLAGS

1. Zweck dieses Richtlinienvorschlags ist es, die als Anhang beigefügte Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr durchzuführen, die die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) am 27. Januar 2004 geschlossen haben.

2. Mit Schreiben vom 20. Dezember 2002 hatten die Sozialpartner im Eisenbahnsektor, die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF), die Kommission von ihrer Absicht unterrichtet, Verhandlungen über die Arbeitsbedingungen des im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten fahrenden Personals aufzunehmen.

3. Am 27. Januar 2004 haben diese beiden Organisationen dann eine Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr geschlossen. Diese übermittelten sie der Kommission mit der Bitte um Durchführung im Wege eines Ratsbeschlusses auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags gemäß Artikel 139 Absatz 2 des EG-Vertrags.

II. RECHTSLAGE

4. Im Bereich der Sozialpolitik erkennt der Vertrag den Sozialpartnern auf Gemeinschaftsebene eine grundlegende Rolle *sui-generis* zu. In Artikel 138 Absätze 2 heißt es, dass die Kommission vor Unterbreitung von Vorschlägen in diesem Bereich die Sozialpartner zunächst zu der Frage hört, wie eine Gemeinschaftsaktion gegebenenfalls ausgerichtet werden sollte, und später dann auch zum Inhalt des in Aussicht genommenen Vorschlags.

5. Artikel 139 Absatz 1 geht sogar noch weiter und räumt den Sozialpartnern auf Gemeinschaftsebene die Möglichkeit zur Herstellung vertraglicher Beziehungen, u. a. durch den Abschluss von Vereinbarungen, ein. In diesem Fall besteht keine vertragliche Verpflichtung zu einer vorherigen Anhörung.

6. Die Durchführung dieser Vereinbarungen erfolgt entweder nach den jeweiligen Verfahren und Gepflogenheiten der beteiligten Sozialpartner und Mitgliedstaaten oder – in den durch Artikel 137 erfassten Bereichen – auf gemeinsamen Antrag der Unterzeichnerparteien durch einen Ratsbeschluss auf Vorschlag der Kommission (Artikel 139 Absatz 2).

7. Gemäß ihrer Mitteilung „Anpassung und Förderung des sozialen Dialogs auf Gemeinschaftsebene“[1] wird die Kommission, bevor dem Rat ein Vorschlag für Rechtsvorschriften zur Durchführung einer Vereinbarung vorgelegt wird, eine

[1] Mitteilung der Kommission „Anpassung und Förderung des sozialen Dialogs auf Gemeinschaftsebene“, KOM(98) 322 endg. vom 20.5.1998; siehe auch die Mitteilung der Kommission über die Anwendung des Protokolls über die Sozialpolitik an den Rat und das Europäische Parlament, KOM(93) 600 endg. vom 14.12.1993.

Bewertung vornehmen, „was die Prüfung der Repräsentativität der Vertragsparteien und ihres Mandats sowie der Rechtmäßigkeit jeder einzelnen Klausel des Tarifvertrags nach Gemeinschaftsrecht und der Bestimmungen über kleine und mittlere Unternehmen einschließt".

8. Diese Bewertung wird im Folgenden vorgenommen.

III. ANALYSE DER VEREINBARUNG

Repräsentativität und Mandat der Vertragsparteien

9. Die Unterzeichner der Vereinbarung sind die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF). Beide Organisationen sind Mitglied des Ausschusses für den sektoralen Dialog „Eisenbahn", der gemäß dem Kommissionsbeschluss vom 20. Mai 1998[2] über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene eingesetzt wurde.

10. Die von den Vertragsparteien vorgelegten Informationen belegen, dass die Organisationen einem spezifischen Sektor angehören und auf europäischer Ebene organisiert sind. Außerdem bestehen sie ihrerseits aus Organisationen, die einen festen Bestandteil der sozialpartnerschaftlichen Strukturen in den Mitgliedstaaten ausmachen; sie sind befugt, Vereinbarungen auszuhandeln, und sie sind in praktisch allen Mitgliedstaaten repräsentativ. Sie verfügen zudem über angemessene Strukturen, um sich wirksam am Konsultationsverfahren zu beteiligen.

11. Die zwischen diesen Organisationen geschlossene Vereinbarung betrifft bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr. Die Unterzeichnerorganisationen haben Informationen über ihre Repräsentativität eingereicht. Aus diesen Informationen geht hervor, dass die Organisationen ausreichend repräsentativ für das fahrende Eisenbahnpersonal sind, auch für das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte. Es handelt sich unbestreitbar um die wichtigsten Organisationen der Sozialpartner in diesem Sektor. Die CER vertritt 24 Eisenbahnunternehmen in 22 Mitgliedstaaten der EU. Abgesehen von Malta und Zypern, die über kein Eisenbahnnetz verfügen, ist Schweden der einzige Mitgliedstaat, in dem die CER kein Mitglied hat. Ihre Mitglieder beschäftigen zusammen 95 % des gesamten Personals im Eisenbahnsektor. Auf der Gewerkschaftsseite wurde die Vereinbarung von der ETF unterzeichnet, deren Sektion Eisenbahn das Personal in 22 Mitgliedstaaten vertritt. Abgesehen von Malta und Zypern ist Estland der einzige Mitgliedstaat, in dem die ETF nicht vertreten ist. Die ETF repräsentiert die überwiegende Mehrheit der gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer in dem Sektor.

12. Hinzuweisen ist darauf, dass seit der Angleichung des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor (seit März 2001) neue Organisationen gegründet worden sind, die die Interessen der Infrastrukturbetreiber und der

---

[2] Beschluss 98/500/EG der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene (ABl. L 225 vom 12.8.1998, S. 27).

Eisenbahnunternehmen auf europäischer Ebene vertreten. Dabei handelt es sich zum einen um die EIM (European Rail Infrastructure Managers), deren Mitgliedsorganisationen indes kein fahrendes Personal im Sinne der Vereinbarung beschäftigen und die somit nicht direkt von deren Bestimmungen betroffen sein werden[3], zum anderen um die ERFA (European Rail Freight Association/Association européenne du fret ferroviaire), die bislang nicht als Sozialpartner im Sinne des Kommissionsbeschlusses vom 20. Mai 1998 gelten kann, weil insbesondere das Kriterium betreffend die Fähigkeit, Vereinbarungen auszuhandeln, nicht erfüllt ist.

13. Auf Gewerkschaftsseite gibt es eine weitere europäische Vereinigung, in der mehrere unabhängige Lokführergewerkschaften zusammengeschlossen sind. Diese 1989 gegründeten Autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas (ALE) sind der Europäischen Union der unabhängigen Gewerkschaften (CESI) angeschlossen. Die ALE umfasst nur Lokführer (Triebfahrzeugführer). Sie wird von den europäischen Arbeitgebern nicht als Gesprächspartner anerkannt und nimmt daher nicht am sozialen Dialog teil. Ihre Anwesenheit am Verhandlungstisch hätte an der Repräsentativität der Unterzeichnerparteien im Übrigen nichts geändert. Die Berufsgruppe der Lokführer ist bereits von der ETF abgedeckt, in der darüber hinaus auch die übrigen fahrenden Arbeitnehmer vertreten sind (siehe Tabellen).

EU25 / *Arbeitgeber*	Durchschnittl. Zahl der Beschäftigten	In % der im Sektor insgesamt Beschäftigten	Lokführer	Lokführer im interoperablen grenzüberschreiten den Verkehr	Sonstiges fahrendes Personal	Sonstiges fahrendes Personal im interoperablen grenzüberschreiten den Verkehr
Insgesamt im Sektor	1 046 400 (1)	100	133 021 (4)		79 125 (5)	
CER	991 700 (1) 1 083 524 (2)	94,7 (1)	125 971 (2)	13 261 (2)	74 931 (2)	11 105 (2)
Sonstige europäische Organisationen der Eisenbahnunternehmen	25 000 (3)		2 280 (6)	298 (6)	-	

[3] Dies ist von der EIM in einer Sitzung mit den Kommissionsdienststellen bestätigt worden.

EU25 / Arbeitnehmer	Mitglieder	In % der bekannten Zahl von Beschäftigten, die einer Gewerkschaft angeschlossen sind	Angeschlossene Lokführer	Sonstiges einer Gewerkschaft angeschlossenes Fahrpersonal
Insgesamt im Sektor	889 440(7)	100		
ETF	711 552(8) 752 078(9)	80 (8)	72 380(9)	73 599 (9)
Sonstige europäische Organisationen der Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor	73 080 (10)		73 080 (10)	

Quellen:

(1) Internationaler Eisenbahnverband (UIC), *Statistiques des chemins de fer – synthèse – résultats provisoires 2002* (Angaben zum Vereinigten Königreich unvollständig).

(2) Angaben der CER für das Jahr 2004.
Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, *European Union Energy & Transport in Figures 2003*. Diese Zahlen für 2001 und für EU-15 beziehen sich nicht auf eine europäische Organisation, sondern auf die Summe der Beschäftigten von Unternehmen, die der CER nicht angeschlossen sind.

(4) Schätzung aufgrund der Annahme, dass die CER 94,7 % der Lokführer vertritt. Demnach beläuft sich der Anteil der Lokführer auf 12,67 % der insgesamt in dem Sektor Beschäftigten.

(5) Schätzung aufgrund der Annahme, dass die CER 94,7 % des übrigen fahrenden Personals vertritt. Demnach beläuft sich der Anteil des übrigen fahrenden Personals auf 7,65 % der insgesamt in dem Sektor Beschäftigten.

(6) Angaben der ERFA für das Jahr 2004.

(7) Schätzung auf der Grundlage einer gewerkschaftlichen Mitgliedsdichte von 85 %, ausgehend von den UIC-Zahlen (1). Aus der vom EIRO (European Industrial Relations Observatory) im März 2000 veröffentlichten Studie über die Arbeitsbeziehungen im Eisenbahnsektor geht hervor, dass sich diese Dichte in neun von 15 Mitgliedstaaten auf 90 % oder mehr beläuft (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html). Auch in den zehn neuen Mitgliedstaaten wird angesichts der Nähe der Eisenbahnunternehmen zum Staat von einer sehr hohen Gewerkschaftsdichte ausgegangen.

(8) Nach dem Bericht der Katholischen Universität Löwen „Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE“ (Die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen im Eisenbahnsektor in der EU) vom Dezember 2000 (Untersuchung im Auftrag der Europäischen Kommission, GD Beschäftigung und Soziales) vertritt die ETF 80 % der bekannten Zahl der Beschäftigten, die einer Gewerkschaft angehören. Diese Zahl gilt auch als realistische Grundlage für EU-25.

(9) Angaben der ETF für das Jahr 2004. Diese Zahlen betreffen ausschließlich die Erwerbstätigen.

(10) Angaben der ALE für das Jahr 2004. Die ALE ist nur in zehn Mitgliedstaaten vertreten. Anzumerken ist, dass 34 000 der in der ALE vertretenen Lokführer aus einem Mitgliedstaat kommen.

14. Die Kommission hat diese drei Organisation vom Inhalt der Vereinbarung sowie von ihrer Absicht unterrichtet, die Vereinbarung dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.

15. Diese drei Organisationen haben ihr Fehlen am Verhandlungstisch bedauert.

16. Das Gericht erster Instanz hat in seinem Urteil vom 17. Juni 1998 in der Rechtssache UEAPME[4] befunden, dass das Gemeinschaftsrecht *„keinem Sozialpartner, gleich welche Interessen er zu vertreten behauptet, ein allgemeines Recht auf Teilnahme an […] eingeleiteten Verhandlungen verleiht […]. Der Umstand allein, dass die Klägerin im vorliegenden Fall die Kommission mehrfach gebeten hat, sie an den von anderen Sozialpartnern begonnenen Verhandlungen teilnehmen zu lassen, kann hieran nichts ändern, da die Herrschaft über die eigentliche Verhandlungsphase ausschließlich bei den betreffenden Sozialpartnern und nicht bei der Kommission liegt.“*

17. Nach Ansicht des Gerichts obliegt es der Kommission und dem Rat zu prüfen, ob die Sozialpartner, die die betreffende Vereinbarung unterzeichnet haben, im Hinblick auf deren Inhalt insgesamt hinreichend repräsentativ sind (Randnr. 90). Es ist festzuhalten, dass die drei fraglichen Organisationen bislang nicht als repräsentativ für den Sektor angesehen und daher von der Kommission auch nicht nach Artikel 138 des Vertrags angehört werden.

18. Die beiden vorstehenden Tabellen vermitteln einen Überblick über die Beschäftigung im Eisenbahnsektor (Eisenbahnunternehmen) sowie, im Rahmen des Möglichen, eine Schätzung des fahrenden Personals (Lokführer und sonstige fahrende Arbeitnehmer). Ausgehend von den vorhandenen Zahlen wird der Anteil des fahrenden Personals auf rund 210 000 Personen, also etwa 20 % der insgesamt in dem Sektor Beschäftigten geschätzt; davon werden rund 12 % (25 000 Personen) im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt. Auf der Arbeitgeberseite beschäftigen die Mitgliedsunternehmen der CER fast 95 % des gesamten Personals. Die ETF vertritt ungefähr 80 % der gewerkschaftlich organisierten Beschäftigten.

19. Die Zahl der Lokführer in EU-25 wird auf ca. 133 000 geschätzt. In der zweiten Tabelle ergibt die Summe der Lokführer, die Mitglieder von ETF und/oder ALE sind, eine höhere Gesamtzahl; die Erklärung hierfür könnte lauten, dass manche Lokführer beiden Organisationen angeschlossen sind oder dass die Gewerkschaften oft Rentner, Arbeitslose und sonstige Nichterwerbstätige mitzählen. Die Zahlen für die ETF umfassen hingegen nur die Erwerbstätigen.

20. Für die Kommission folgert daraus, dass die ETF einen Großteil des im grenzüberschreitenden interoperablen Verkehr eingesetzten fahrenden Personals vertritt, darunter über die Hälfte der Lokführer.

21. Die Repräsentativität der ETF, was den Geltungsbereich der von den Sozialpartnern geschlossenen Vereinbarung anbelangt, steht somit außer Frage.

22. Was die Arbeitgebervertretung anbelangt, so vertritt die CER die große Mehrheit der in diesem Sektor tätigen Unternehmen, die ihrerseits die meisten von der Vereinbarung betroffenen Arbeitnehmer beschäftigen.

23. Nach den vorliegenden Informationen haben die CER und die ETF von ihren nationalen Mitgliedsorganisationen ein Mandat zur Aushandlung der Vereinbarung

---

[4] Urteil des Gerichts erster Instanz (Vierte erweiterte Kammer) vom 17. Juni 1998 in der Rechtssache T-135/96 Union Européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises (UEAPME) gegen Rat der Europäischen Union, Slg. 1998 II-2335, Randnr. 78.

über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr erhalten; außerdem vertreten sie einen sehr hohen Anteil ihres jeweiligen Sektors und genügen somit dem Kriterium der Repräsentativität.

24. Abschließend lässt sich festhalten, dass die Unterzeichnerparteien der Vereinbarung über eine ausreichende Repräsentativität hinsichtlich des Eisenbahnsektors im Allgemeinen und hinsichtlich der von der Vereinbarung potenziell betroffenen Arbeitnehmer im Besonderen verfügen.

Einhaltung der Bestimmungen für kleine und mittlere Unternehmen

25. Gemäß Artikel 137 Absatz 2 EG-Vertrag sollen sozialpolitische Rechtsvorschriften keine verwaltungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vorschreiben, die der Gründung und Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen entgegenstehen.

26. Die Vereinbarung unterscheidet nicht zwischen Arbeitnehmern kleiner und mittlerer Unternehmen und sonstigen Arbeitnehmern. Dies ist nach der zitierten Vertragsbestimmung auch nicht vorgeschrieben.

27. Wie der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache Kirsammer-Hack[5] festgestellt hat, besagt diese Vertragsbestimmung, dass für diese Unternehmen besondere wirtschaftliche Regelungen getroffen werden können. Umgekehrt steht diese Bestimmung Zwangsmaßnahmen für diese Unternehmen nicht entgegen.

28. Zweck dieser Bestimmung ist vielmehr, dass nicht mehr Zwänge als unbedingt nötig auferlegt werden, um das bei allen Maßnahmen in diesem Bereich oberste Ziel zu erreichen, nämlich den Schutz und die Sicherheit der Arbeitnehmer.

29. Die vorliegende Vereinbarung schreibt im Vergleich zu dem in diesem Bereich geltenden Gemeinschaftsrecht, das heißt die Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, keine zusätzlichen verwaltungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vor. Der Eisenbahnsektor ist von dieser Richtlinie bereits abgedeckt.

30. Die Tatsache, dass die Vereinbarung vorsieht, dass bestimmte Anpassungen als Ergebnis von direkt auf Unternehmensebene eröffneten Verhandlungen vorgenommen werden können (hinsichtlich einer zweiten auswärtigen Ruhezeit oder von Ausgleichszeiten für auswärtige Ruhezeiten), zeigt, dass die anzuwendenden Bestimmungen genauestens an das direkt betroffene Unternehmen und besonders an die kleineren und mittleren Unternehmen angepasst werden können.

31. Infolgedessen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Vereinbarung die Bestimmungen für die kleinen und mittleren Unternehmen erfüllt.

---

[5] Urteil des Gerichtshofs vom 30. November 1993 in der Rechtssache C-189/91 *Kirsammer-Hack*, Slg. 1993 I-6185, Randnr. 34.

„Rechtmäßigkeit“ der Vereinbarungsklauseln

32. Die Kommission hat jede einzelne Klausel der Vereinbarung sorgfältig geprüft und keinen Widerspruch zum Gemeinschaftsrecht festgestellt. Die Pflichten der Mitgliedstaaten ergeben sich nicht unmittelbar aus der Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern, sondern aus der Durchführung der Vereinbarung gemäß der Richtlinie. Die Unterzeichnerparteien haben vereinbart, dass die Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich des im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten fahrenden Personals nicht für die Aspekte gilt, die in dieser Vereinbarung spezifischer geregelt sind. Wie die Kommission den Inhalt der Vereinbarung beurteilt, ist dem folgenden Abschnitt zu entnehmen.

Bewertung der Vereinbarung

33. Die Richtlinie 93/104/EG[6] vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung war der erste Gemeinschaftsakt mit Mindestvorschriften zur Verbesserung insbesondere des Arbeitsumfeldes, um ein höheres Schutz- und Gesundheitsniveau der Arbeitnehmer zu gewährleisten.

34. Die Richtlinie 93/104/EG galt für alle Tätigkeitsbereiche mit Ausnahme des Straßen-, Luft-, See- und Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt, der Seefischerei, anderer Tätigkeiten auf See sowie der Tätigkeiten der Ärzte in der Ausbildung. Mit der Richtlinie 2000/34/EG zur Änderung der Richtlinie vom 23. November 1993 wurde der Geltungsbereich auf die bis dahin ausgeschlossenen Bereiche ausgedehnt. Im Bestreben um Klarheit und Rechtssicherheit erfolgte dann mit der Richtlinie 2003/88/EG vom 4. November 2003 eine Kodifizierung der Richtlinien 93/104/EG vom 23. November 1993 und 2000/34/EG vom 22. Juni 2000. Zurzeit gilt somit die Richtlinie 2003/88/EG, mit der die zwei früheren Richtlinien aufgehoben wurden.

35. Auf den Eisenbahnsektor ist folglich die Richtlinie 2003/88/EG vom 4. November 2003 anwendbar. Hinzuweisen ist auf deren Artikel 14, dem zufolge andere Gemeinschaftsinstrumente spezifischere Vorschriften über die Arbeitszeitgestaltung für bestimmte Beschäftigungen oder berufliche Tätigkeiten enthalten können. In Artikel 17 Absatz 3 Buchstabe c heißt es außerdem, dass „im Fall von Eisenbahnpersonal“ unter bestimmten Voraussetzungen Abweichungen von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16 der Richtlinie zulässig sind.

36. Der nationale Gesetzgeber kann somit spezifische Regeln für die Arbeit der in Zügen tätigen Arbeitnehmer aufstellen. Um nun zu vermeiden, dass für das im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Personal möglicherweise von Land zu Land unterschiedliche Vorschriften erlassen werden, ist ein gemeinschaftliches Vorgehen unerlässlich; nur so können die Arbeitsbedingungen auf koordinierte und homogene Weise geregelt werden, was angesichts der absehbaren Zunahme des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs durchaus geboten scheint.

---

[6] Richtlinie 93/104/EG des Rates vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18.

37. Vor diesem Hintergrund ist die Vereinbarung zwischen CER und ETF über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr zu sehen.

38. Die Kommission hatte ihre Unterstützung für die Verhandlungen der Sozialpartner in diesem Bereich bereits während der Beratungen des Rates (Verkehr) vom 28. März 2003 über das „zweite Eisenbahnpaket" bekundet. In einer Erklärung zum Protokoll ist zu lesen: „Die Kommission unterstützt und fördert die Arbeiten zur Harmonisierung der Fahr- und Ruhezeiten von Zugführern und Zugbegleitern, die gegenwärtig im Rahmen des Dialogs zwischen den Sozialpartnern in Europa gemäß Artikel 139 EG-Vertrag geleistet werden."[7]

39. Die Kommission befürwortet die Initiative der Sozialpartner aus verschiedenen Gründen.

40. Mit der Festlegung von Mindestvorschriften für die Arbeitszeit setzt die Vereinbarung die Ziffern 7, 8 und 19 der Gemeinschaftscharta der sozialen Grundrechte der Arbeitnehmer, die in Artikel 136 EG-Vertrag erwähnt wird, sowie Artikel 31 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union um.

41. Zudem schafft die Vereinbarung ein Gleichgewicht zwischen der Notwendigkeit, die Gesundheit und Sicherheit des im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten fahrenden Personals angemessen zu schützen, und den Forderungen nach einer angemessenen betrieblichen Flexibilität der Eisenbahnunternehmen vor dem Hintergrund eines integrierten europäischen Eisenbahnraumes. Die Vereinbarung steht voll und ganz im Einklang mit dem „ersten Eisenbahnpaket", also den Richtlinien[8] von Rat und Europäischem Parlament, die den internationalen Güterverkehr zwischen 2003 und 2008 öffnen sollen, was wiederum zu einem Anstieg des grenzüberschreitenden Verkehrs führen wird.

42. Die Vereinbarung mit ihren spezifischen Bestimmungen für das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte fahrende Personal entspricht ferner in allen Punkten der Richtlinie 2003/88/EG vom 4. November 2003. Bezüglich der Pausen sowie der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten bietet die Vereinbarung sowohl einen besseren Schutz der betreffenden Beschäftigten als auch mehr Flexibilität als die Richtlinie; sie ist damit bestens auf die Erfordernisse des Sektors zugeschnitten. So werden mit der Vereinbarung Regelungen für die Ruhezeiten und die Pausen getroffen, die über die Mindestvorschriften in der Richtlinie hinausgehen, zugleich aber eine flexible Handhabung dieser Regelungen festgelegt, um den systemimmanenten Zwänge des Eisenbahnsektors Rechnung zu tragen. Ebenfalls hinzuweisen ist auf zwei neue Begriffsbestimmungen in der Vereinbarung, die – präziser als in der Richtlinie 2003/88/EG – auf die Besonderheiten und Erfordernisse des Sektors abgestimmt sind, nämlich die Begriffe „Fahrzeit" und „im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetztes fahrendes Personal".

43. Nicht zuletzt ist diese Vereinbarung eine beachtliche Leistung des sektoralen sozialen Dialogs auf Gemeinschaftsebene; sie bestätigt die wichtige Rolle, die die

---

[7] Siehe SEK(2003) 754 endg., S. 8.

[8] Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG vom 26. Februar 2001, ABl. L 75 vom 15. März 2001.

Sozialpartner auf europäischer Ebene bei der Ergänzung, Konsolidierung und Anpassung der einzelstaatlichen Arbeitsvorschriften übernehmen müssen, und sie illustriert den Stellenwert, der den Sozialpartnern bei der Umsetzung der wirtschaftlichen und sozialen Reformstrategie zukommen kann, die in Lissabon beschlossen und in Barcelona erweitert wurde; siehe hierzu auch die Mitteilung der Kommission „Der europäische soziale Dialog: Determinante für Modernisierung und Wandel“[9]. Wie sie auch in ihrer aktuellen Mitteilung „Partnerschaft für den Wandel“[10] betont hat, ist die Kommission davon überzeugt, „dass Verhandlungen das angemessenste Mittel sind, um Streitfragen im Zusammenhang mit Arbeitsorganisation und Beschäftigungsverhältnissen auf branchenübergreifender wie auf sektoraler Ebene zu lösen“.

44. Die Kommission hält somit alle Bedingungen für erfüllt, um einen Vorschlag zur Durchführung dieser Vereinbarung im Wege eines Ratsbeschlusses vorzulegen.

IV. VORSCHLAG DER KOMMISSION

45. In ihrer Mitteilung vom 14. Dezember 1993 vertrat die Kommission folgenden Standpunkt: „Falls die Durchführung einer auf Gemeinschaftsebene beschlossenen Vereinbarung auf gemeinsamen Antrag der Sozialpartner durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission erfolgt, kann der Rat die Vereinbarung nicht ändern. Die Kommission wird sich daher darauf beschränken, nach Prüfung der zwischen den Sozialpartnern geschlossenen Vereinbarung die Annahme eines Beschlusses zu dieser Fassung vorzuschlagen.“ Im vorliegenden Fall wird als Instrument eine Richtlinie vorgeschlagen, die daher die Standardklauseln für die Durchführung auf nationaler Ebene enthält.

46. Die Kommission äußerte ferner die Ansicht: „Ein Beschluss des Rates sollte sich darauf beschränken, die Bestimmungen der zwischen den betreffenden Sozialpartnern geschlossenen tarifvertraglichen Vereinbarung verbindlich zu machen; der Wortlaut der Vereinbarung wäre somit nicht Bestandteil des Beschlusses, sondern würde diesem als Anlage beigefügt.“

47. Und schließlich kündigte die Kommission an: „Beschließt der Rat gemäß dem im letzten Unterabsatz von Artikel 139 Absatz 2 vorgesehenen Verfahren, die Vereinbarung in der von den Sozialpartnern festgesetzten Form nicht durchzuführen, so zieht die Kommission ihren Vorschlag für einen Beschluss zurück und prüft die Möglichkeit, unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten Arbeiten einen Vorschlag für ein Rechtsinstrument in dem betreffenden Bereich vorzulegen.“

48. Die Kommission hat den Wortlaut der Vereinbarung deswegen nicht in ihren Vorschlag aufgenommen, sondern lediglich als Anhang angefügt. Sie wiederholt im Übrigen, dass sie ihren Vorschlag zurückziehen wird, wenn der Rat die zwischen den Sozialpartnern geschlossene Vereinbarung ändern sollte.

---

[9] KOM(2002) 341 endg. vom 26.6.2002.

[10] Mitteilung der Kommission, Partnerschaft für den Wandel in einem erweiterten Europa - Verbesserung des Beitrags des europäischen sozialen Dialogs, KOM(2004) 557 endg. vom 12.8.2004.

Rechtsgrundlage

49. Gemäß Artikel 139 Absatz 2 EG-Vertrag erfolgt die „Durchführung der auf Gemeinschaftsebene geschlossenen Vereinbarungen […] – in den durch Artikel 137 erfassten Bereichen – auf gemeinsamen Antrag der Unterzeichnerparteien durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission." Die Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr betrifft die Sicherheit und Gesundheit von Arbeitnehmern, also Bereiche, die von Artikel 137 Absatz 1 des Vertrags erfasst sind. Er zählt zu denjenigen Bereichen, in denen der Rat mit qualifizierter Mehrheit entscheiden kann. Infolgedessen ist Artikel 139 Absatz 2 die angemessene Rechtsgrundlage für den Vorschlag der Kommission.

50. In dem genannten Vertragsartikel ist eine Konsultation des Europäischen Parlaments zu den an die Kommission gerichteten Anträgen der Sozialpartner nicht vorgesehen. Die Kommission hat diesen Vorschlag dennoch dem Parlament übermittelt, damit es gegenüber der Kommission und dem Rat hierzu Stellung nehmen kann, falls es dies wünscht. Entsprechendes gilt für den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und für den Ausschuss der Regionen.

Die Art des geplanten Rechtsinstruments

51. Der Begriff „Beschluss" wird in Artikel 139 Absatz 2 des Vertrags in einer allgemeinen Bedeutung gebraucht und lässt die Wahl zwischen den Rechtsinstrumenten, die in Artikel 249 des Vertrags aufgeführt sind (Verordnung, Richtlinie oder Beschluss). Es ist Aufgabe der Kommission, dem Rat das geeignetste dieser drei verbindlichen Instrumente vorzuschlagen. Im vorliegenden Fall ist es angesichts der Art und des Inhalts des Dokuments der Sozialpartner klar, dass die Vereinbarung indirekt durchgeführt werden soll, nämlich im Wege von Vorschriften, die von den Mitgliedstaaten und/oder den Sozialpartnern in innerstaatliches Recht umzusetzen sind. Das geeignetste Anwendungsinstrument ist hier eine Richtlinie des Rates. Ferner ist die Kommission gemäß ihren Zusagen der Ansicht, dass der Wortlaut der Vereinbarung nicht Teil der Richtlinie sein sollte, sondern dieser als Anhang beizufügen ist.

52. Die Kommission möchte zu den einzelnen Artikeln ihres Vorschlags folgende Erläuterungen geben:

Artikel 1

Dieser Artikel beschränkt sich darauf, die zwischen den Sozialpartnern geschlossene Vereinbarung verbindlich zu machen, denn dies ist der Zweck eines Ratsbeschlusses nach Artikel 139 Absatz 2 des Vertrags.

Artikel 2

Artikel 2 besagt, dass die Richtlinienbestimmungen nur Mindestvorschriften darstellen, sodass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, in dem entsprechenden Bereich Maßnahmen zu beschließen, die für die Arbeitnehmer günstiger sind.

Artikel 3

Artikel 3 sieht im Zusammenhang mit der Entwicklung des Eisenbahnsektors vor, dass die Kommission dem Rat und dem Europäischen Parlament über die Umsetzung der Richtlinie Bericht erstattet, und zwar drei Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist für deren Bestimmungen in nationales Recht der Mitgliedstaaten. Dieser Bericht der Kommission ist unabhängig vom Follow-up und von der Bewertung, welche von den Unterzeichnerparteien vorgesehen sind. Er wird nach Anhörung der Sozialpartner auf Gemeinschaftsebene erstellt.

Artikel 4

Dieser Artikel verpflichtet die Mitgliedstaaten, Sanktionen vorzusehen, die wirksam, angemessen und abschreckend sind. Wie bei jedem Rechtssystem ist es auch bei der Anwendung des Gemeinschaftsrechts erforderlich, dass einerseits die Verpflichtungsadressaten von Verstößen abgehalten werden und andererseits im Falle von Zuwiderhandlungen gebührende Strafen verhängt werden.

Artikel 5 bis 7

Die Artikel 5 bis 7 enthalten die üblichen Vorschriften für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für das Inkrafttreten der Richtlinie.

V. SUBSIDIARITÄT

53. Der Vorschlag für eine Richtlinie zur Durchführung der Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) entspricht dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 des Vertrags, da beide Bedingungen erfüllt sind, nämlich die Notwendigkeit und die Angemessenheit.

54. Die Notwendigkeit, auf Gemeinschaftsebene tätig zu werden, ergibt sich nicht nur aus der Tatsache, dass die Sozialpartner nach dem Verfahren des Artikels 139 des Vertrags der Zweckmäßigkeit einer Gemeinschaftsmaßnahme zugestimmt, eine Vereinbarung auf Gemeinschaftsebene erzielt und die Durchführung dieser Vereinbarung durch einen Ratsbeschluss auf Vorschlag der Kommission gemäß Artikel 139 Absatz 2 des Vertrages beantragt haben, sondern auch aus der Anpassung des Eisenbahnsektors an europäische Maßstäbe.

55. Darüber hinaus ergänzt die vorgeschlagene Richtlinie die mitgliedstaatlichen Rechtsvorschriften durch eine gemeinschaftliche und flexible Rahmenregelung, mit der die Arbeitsbedingungen des im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten fahrenden Personals verbessert und der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr gefördert werden. Dank ihres Beitrags zu eindeutigen und transparenten Verhältnissen begünstigt eine solche Rahmenregelung das Entstehen eines lauteren Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarktes.

56. Aufgrund ihrer Art und ihrer länderübergreifenden Dimension kann die in Betracht gezogene Maßnahme nur auf Gemeinschaftsebene durchgeführt werden.

57. Die Richtlinie entspricht dem Erfordernis der Verhältnismäßigkeit, da sie nur die zu erreichenden Ziele festlegt. Die Richtlinie enthält spezifischere Bestimmungen zur Arbeitszeitgestaltung des Personals im grenzüberschreitenden Verkehr, wodurch dem Sicherheitsbedürfnis der Arbeitnehmer und den Flexibilitätserfordernissen der Unternehmen des Sektors optimal Rechnung getragen wird.

VI. FAZIT

58. Der Rat wird ersucht, den Vorschlag für eine Richtlinie zur Durchführung der Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) anzunehmen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Durchführung der Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 139 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,[11]

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Dieser Rechtsakt steht im Einklang mit den Grundrechten und Prinzipien, wie sie insbesondere in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt sind; er soll insbesondere die uneingeschränkte Einhaltung von Artikel 31 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union gewährleisten, dem zufolge jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen sowie auf eine Begrenzung der Höchstarbeitszeit, auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten sowie auf bezahlten Jahresurlaub hat.

(2) Die Sozialpartner können gemäß Artikel 139 Absatz 2 des Vertrags gemeinsam beantragen, dass auf Gemeinschaftsebene geschlossene Vereinbarungen durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission durchgeführt werden.

(3) Der Rat hat die Richtlinie 93/104/EG[12] über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung erlassen. Der Eisenbahnverkehr zählt zu den aus dem Anwendungsbereich der genannten Richtlinie ausgeschlossenen Sektoren und Tätigkeitsbereichen. Das Europäische Parlament und der Rat haben die Richtlinie 2000/34/EG zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG verabschiedet, mit der die Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die bislang ausgeschlossen waren, ebenfalls abgedeckt werden sollen.

---

[11] ABl. C […] vom […], S. […]

[12] Richtlinie 93/104/EG des Rates vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18, geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Änderung der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung hinsichtlich der Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die von jener Richtlinie ausgeschlossen sind, ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 41.

(4) Der Rat hat die Richtlinie 2003/88/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung[13] erlassen, mit der die Richtlinie 93/104/EG kodifiziert und aufgehoben wurde.

(5) Artikel 17 Absatz 3 Buchstabe e der Richtlinie 2003/88/EG sieht vor, dass Abweichungen von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16 zulässig sind für Eisenbahnpersonal, das seine Arbeitszeit in Zügen verbringt.

(6) Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter-Förderation (ETF) haben die Kommission von ihrem Wunsch in Kenntnis gesetzt, gemäß Artikel 139 Absatz 1 des Vertrags Verhandlungen aufzunehmen.

(7) Am 27. Januar 2004 schlossen die genannten Organisationen eine Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr.

(8) Die Vereinbarung enthält einen an die Kommission gerichteten gemeinsamen Antrag, die Vereinbarung durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission gemäß Artikel 139 Absatz 2 des Vertrags durchzuführen.

(9) Die Richtlinie 2003/88/EG ist anwendbar auf fahrendes Personal im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr mit Ausnahme der spezifischeren Vorschriften, die in der vorliegenden Richtlinie und der Vereinbarung enthalten sind.

(10) Das angemessene Instrument für die Durchführung der Vereinbarung ist eine Richtlinie im Sinne von Artikel 249 des Vertrags.

(11) Im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes im Eisenbahnverkehr und angesichts der dort herrschenden Wettbewerbsbedingungen können die Ziele dieser Richtlinie – nämlich Schutz von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer – von den Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße verwirklicht werden, weswegen nach dem Subsidiaritätsprinzip des Artikels 5 des Vertrags eine Gemeinschaftsmaßnahme erforderlich ist. Diese Richtlinie geht nicht über das für die Erreichung der Ziele erforderliche Maß hinaus.

(12) Die Entwicklung des europäischen Eisenbahnsektors bringt eine enge Weiterverfolgung der Rolle der gegenwärtigen und neuen Akteure mit sich, um eine harmonische Weiterentwicklung in der gesamten Gemeinschaft sicherzustellen. Der europäische soziale Dialog in diesem Bereich muss diese Entwicklung widerspiegeln können und ihr bestmöglich Rechnung tragen.

(13) Diese Richtlinie lässt den Mitgliedstaaten die Freiheit, die in der Vereinbarung verwendeten Begriffe, die dort nicht eigens definiert sind, in Übereinstimmung mit den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Gepflogenheiten zu bestimmen, wie es auch bei den übrigen sozialpolitischen Richtlinien der Fall ist, die ähnliche Begriffe verwenden. Allerdings müssen die Begriffsbestimmungen mit der Vereinbarung kompatibel sein.

---

[13] Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung, ABl. Nr. L 299 vom 18.11.2003, S. 9.

(14) Die Kommission hat ihren Richtlinienvorschlag in Übereinstimmung mit ihrer Mitteilung vom 20. Mai 1998 über die Anpassung und Förderung des sozialen Dialogs auf Gemeinschaftsebene unter Berücksichtigung der Repräsentativität der Vertragsparteien und der Rechtmäßigkeit der Bestimmungen der Vereinbarung ausgearbeitet. Die Vertragsparteien verfügen gemeinsam über eine ausreichende Repräsentativität für das fahrende Eisenbahnpersonal im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr der Eisenbahnbetriebe.

(15) Die Kommission hat ihren Richtlinienvorschlag in Übereinstimmung mit Artikel 137 Absatz 2 EG-Vertrag erstellt, dem zufolge Richtlinien im Bereich der Sozialpolitik „keine verwaltungsmäßigen, finanziellen oder rechtlichen Auflagen vorschreiben (sollen), die der Gründung und Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen entgegenstehen."

(16) Diese Richtlinie und die Vereinbarung legen einen Mindeststandard fest; die Mitgliedstaaten und/oder die Sozialpartner sollten günstigere Bestimmungen beibehalten oder einführen können.

(17) Die Kommission hat das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen unterrichtet und ihnen ihren Richtlinienvorschlag zu dieser Vereinbarung übermittelt.

(18) Das Europäische Parlament hat am … eine Entschließung betreffend die Vereinbarung der Sozialpartner angenommen.

(19) Die Durchführung der Vereinbarung trägt zur Verwirklichung der in Artikel 136 des Vertrags genannten Ziele bei –

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck dieser Richtlinie ist die Durchführung der Vereinbarung vom 27. Januar 2004 über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER).

Der Wortlaut der Vereinbarung ist beigefügt.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten können günstigere Bestimmungen beibehalten oder einführen, als in dieser Richtlinie vorgesehen sind.

Artikel 3

Unbeschadet der Bestimmungen der Vereinbarung im Anhang über die Auswertung und Überprüfung durch die Unterzeichnerparteien wird die Kommission nach Anhörung der Sozialpartner auf Gemeinschaftsebene dem Rat und dem Europäischen Rat über die Durchführung der vorliegenden Richtlinie im Zusammenhang mit der Entwicklung des

Eisenbahnsektors Bericht erstatten, und zwar drei Jahre nach dem in Artikel 5 genannten Datum.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Anwendung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchführung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Bestimmungen der Kommission spätestens bis zu dem in Artikel 5 genannten Datum mit und melden alle sie betreffenden späteren Änderungen unverzüglich.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Sozialpartner die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am … nachzukommen, oder sie sorgen dafür, dass bis spätestens zu diesem Zeitpunkt die Sozialpartner im Wege von Vereinbarungen die notwendigen Vorkehrungen getroffen haben. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften und eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und den Bestimmungen dieser Richtlinie.

Die Mitgliedstaaten treffen alle notwendigen Vorkehrungen, die es ihnen erlauben, die durch die Richtlinie vorgeschriebenen Ergebnisse jederzeit gewährleisten zu können. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 6

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den […]

Im Namen des Rates
Der Präsident

Vereinbarung zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr

In ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

- Die Zukunft des Eisenbahnverkehrs erfordert eine Modernisierung des Systems und den Ausbau des transeuropäischen Verkehrs und damit der Interoperabilität.

- Es besteht die Notwendigkeit, einen sicheren grenzüberschreitenden Verkehr aufzubauen und die Gesundheit und Sicherheit der dort Beschäftigten zu schützen.

- Es besteht die Notwendigkeit, einen Wettbewerb zu verhindern, der allein auf den Unterschieden zwischen den Arbeitsbedingungen beruht.

- Es besteht ein Interesse daran, den Eisenbahnverkehr innerhalb der Europäischen Union zu entwickeln.

- Es gibt Anlass für die Überzeugung, dass sich die genannten Ziele durch die Schaffung gemeinsamer Regeln und Mindeststandards für die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr erreichen lassen.

- Die Zahl der betroffenen Beschäftigten wird in den nächsten Jahren noch zunehmen –

- gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 138 und Artikel 139 Absatz 2;

- gestützt auf die Richtlinie 93/104/EG (geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG), insbesondere auf die Artikel 14 und 17;

- gestützt auf das Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom, 19. Juni 1980) –

- Nach Artikel 139 Absatz 2 des Vertrags werden die auf Gemeinschaftsebene geschlossenen Vereinbarungen auf gemeinsamen Antrag der Unterzeichner durch einen Beschluss des Rates auf Vorschlag der Kommission durchgeführt.

- Die Unterzeichner stellen hiermit einen solchen Antrag –

SCHLIESSEN DIE UNTERZEICHNER FOLGENDE VEREINBARUNG:

Ziffer 1

Anwendungsbereich

Diese Vereinbarung gilt für das fahrende Personal der Eisenbahnen, das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt ist, der von Eisenbahnunternehmen durchgeführt wird.

Im grenzüberschreitenden Personennah- und -regionalverkehr, für den grenzüberschreitenden Güterverkehr, welcher weniger als 15 Kilometer über die Grenze hinausgeht, sowie für den Verkehr zwischen den im Anhang aufgeführten offiziellen Grenzbahnhöfen ist die Anwendung dieser Vereinbarung freigestellt.

Bei Zügen auf „grenzüberschreitenden Strecken", die ihre Fahrt auf der Infrastruktur desselben Mitgliedstaats beginnen und beenden und die Infrastruktur eines anderen Mitgliedstaats nutzen, ohne dort anzuhalten (deren Fahrt also als inländischer Verkehrsbetrieb betrachtet werden kann), ist die Anwendung dieser Vereinbarung ebenfalls freiwillig.

Hinsichtlich des fahrenden Personals, das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt ist, ist die Richtlinie 93/104/EG bezüglich derjenigen Aspekte nicht anzuwenden, für die diese Vereinbarung spezifischere Bestimmungen enthält.

Ziffer 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Vereinbarung gilt:

1. „Interoperabler grenzüberschreitender Verkehr": grenzüberschreitender Verkehr, für den gemäß der Richtlinie 2001/14/EG mindestens zwei Sicherheitsbescheinigungen für die Eisenbahnunternehmen erforderlich sind;

2. „im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetztes fahrendes Personal": alle Arbeitnehmer, die Mitglied des Zugpersonals sind und bezogen auf eine Tagesschicht für mehr als eine Stunde im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt sind;

3. „Arbeitszeit": jede Zeitspanne, während der ein Arbeitnehmer gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten arbeitet, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Tätigkeit ausübt oder Aufgaben wahrnimmt;

4. „Ruhezeit": jede Zeitspanne außerhalb der Arbeitszeit;

5. „Nachtzeit": jede, in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Zeitspanne von mindestens 7 Stunden, welche auf jeden Fall die Zeit zwischen 24 Uhr und 5 Uhr umfasst;

6. „Nachtschicht": jede Schicht, die mit mindestens 3 Stunden in die Nachtzeit fällt;

7. „auswärtige Ruhezeit": tägliche Ruhezeit, die nicht am üblichen Wohnort des fahrenden Arbeitnehmers genommen werden kann;

8. „Triebfahrzeugführer": jeder Arbeitnehmer, der für das Fahren eines Triebfahrzeugs verantwortlich ist;

9. „Fahrzeit": die Dauer der geplanten Tätigkeit, während der der Triebfahrzeugführer die Verantwortung für das Triebfahrzeug trägt, ausgenommen die Zeit, die für das Auf- und Abrüsten des Triebfahrzeugs eingeplant ist. Sie schließt die geplanten

Unterbrechungen ein, in denen der Triebfahrzeugführer für das Triebfahrzeug verantwortlich bleibt.

Ziffer 3

Tägliche Ruhezeit am Wohnort

Die tägliche Ruhezeit hat eine Dauer von mindestens 12 zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum.

Sie kann innerhalb eines Zeitraums von 7 Tagen einmal auf ein Minimum von 9 zusammenhängenden Stunden reduziert werden. In diesem Fall werden die der Differenz zwischen der reduzierten Ruhezeit und 12 Stunden entsprechenden Stunden der folgenden täglichen Ruhezeit am Wohnort hinzugefügt.

Eine deutlich reduzierte tägliche Ruhezeit darf nicht zwischen zwei auswärtigen Ruhezeiten festgelegt werden.

Ziffer 4

Auswärtige tägliche Ruhezeit

Die auswärtige Ruhezeit hat eine Dauer von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum.

Auf eine auswärtige Ruhezeit muss eine tägliche Ruhezeit am Wohnort folgen[14].

Es wird empfohlen, bei der Unterkunft des betroffenen Personals für angemessenen Komfort zu sorgen.

Ziffer 5

Pausen

a) Triebfahrzeugführer

Beträgt die Arbeitszeit eines Triebfahrzeugführers mehr als 8 Stunden, wird eine Pause von mindestens 45 Minuten während des Arbeitstages gewährt.

Oder:

Beträgt die Arbeitszeit zwischen 6 und 8 Stunden, dauert diese Pause mindestens 30 Minuten und wird während des Arbeitstages gewährt.

---

[14] Die Parteien stimmen darin überein, dass Verhandlungen über eine zweite zusammenhängende auswärtige Ruhezeit sowie über Ausgleichszeiten für auswärtige Ruhezeiten zwischen den Sozialpartnern auf Unternehmensebene oder auf nationaler Ebene stattfinden können, je nachdem, welche Ebene angemessener ist. Über die Frage der Zahl der zusammenhängenden auswärtigen Ruhezeiten sowie der Ausgleichszeiten für auswärtige Ruhezeiten wird zwei Jahre nach Unterzeichung dieser Vereinbarung auf europäischer Ebene neu verhandelt.

Die zeitliche Lage und die Länge der Pause müssen ausreichend sein, um eine effektive Erholung des Arbeitnehmers zu sichern.

Die Pausen können bei Verspätungen von Zügen im Verlauf eines Arbeitstages angepasst werden.

Ein Teil der Pause sollte zwischen der 3. und 6. Arbeitsstunde gewährt werden.

Ziffer 5 a) ist nicht anwendbar, wenn ein zweiter Triebfahrzeugführer anwesend ist. In diesem Fall werden die Bedingungen zur Gewährung einer Pause auf nationaler Ebene geregelt.

b) Zugbegleitpersonal

Für das übrige Personal an Bord des Zuges wird eine Pause von 30 Minuten gewährt, wenn die Arbeitszeit mehr als 6 Stunden beträgt.

Ziffer 6

Wöchentliche Ruhezeit

Dem fahrenden Personal, das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt ist, wird pro 7-Tageszeitraum eine zusammenhängende Mindestruhezeit von 24 Stunden zuzüglich der täglichen Ruhezeit von 12 Stunden gemäß Ziffer 3 gewährt.

Dem fahrenden Personal stehen pro Jahr 104 Ruhezeiten von 24 Stunden zu. Sie schließen die 24-Stunden-Perioden der 52 wöchentlichen Ruhezeiten mit ein, als auch

- 12 Doppelruhen (von 48 Stunden plus tägliche Ruhezeit von 12 Stunden), die den Samstag und den Sonntag umfassen, und
- 12 Doppelruhen (von 48 Stunden plus tägliche Ruhezeit von 12 Stunden) ohne Garantie, dass ein Samstag oder Sonntag einbezogen ist.

Ziffer 7

Fahrzeit

Die Fahrzeit nach Ziffer 2 darf bei einer Tagesschicht 9 Stunden und bei einer Nachtschicht zwischen zwei täglichen Ruhezeiten 8 Stunden nicht überschreiten.

Die maximale Fahrzeit ist pro Zeitraum von zwei Wochen auf 80 Stunden begrenzt.

Ziffer 8

Kontrolle

Ein Verzeichnis, das die täglichen Arbeits- und Ruhestunden des fahrenden Personals darstellt, muss geführt werden, um die Einhaltung der Bestimmungen dieser Vereinbarung zu überwachen. Angaben bezüglich der tatsächlichen Arbeitsstunden sind zur Verfügung zu stellen. Das Verzeichnis wird mindestens ein Jahr im Unternehmen aufbewahrt.

Ziffer 9

Rückschrittsklausel

Die Durchführung dieser Vereinbarung stellt in keinem Fall eine wirksame Rechtfertigung für eine Zurücknahme des allgemeinen Schutzniveaus des fahrenden Personals, das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt ist, dar.

Ziffer 10

Follow-up der Vereinbarung

Die Unterzeichner beobachten die Umsetzung und Anwendung dieser Vereinbarung im Rahmen des Ausschusses des Sozialen Dialogs „Eisenbahn“, der in Übereinstimmung mit dem Beschluss 98/500/EG der Europäischen Kommission eingesetzt wurde.

Ziffer 11

Bewertung

Die Unterzeichner bewerten die Bestimmungen der Vereinbarung zwei Jahre nach ihrer Unterzeichnung im Lichte der ersten Erfahrungen mit der Entwicklung des interoperablen grenzüberschreitenden Verkehrs.

Ziffer 12

Überprüfung

Die Unterzeichner überprüfen die obigen Bestimmungen zwei Jahre nach Ablauf der Durchführungsfrist, die im Ratsbeschluss zur Durchführung dieser Vereinbarung festgelegt wird.

Brüssel, den 27. Januar 2004

Für die CER

Giancarlo CIMOLI

Präsident

Johannes LUDEWIG

Exekutivdirektor

Francesco FORLENZA

Vorsitzender der Gruppe der Personaldirektoren

Jean-Paul PREUMONT

Berater Soziale Angelegenheiten

Für die ETF

Norbert HANSEN

Präsident der Sektion Eisenbahn

Jean-Louis BRASSEUR

Vizepräsident der Sektion Eisenbahn

Doro ZINKE

Generalsekretärin

Sabine TRIER

Politische Sekretärin

Anhang

LISTE DER OFFIZIELLEN GRENZBAHNHÖFE, DIE MEHR ALS 15 KM VON DER GRENZE ENTFERNT LIEGEN UND FÜR DIE DIE VEREINBARUNG FAKULTATIV IST

RZEPIN (Polen)

TUPLICE (Polen)

ZEBRZYDOWICE (Polen)

DOMODOSSOLA (Italien)

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Directive du Conseil concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

La nécessité de l'action communautaire se justifie du fait que les partenaires sociaux, dans le cadre de la procédure prévue par l'article 139, paragraphe 1, du traité, sont convenus de la nécessité d'une action communautaire en la matière et qu'ils ont demandé la mise en œuvre de leur accord conclu au niveau communautaire par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, en vertu de l'article 139, paragraphe 2, du traité. De plus, comme l'énonce le préambule de la directive 2003/88/CE des normes spécifiques prévues par d'autres instruments communautaires en ce qui concerne par exemple, les périodes de repos, le temps de travail, le congé annuel et le travail de nuit de certaines catégories de travailleurs doivent prévaloir sur les dispositions de cette directive. Enfin dans une affaire concernant la directive 93/104/CE, codifiée par la directive 2003/88/CE, la Cour de Justice a énoncé ce qui suit :"Dès lors que le Conseil a constaté la nécessité d'améliorer le niveau existant de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs et d'harmoniser, dans le progrès, les conditions existant dans ce domaine, la réalisation d'un tel objectif par voie de prescriptions minimales suppose nécessairement une action d'envergure communautaire qui, du reste, laisse, comme en l'occurrence, dans une large mesure aux États membres le soin de prendre les modalités d'application nécessaire[15]."

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?

La proposition touchera toutes les entreprises ferroviaires effectuant des services de transport transfrontaliers pour lesquels au moins deux certificats de sécurité sont

[15] Affaire C-84/94, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord contre le Conseil de l'Union européenne, Recueil de jurisprudence 1996, page I-5755

requis conformément à la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001. Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, possèdent des entreprises de chemins de fer.

3. *Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?*

Les entreprises devront adapter les horaires de travail de leur personnel mobile circulant en service transfrontalier afin que ceux-ci respectent les dispositions de l'accord.

4. *Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir?*

La proposition définit un cadre commun de normes minimales concernant certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Cependant, la législation des États membres et/ou des conventions collectives nationales prévoient souvent un niveau général de protection au moins équivalent pour le personnel mobile. Du point de vue des entreprises, la proposition met en place des conditions équitables pour les entreprises du transport ferroviaire sans contenir aucune disposition pouvant être jugée restrictive au plan de l'accès au marché de nouveaux exploitants. Elle devrait favoriser une amélioration de l'organisation du travail et donc se traduire par des gains de productivité. Enfin, cette proposition fruit d'une démarche négociée au niveau communautaire, devrait renforcer la cohésion du secteur notamment en termes de relations sociales.

5. *La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?*

L'accord et la proposition de directive n'établissent aucune distinction entre les travailleurs des petites ou moyennes entreprises et les autres travailleurs. Cependant, les normes minimales en matière de santé et de sécurité des travailleurs ne devraient pas être subordonnés à la taille de l'entreprise.

Il est à noter que la clause 4 de l'accord prévoit que des adaptations concernant un second repos hors résidence ou la compensation des repos hors résidence, peuvent intervenir à l'issue de négociations ouvertes directement au niveau de l'entreprise ce qui permet un ajustement des règles applicables au plus près encore de l'entreprise directement concernée.

CONSULTATION

6. *Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position*

Non applicable, vu qu'il s'agit d'un accord conclu à l'initiative des partenaires sociaux au niveau communautaire.