



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.2.2007
KOM(2007)80 endelig

2004/0048 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer
til Rådets fælles holdning vedrørende
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer
til Rådets fælles holdning vedrørende
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(EØS-relevant Tekst)

1. INDLEDNING

Ifølge EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringsforslag, Europa-Parlamentet stiller ved andenbehandlingen. Kommissionen fremsætter her sin udtalelse om Europa-Parlamentets 33 ændringsforslag.

2. BAGGRUND

Forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dok. KOM(2004)0142 – C6 0002/2004 - 2004/0048(COD))	4. marts 2004
Udtalelse afgivet af Regionsudvalget	17. november 2004
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg	9. februar 2005
Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen	28. september 2005
Rådets vedtagelse af fælles holdning med kvalificeret flertal	24. juli 2006
Europa-Parlamentets udtalelse ved andenbehandlingen med 33 ændringsforslag til den fælles holdning	18. januar 2007

3. FORMÅLET MED FORSLAGET

Den 3. marts 2004 stillede Kommissionen en række forslag ("den tredje jernbanepakke"), der kom på Rådets dagsorden i april 2004 og på Parlamentets i oktober 2004. Pakken omfattede fire lovgivningsforslag, herunder et direktiv om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet. Forslaget er udarbejdet i samråd med sektoren og dens arbejdsmarkedsparter og indfører en ordning, hvormed man bedre kan fastlægge kompetencer og ansvar, hvad angår lokomotivføreres og det sikkerhedsansvarlige togpersonales uddannelse samt evaluering og gensidig anerkendelse af disses kvalifikationer. En lokomotivfører skal have et personligt certifikat, som dokumenterer dennes generelle

kvalifikationer, og som gælder i hele EU. Certifikatet skal suppleres med en attest, som udstedes af jernbanevirksomheden og dokumenterer, at lokomotivføreren er specifikt uddannet til at køre på den pågældende strækning, til at betjene det benyttede materiel og til at følge virksomhedens egne drifts- og sikkerhedsprocedurer.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen godtager

Oversigt:

- Disse 16 ændringer kan accepteres: 2-3-5-6-7-8-9-12-20-21-22-24-25-28-29-30
- Disse 4 ændringer kan accepteres i princippet: 15-17-18-19
- Ændringsforslag, der accepteres delvist: 1-16-26-27-33

4.1.1 Ændringer, som Kommissionen kan acceptere i princippet

De i ændringsforslag 15 omhandlede muligheder for at indgive klage er i realiteten allerede sikret i artikel 15 og 21 i den fælles holdning.

Ændringsforslag 17 og 18 tager sigte på at fjerne den manglende sammenhæng mellem stk. 1 og 2 i artikel 19, men disse stykker er i forvejen formuleret upræcist.

I ændringsforslag 19 redegøres nærmere for den kompetente myndigheds muligheder for at uddelegere opgaver. Forslaget ændrer imidlertid terminologien i de berørte artikler og bør således omformuleres.

4.1.2. Delvis accepterede ændringer

Ændringsforslag 1 vedrører aftalen om arbejdstid/hviletid. Sidstnævnte er imidlertid ikke relevant i denne sammenhæng, og det er derfor ikke hensigtsmæssigt at henvise hertil.

Ændringsforslag 16 vedrørende arbejdsgiverens tilsyn er allerede omhandlet i artikel 18 i den fælles holdning.

Ændringsforslag 26 vedrører certificering af togpersonale, der deltager direkte i sikkerhedsopgaver, der vedrører toget og dets passagerer.

Kommissionen støtter dette forslag, som betyder en tilbagevenden til det anvendelsesområde, som blev foreslået i Kommissionens oprindelige tekst, og som ikke blot vedrører lokomotivførerne men også det togpersonale, der deltager i sikkerhedsopgaver. Det bør omformuleres af følgende grunde:

- Stk. 3 er uforeneligt med stk. 2, der ikke indeholder bestemmelse om indgriben fra den kompetente myndigheds side
- henvisningen i stk. 5 til artikel 20 og 21 bør erstattes af en henvisning til artikel 22 (registre)

- for klart at præcisere anvendelsesområdet bør en beskrivelse af sikkerhedspersonalets opgaver vedføjes som bilag til direktivet, og stk. 6 bør ændres i overensstemmelse hermed.

Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER), som repræsenterer et stort antal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i Fællesskabet, har udarbejdet en rapport, der blev offentliggjort i august 2000, om kompetencer hos det personale, der skal udføre tjenester i forbindelse med jernbaners interoperabilitet, og som tager sigte på ledsageforanstaltninger i forbindelse med åbningen af markedet.

På grundlag af rapporten foreslår Kommissionen, at det præciseres, hvem blandt togpersonalet direktivet tager sigte på, og hvilke opgaver som beskrevet nedenfor, disse personer skal varetage:

- kontrol af bremsesystemernes effektivitet
- åbning og lukning af døre
- deltagelse i procedurer i forbindelse med togafgange
- procedurer i forbindelse med igangsættelse af alarmer
- deltagelse i øvelser
- kontrol og foranstaltninger, der skal træffes i forbindelse med unormale forhold, mens togene er i bevægelse
- assistance til lokomotivførere i særlige tilfælde.

I henhold til ændringsforslag 27 skal Jernbaneagenturet og arbejdsmarkedets parter systematisk inddrages ved ændringer af direktivets bilag. Ikke desto mindre er henvisningen til agenturets forretningsorden ikke relevant. Der bør nemlig skelnes mellem TSI'erne (de tekniske specifikationer for interoperabilitet), som er udarbejdet af agenturet i overensstemmelse med direktiverne om jernbaners interoperabilitet (direktiv 96/48/EF et 2001/16/EF) på den ene side og på den anden side bilag til et direktiv, der vedtages enten efter den fælles beslutningsprocedure eller ved kompetencedelegering under udvalgsproceduren, i begge tilfælde dog på initiativ af Kommissionen. Ændringsforslaget bør derfor omformuleres og sikre, at arbejdsmarkedets parter bliver hørt om forskrifter, der har betydning for arbejdsvilkårene og arbejdstagernes helbred og sikkerhed, inden forslag til ændringer forelægges det kompetente udvalg.

Ændringsforslag 33, som vedrører lægeundersøgelser, kan accepteres, hvis udtrykkene "bedriftslægen" og "den godkendte læge" ændres, da de ikke er i overensstemmelse med artikel 11 i den fælles holdning.

4.2. Ændringsforslag, som Kommissionen ikke har godkendt

7 af ændringsforslagene kan ikke accepteres af Kommissionen : 10-11-13-14-23-31-32

Ændringsforslag 10 indeholder en bestemmelse, som allerede findes i artikel 18 og vedrører den kompetente myndigheds opgaver.

Ændringsforslag 11, hvori der foreslås at vende tilbage til udtrykket "gensidig anerkendelse", kan ikke accepteres, da certifikatet udstedes på grundlag af harmoniserede kriterier. Begrebet "gyldig i hele Fællesskabets område", som anvendes i den fælles holdning, er mere hensigtsmæssigt.

Ændringsforslag 13 og 14 er ikke acceptable, da det ikke er holdbart at inddrage den kompetente myndighed, hver gang en lokomotivfører bliver syg. Endvidere er det jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren, der har ansvaret for jernbanesikkerheden, når lokomotivføreren udfører tjenester for denne, og det er således denne og ikke "arbejdsgiveren", der bør træffe de nødvendige foranstaltninger i tilfælde af risici.

I tilfælde af en lokomotivførers frivillige fratræden fra den jernbanevirksomhed, som har bekostet dennes uddannelse, skal den jernbanevirksomhed, som efterfølgende ansætter lokomotivføreren, ifølge ændringsforslag 23 pro rata godtgøre den første jernbanevirksomheds udgifter til uddannelse på grundlag af harmoniserede kriterier, som skal opstilles i en henstilling udstedt af agenturet.

Selv om forslaget i princippet synes at beskytte den investering, som en arbejdsgiver har lagt i uddannelsen af en lokomotivfører, er dette ændringsforslag ikke acceptabelt af flere årsager:

- der findes ikke en tilsvarende klausul i andre transportsektorer, specielt ikke inden for luftfarten, hvor uddannelse også er meget bekostelig,
- en sådan bestemmelse berører arbejdsretten og hører derfor næppe hjemme i dette direktiv,
- der kan der være mange forskellige grunde til, at en lokomotivfører forlader sin arbejdsgiver. Hvis en lokomotivfører forlader sin stilling på grund af forhold, som skyldes arbejdsgiveren, vil en sådan godtgørelse ikke være berettiget.

Til gengæld vil Kommissionen kunne acceptere en bestemmelse, ifølge hvilken dette problem løses i henhold til national ret eller ved aftale mellem de implicerede parter.

Ændringsforslag 31 er ikke acceptabelt, da den af Europa-Parlamentet foreslåede gennemførelsesdato (31. december 2007) ikke er realistisk: en forligsprocedure vil formentlig være nødvendig, og lovgivningsprocessen forventes afsluttet i løbet af efteråret 2007. Dette giver ikke medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at gennemføre direktivet på det foreslåede tidspunkt.

I ændringsforslag 32 foreslås det, at datoen for den seneste lægeundersøgelse angives på den supplerende attest. Dette er ikke acceptabelt, da det vil betyde en ikke uanseelig merudgift for jernbanevirksomhederne eller infrastrukturforvalterne uden at give nogen yderligere garanti for jernbanesikkerheden.

5. KONKLUSION

I overensstemmelse med EF-traktatens artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen sit forslag som ovenfor angivet.