



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 22.2.2007
COM(2007)80 definitief

2004/0048 (COD)

ADVIES VAN DE COMMISSIE

**overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag
betreffende de amendementen van het Europees Parlement op het gemeenschappelijk
standpunt van de Raad inzake het
voorstel voor een**

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven
en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap**

**HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE
overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag**

ADVIES VAN DE COMMISSIE

overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag betreffende de amendementen van het Europees Parlement op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake het voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwagetransport van de Gemeenschap

(Voor de EER relevante tekst)

1. INLEIDING

In artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag is bepaald dat de Commissie advies uitbrengt over de amendementen die in tweede lezing door het Europees Parlement worden voorgesteld. De Commissie geeft hieronder haar advies over de 33 door het Parlement voorgestelde amendementen.

2. VOORGESCHIEDENIS

Indiening van het voorstel bij het Europees Parlement en de Raad (COM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))	4 maart 2004
Advies van het Comité van de Regio's	17 november 2004
Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité	9 februari 2005
Advies van het Europees Parlement in eerste lezing	28 september 2005
Vaststelling van het gemeenschappelijk standpunt met gekwalificeerde meerderheid	24 juli 2006
Resolutie van het Europees Parlement in tweede lezing met 33 amendementen op het gemeenschappelijk standpunt	18 januari 2007

3. DOEL VAN HET VOORSTEL

De Commissie heeft op 3 maart 2004 een reeks maatregelen (het derde spoorwegpakket) voorgesteld waarvan de behandeling door de Raad in april 2004 en door het Parlement in oktober 2004 is begonnen. Het betreft hier vier wetsvoorstellen waaronder een richtlijn inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwagetransport van de Gemeenschap. Deze tekst is opgesteld in nauw overleg met de sector en de sociale partners, en voorziet in een regeling voor een betere omschrijving van de

bevoegdheden en verantwoordelijkheden op het gebied van opleiding, evaluatie en erkenning van de kwalificaties van treinbestuurders en treinpersoneel dat veiligheidsfuncties vervult. Een bestuurder moet beschikken over een rijbewijs dat zijn algemene bekwaamheden erkent en geldig is in de gehele Gemeenschap. Het rijbewijs moet worden aangevuld met een verklaring inzake de specifieke opleiding voor de lijn waarop wordt gereden, het materieel waarmee wordt gereden en de operationele procedures en veiligheidsvoorschriften van de onderneming.

4. ADVIES VAN DE COMMISSIE MET BETREKKING TOT DE AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

4.1. Door de Commissie aanvaarde amendementen

Samengevat:

- 16 amendementen kunnen ongewijzigd worden aanvaard: 2-3-5-6-7-8-9-12-20-21-22-24-25-28-29-30
- 4 amendementen zijn in beginsel aanvaardbaar: 15-17-18-19
- 5 amendementen zijn gedeeltelijk aanvaardbaar: 1-16-26-27-33

4.1.1 In beginsel aanvaarde amendementen

De beroepsmogelijkheden waarin amendement 15 voorziet, worden reeds geboden door de artikelen 15 en 21 van het gemeenschappelijk standpunt.

De amendementen 17 en 18 zijn bedoeld om tegenstrijdigheden weg te werken in artikel 19, leden 1 en 2, maar zijn zelf echter onduidelijk geformuleerd.

In amendement 19 wordt omschreven welke taken de bevoegde instantie aan derden kan delegeren. Het amendement wijzigt echter de terminologie van de betrokken artikelen en moet derhalve worden geherformuleerd.

4.1.2 Gedeeltelijk aanvaarde amendementen

Amendement 1 verwijst naar de overeenkomst inzake de arbeids- en rusttijden. Deze overeenkomst doet hier echter niet terzake. Het is derhalve niet wenselijk ernaar te verwijzen.

Artikel 18 van het gemeenschappelijk standpunt voorziet reeds in de in amendement 16 bedoelde controle van de werkgever.

Amendement 26 heeft betrekking op de certificering van treinpersoneel dat rechtstreeks belast is met veiligheidstaken voor de trein en de passagiers.

De Commissie onderschrijft dit amendement waarmee wordt teruggekeerd naar het toepassingsgebied van haar oorspronkelijke voorstel, dat niet alleen betrekking had op de bestuurder maar ook op ander treinpersoneel dat veiligheidstaken vervult. Het amendement moet evenwel worden aangepast want:

- lid 3 is niet verenigbaar met lid 2, waarin geen sprake is van de tussenkomst door de bevoegde autoriteit;
- de in lid 5 genoemde artikelen 20 en 21 moeten worden vervangen door artikel 22 (registers);
- om het toepassingsgebied meteen af te bakenen zou een bijlage aan de richtlijn moeten worden toegevoegd waarin de veiligheidstaken van het bedoelde personeel worden omschreven en moet lid 6 worden aangepast.

De CER, die een groot aantal spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders in de Gemeenschap vertegenwoordigt, heeft in augustus 2000 in het kader van de openstelling van de markt een verslag opgesteld over de bekwaamheden van personeel dat belast is met de uitvoering van interoperabele diensten.

Op basis van dit rapport stelt de Commissie voor het in de richtlijn bedoelde treinpersoneel te definiëren door zijn taken als volgt te omschrijven:

- controle van de werking van de reminrichtingen;
- openen en sluiten van de deuren;
- betrokken bij de vertrekprocedure van de trein;
- antwoorden op waarschuwingssignalen;
- deelnemen aan rangeerbewegingen;
- controle en maatregelen die moeten worden genomen bij een storing wanneer de trein aan het rijden is;
- in bepaalde situaties bijstand verlenen aan de bestuurder.

Amendement 27 bepaalt dat het Bureau en de sociale partners systematisch worden betrokken bij wijzigingen van de bijlagen van de richtlijn. Een verwijzing naar de verordening tot oprichting van het Spoorwegbureau is echter niet wenselijk. Er moet immers een onderscheid worden gemaakt tussen de Technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) die door het Bureau worden opgesteld overeenkomstig de interoperabiliteitsrichtlijnen (Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG) en de bijlagen bij een richtlijn, die worden opgesteld via een medebeslissingsprocedure of, na delegatie van bevoegdheid, via een comitéprocedure, zij het steeds op initiatief van de Commissie. Dit amendement moet derhalve worden herschreven zodat gesteld wordt dat voor bepalingen die een invloed hebben op de arbeidsomstandigheden, de gezondheid en de veiligheid van de werknemers, de sociale partners zullen worden geraadpleegd alvorens de wijziging wordt voorgelegd aan het regelgevend comité.

Amendement 33 betreffende de medische keuring is aanvaardbaar mits de termen "bedrijfsarts" en "erkende bedrijfsarts", welke niet overeenstemmen met artikel 11 van het gemeenschappelijk standpunt, worden vervangen.

4.2. Niet door de Commissie aanvaarde amendementen

Zeven amendementen zijn voor de Commissie niet aanvaardbaar: 10-11-13-14-23-31-32

Amendement 10 betreft een bepaling die reeds is opgenomen in artikel 18 inzake de taken van de bevoegde autoriteit.

Amendement 11, waarin wordt verwezen naar de ‘wederzijdse erkenning’ is niet aanvaardbaar omdat een vergunning wordt afgegeven op basis van geharmoniseerde criteria. Het in het gemeenschappelijk standpunt gehanteerde concept ‘geldig op het gehele grondgebied van de Gemeenschap’ is beter geschikt.

De amendementen 13 en 14 worden verworpen omdat het niet wenselijk is een beroep te doen om de bevoegde instantie bij elke ziekte van een bestuurder. Bovendien is de spoorwegveiligheid een verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder, indien de bestuurder diensten presteert voor rekening van die laatste, en dienen zij en niet “de werkgever” maatregelen te nemen wanneer er een risico bestaat.

In amendement 23 wordt voorgesteld dat wanneer een spoorwegonderneming een bestuurder aanwerft die zijn arbeidsverhouding met de spoorwegonderneming waar hij zijn opleiding heeft genoten vrijwillig heeft stopgezet, deze onderneming dient te vergoeden pro rata van de door die onderneming gemaakte opleidingskosten welke worden bepaald aan de hand van de in een aanbeveling van het Spoorwegbureau vastgestelde geharmoniseerde criteria.

Hoewel het voorstel in principe de door een werkgever voor de opleiding van een bestuurder toegezegde investering lijkt te beschermen, is dit amendement om diverse redenen niet aanvaardbaar:

- bij andere vervoerswijzen bestaat een soortgelijke bepaling niet, ook niet in de luchtvaartsector waar de opleiding ook heel veel kost;
- een dergelijke bepaling heeft te maken met arbeidsrecht en is in deze richtlijn dus niet erg relevant;
- de redenen waarom een bestuurder bij een werkgever weggaat, kunnen zeer divers zijn. Wanneer een bestuurder vertrekt door de fout van de werkgever, is een terugbetaling niet verantwoord.

De Commissie kan daarentegen wel instemmen met een bepaling welke de oplossing voor dit probleem toevertrouwt aan het nationale of privaatrecht.

Amendement 31 wordt niet aanvaard omdat de door het EP voorgestelde omzettingsdatum (31 december 2007) niet haalbaar is: een bemiddeling lijkt noodzakelijk en het wetgevingsproces zal wellicht pas worden afgerond in de herfst van 2007. Hierdoor rest de lidstaten onvoldoende tijd om de richtlijn tegen de voorgestelde datum om te zetten.

Volgens amendement 32 moet de datum van het laatste medisch onderzoek worden vermeld in de aanvullende verklaring van de bestuurder. Dit is niet aanvaardbaar omdat dit aanzienlijke extra kosten met zich zou brengen voor de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders en geen enkele extra garantie biedt voor de veiligheid van het spoorverkeer.

5. CONCLUSIE

Overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag, wijzigt de Commissie haar voorstel zoals hierboven aangegeven.