



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.9.2006
KOM(2006) 515 endelig

2004/0048 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

om

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets
direktiv om certificering af togpersonale, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet
i Fællesskabet**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET**

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

om

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om certificering af togpersonale, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet

1. SAGENS FORLØB

Forslaget forelagt for Europa-Parlamentet og Rådet den: (KOM(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))	4. marts 2004
Udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg den:	9. februar 2005
Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen den:	28. september 2005
Fælles holdning vedtaget den:	14. september 2006

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Den 3. marts 2004 stillede Kommissionen en række forslag ("tredje jernbanepakke"), der kom på Rådets dagsorden i april og på Parlamentets i oktober 2004. Pakken omfattede fire forskriftsforslag, 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 om ansvar, hvad angår lokomotivføreres og sikkerhedsansvarligt togpersonales uddannelse samt evaluering og gensidig anerkendelse af disses kvalifikationer. En lokomotivfører skal have et personligt certifikat, som dokumenterer hans generelle kvalifikationer og gælder i hele EU. Certifikatet skal suppleres med en attest, som udstedes af jernbaneselskabet og beviser, at lokomotivføreren er specifikt uddannet i den pågældende strækning, det benyttede materiel og virksomhedens egne drifts- og sikkerhedsprocedurer.

3. BEMÆRKNINGER OM DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet har med enstemmighed foretaget generelle ændringer i Kommissionens forslag; de kan accepteres, fordi de gør det muligt at nå de opstillede mål.

Af Europa-Parlamentets 45 ændringsforslag fra førstebehandlingen, kan Kommissionen umiddelbart eller med redaktionelle forhold tiltræde 25 (1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 42, 44 og 46). Af de resterende accepterer den

princippet i elleve (5, 17, 21, 22, 23, 35, 37, 40, 41, 43 og 47) og ét delvis (2). Otte ændringsforslag kan Kommissionen ikke tiltræde (15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 og 45).

Rådet har konstateret, at en væsentlig del af Parlamentets formål allerede var opfyldt i den fælles holdning, og har overtaget nogle af ændringsforslagene som de står (27, 36 og 44).

4. KOMMISSIONENS BEMÆRKNINGER I DETALJER

4.1. Ændringsforslag, som Kommissionen har accepteret, og Rådet delvis indarbejdet i den fælles holdning

Nummereringen af betragtninger og artikler herunder følger den fælles holdning.

- Ændringsforslag 1: De foreslåede præciseringer findes i andre dele af præamblen.
- Ændringsforslag 6: Dette ændringsforslag er taget op med andre formuleringer i den fælles holdnings nye betragtning 20.
- Ændringsforslag 8: Dette ændringsforslag er delvis taget op i den nye definition af "lokomotivfører" i den fælles holdnings artikel 3, litra b.
- Ændringsforslag 10: Dette ændringsforslag indfører en definition på "uddannelsescenter", som er taget delvis op i den fælles holdning (artikel 3, litra k).
- Ændringsforslag 12: Kommissionen kan tilslutte sig denne forenkling af kategorierne, som betyder, at den harmoniserede supplerende attest giver ret til at føre tog, når - som det sker i den fælles holdning i artikel 4, stk. 3 - der vedtages koder, der gør, at trafiktypen kan defineres mere præcist.
- Ændringsforslag 13: Den tydeliggørelse Parlamentet har ønsket genfindes i sin helhed i den nye formulering af artikel 11, stk. 3.
- Ændringsforslag 17, 46 og 47: Disse ændringsforslag vedrører artikel 16, hvor det fastsættes, at lokomotivførere skal underkaste sig regelmæssig kontrol for at bevare licens og certifikat. I Rådets fælles holdning er formuleringen af artikel 16 blevet ændret for at finde en bedre balance mellem, hvilke bestemmelser der skal stå i artiklen selv, og hvilke der skal flyttes om i bilaget. Mindstefrekvensen fastsættes i bilaget for alle typer kontrol; således kan de ændres efter udvalgsproceduren, hvis erfaringerne tilsiger det. Princippet om efteruddannelse er flyttet til artikel 23, stk. 8, i den fælles holdning.
- Ændringsforslag 19: Ændringen vedrører artikel 17 og genfindes næsten ordret i den fælles holdning.
- Ændringsforslag 21 og 22: Forslagene til omformulering af artikel 18 kan accepteres på principniveau. De genfindes delvis i den fælles holdning, hvor der er fundet en bedre balance mellem arbejdsgiverens tilsyn (artikel 18) og den kontrol, den kompetente myndighed udøver (artikel 28).

- Ændringsforslag 23: Forslaget til omformulering af artikel 19 kan accepteres på principniveau. Det viste sig dog nødvendigt at have en udtømmende opregning af den kompetente myndigheds opgaver, og det er opnået i den fælles holdning.
- Ændringsforslag 28: Her handler det om uddelegering af den kompetente myndigheds opgaver. Dette forhold er tydeliggjort og præciseret i den nye udformning af artikel 19.
- Ændringsforslag 29: Offentliggørelse af listen over godkendte personer. Dette forhold er tydeliggjort og præciseret i den nye formulering af artikel 20 i Rådets fælles holdning.
- Ændringsforslag 30 og 33: Disse ændringsforslag vedrører den kompetente myndigheds anerkendelse af lærere og eksaminatorer. De genfindes næsten i deres helhed i artikel 20, 23 (uddannelse) og 24 (prøver) i den fælles holdnings udformning.
- Ændringsforslag 41: Formålet med dette ændringsforslag er at sætte en slutfrist for udskiftning af eksisterende certifikater, og det opfyldes ved det nye stk. 2, litra c, i artikel 36 i Rådets fælles holdnings formulering.
- Ændringsforslag 42: denne ændring er taget op næsten uændret i den fælles holdnings artikel 33. Ændringsforslagets ordlyd indeholder en forklaring, som har fundet sin plads i præamblen i stedet for i den dispositive del.

4.2. Ændringsforslag, som Kommissionen har tiltrådt, men Rådet ikke indarbejdet i den fælles holdning

- Ændringsforslag 2: Denne ændring kunne Kommissionen kun støtte delvis: Den sidste del af sætningen: "samt aftalen om arbejdsvilkårene for kørende personale i grænseoverskridende trafik" kan ikke accepteres, for Kommissionens forslag vedrører ikke arbejds- og hviletider.
- Ændringsforslag 3 og 4: Ændringerne præciserer de opstillede mål og var acceptable for Kommissionen.
- Ændringsforslag 5 og 37 handler om arbejdsmarkedets parters rolle, og Kommissionen havde heroverfor påpeget, at der bør skelnes mellem TSI'erne (de tekniske specifikationer for interoperabilitet), som er tekniske forskrifter, der udarbejdes af Det Europæiske Jernbaneagentur efter de gældende retningslinjer for interoperabilitet og agenturforordningen, og bilagene til et direktiv, der henhører under den fælles beslutningsprocedure eller, i kraft af kompetencedelegering, under udvalgsproceduren. Derimod kunne den acceptere, at arbejdsmarkedets parter ville blive hørt for så vidt angår forskrifter, der har betydning for arbejdsvilkårene og arbejdstagernes helbred og sikkerhed.
- Ændringsforslag 7, 9, 11, 34 og 35 går ud på som støtte til Kommissionens forslag at give en bedre definition af togpersonalet og af fremgangsmåden med hensyn til dette personale. Princippet i dem kan således godtages, men det skal bemærkes, at Parlamentets forslag om, at udvalgsproceduren kan benyttes til at tilføje et nyt bilag, rejser problemer af juridisk art. Det skal desuden bemærkes, at Rådet ikke

blot har udeladt disse ændringer, men desuden indskrænket direktivet til kun at gælde lokomotivførere.

- Ændringsforslag 14 er en logisk følge af forenklingen af kategorierne. Alligevel er denne bestemmelse, der tillader en medlemsstat at kræve to års erhvervs erfaring i kategori A, før man kan få adgang til kategori B, udgået, for certifikatet udstedes af jernbanevirksomheden selv på dennes eget ansvar, og desuden skal lokomotivføreraspiranten for at få certifikatet have gennemført en uddannelse, hvis mål er fastsat i et bilag til direktivet, og have bestået en række eksamener med anerkendte eller godkendte eksaminatorer. Alle forudsætninger for at certifikaterne udstedes på et solidt grundlag er således til stede, samtidig med at virksomhederne har tilstrækkelig fleksibilitet til at tilrettelægge uddannelsen og certificeringen af deres lokomotivførere på den mest hensigtsmæssige måde.
- Ændringsforslag 18: Kommissionen kan acceptere denne ændring, som går ud på, at en lokomotivfører straks skal underrette den kompetente myndighed, når ansættelsesforholdet hos en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter ophører.
- Ændringsforslag 31 er foreneligt med direktiv 95/46/EF om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.
- Ændringsforslag 40 vedrørende artikel 34, stk. 1-4: Parlamentet foreslår i en del af dette ændringsforslag, at der i denne bestemmelse refereres til tog, hvis adgangsret til Fællesskabets jernbanenet bygger på direktiv 91/440/EØF. Selvom tidsplanen for anvendelse af direktivbestemmelserne på denne måde forenkles, ville en sådan bestemmelse gøre direktivets anvendelsesområde mindre klart. Dertil kommer, at de foreslåede tidspunkter ikke er realistiske i forhold til tidsplanen for vedtagelse af den tredje jernbanepakke. Med den nye ordlyd af artikel 34 tages der højde for de forskellige bindinger: registrene skal oprettes, før certificeringen af lokomotivførerne kan begynde, der skal tages hensyn til de nuværende lokomotivførere og til dem, der er under uddannelse, når direktivet træder i kraft, osv.
- Ændringsforslag 43: Den foreslåede ændring vedrører kontrollen af den fysiske egnethed, jf. bilag III, afsnit 3.2, og kan accepteres, hvad princippet angår.

4.3. Ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, og Rådet ikke indarbejdet i den fælles holdning

- Ændringsforslag 15: Begrebet "periodisk kontrol" er at foretrække, fordi det gør det tydeligt, at lokomotivføreren af sikkerhedshensyn skal gennemgå en række prøver for at beholde certifikatet og den supplerende harmoniserede attest.
- Ændringsforslag 24 og 25: Begreberne "arbejdsmedicinere" og "trafikpsykolog" fortolkes forskelligt i forskellige medlemsstater. Derfor kan Kommissionen ikke tilslutte sig disse ændringsforslag.
- Ændringsforslag 26: Det er ikke klart, hvad formålet er med dette ændringsforslag. Kontrollen af generelle faglige kvalifikationer kan enten foretages af et "institut" eller af en "eksaminator", hvis de er godkendt af en kompetent myndighed. På den anden side er ordlyden af den fælles holdning

klarere end det oprindelige forslag (se artikel 20 og 23) og bør kunne tilfredsstillere Parlamentet på dette punkt.

- Ændringsforslag 32: Selvom forslaget på det principielle plan synes at beskytte den investering en arbejdsgiver har lagt i uddannelsen af en lokomotivfører, rejser det flere problemer. For det første er der ikke noget tilsvarende i andre transportformer, specielt ikke inden for luftfarten, hvor uddannelsen også er dyr. Dertil kommer, at en sådan bestemmelse berører arbejdsretten og derfor næppe hører hjemme i dette direktiv. Endelig kan der være meget forskellige grunde til at en lokomotivfører forlader sin arbejdsgiver. Hvis lokomotivføreren går på grund af en fejl fra arbejdsgiverens side, hvorfor skal en anden virksomhed så betale for uddannelsen?
- Ændringsforslag 39: Når forskrifterne er vedtaget, bør medlemsstaterne have en rimelig periode til at gennemføre direktivet og foretage de omfattende ændringer i deres egen lovgivning. Her anses det for umuligt at gå længere ned end to år.
- Ændringsforslag 45: Hvad sikkerheden angår, skal det understreges, at lokomotivførere, der vil have en supplerende harmoniseret attest i et andet land, skal gennemføre den relevante uddannelse i infrastrukturkendskab, driftsregler og sprog og derefter gå op til en eksamen hos en godkendt eller af sikkerhedsmyndigheden anerkendt eksaminator i det land, hvor lokomotivføreren vil køre. Denne ændring ville unødigt øge den økonomiske byrde ved den uddannelse, der skal betales af jernbanevirksomhederne.

4.4. Ændringsforslag, som Kommissionen har afvist, men Rådet indarbejdet i den fælles holdning

- Ændringsforslag 38: Denne ændring vedrører den rapport, som agenturet skal aflægge om anvendelsen af direktivet. Den fælles holdning tager højde for dette ændringsforslag, men giver det en mere fuldstændig formulering.
- Ændringsforslag 40 vedrørende artikel 35, stk. 5: En del af dette ændringsforslag indfører en mulighed for midlertidige undtagelser for "indenlandske" lokomotivførere. Kommissionen kan imidlertid ikke acceptere en sådan undtagelse for hele lande, og det er der flere grunde til. Ud fra en social betragtning må man for det første indvende, at der ville blive to "klasser" af lokomotivførere, som der endda i praksis ikke ville være vandtætte skodder imellem. Det ville give karriere- og lønforskelle, som vanskeligt kunne forsvares. Ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning må det for det andet anføres, at der ville blive to slags lokomotivførere på samme strækning: nogle, der var uddannede og certificerede efter dette direktiv, og andre, der var uddannede og certificerede efter en national ad hoc-ordning. De ville muligvis ikke have de samme reaktioner i samme situation. Ud fra en økonomisk betragtning må det for det tredje anføres, at medlemsstaterne ville være nødt til at opretholde to forskellige regelsæt og to godkendelses-/anerkendelsessystemer for undervisere/eksaminatorer, virksomhederne to forskellige uddannelsessystemer osv. Det ville koste ekstra og ikke være effektivt.

5. KONKLUSION

Kommissionens forslag omfattede alt togpersonale med sikkerhedskritiske opgaver og gav ikke mulighed for undtagelse i en medlemsstat. Kommissionen erkender dog, at Rådet fælles holdning hverken ændrer hovedmålet eller forslagetes ånd.