

27.7.2005

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

L 195/15

RICHTLINIE 2005/47/EG DES RATES**vom 18. Juli 2005****betreffend die Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Diese Richtlinie steht im Einklang mit den Grundrechten und Prinzipien, wie sie in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt sind; sie soll insbesondere die uneingeschränkte Einhaltung von Artikel 31 der Charta 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 vom 23. November 1993 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾ erlassen, mit der die Sektoren und Tätigkeitsbereiche, die bislang ausgeschlossen waren, ebenfalls abgedeckt werden sollten.
- (4) Das Europäische Parlament und der Rat haben die Richtlinie 2003/88/EG vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung ⁽³⁾ erlassen, mit der die Richtlinie 93/104/EG kodifiziert und aufgehoben wurde.
- (5) Die Richtlinie 2003/88/EG sieht vor, dass Abweichungen von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16 für Eisenbahnpersonal, das seine Arbeitszeit in Zügen verbringt, zulässig sind.
- (6) Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) haben die Kommission von ihrem Wunsch in Kenntnis gesetzt, gemäß Artikel 139 Absatz 1 des Vertrags Verhandlungen aufzunehmen.
- (7) Am 27. Januar 2004 haben die genannten Organisationen eine Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Bedingungen für den Einsatz des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, nachstehend „Vereinbarung“ genannt, geschlossen.
- (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 Eisenbahnverkehr, außer wenn spezifischere Vorschriften in der vorliegenden Richtlinie und der beigelegten Vereinbarung enthalten sind.
- (10) Im Sinne von Artikel 249 des Vertrags ist eine Richtlinie das angemessene Instrument für die Durchführung der Vereinbarung.
- (11) Da die Ziele dieser Richtlinie, die dem Schutz von Gesundheit und Sicherheit dienen soll, im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarkts im Eisenbahnverkehr und angesichts der dort herrschenden Wettbewerbsbedingungen von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel niedergelegten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung der Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (12) Die Entwicklung des europäischen Eisenbahnsektors erfordert eine aufmerksame Begleitung der Rolle der gegenwärtigen und neuen Akteure, damit eine harmonische Weiterentwicklung in der gesamten Gemeinschaft sichergestellt wird. Der europäische soziale Dialog in diesem Bereich sollte 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 zu vereinbaren sein.
- (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 des Vertrags 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 Mindeststandards 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 Vorschlag für eine Richtlinie zur Durchführung der Vereinbarung übermittelt.
- (18) Das Europäische Parlament hat am 26. Mai 2005 eine Entschließung zu der Vereinbarung der Sozialpartner angenommen.
- (19) Die Durchführung der Vereinbarung trägt zur Verwirklichung der in Artikel 136 des Vertrags genannten Ziele bei.

(20) In Einklang mit Nummer 34 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung⁽⁴⁾ wird den Mitgliedstaaten nahe gelegt, für ihre eigenen Zwecke und im Interesse der Gemeinschaft eigene Aufstellungen vorzunehmen, aus denen im Rahmen des Möglichen die Entsprechungen zwischen der Richtlinie und den Umsetzungsmaßnahmen zu entnehmen sind, und diese zu veröffentlichen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

Der Wortlaut der Vereinbarung ist dieser Richtlinie beigelegt.

Artikel 2

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

(2) Die Durchführung dieser Richtlinie ist unter keinen Umständen ein hinreichender Grund zur Rechtfertigung einer Senkung des allgemeinen Schutzniveaus für Arbeitnehmer in den von dieser Richtlinie abgedeckten Bereichen. Dies gilt unbeschadet der Rechte der Mitgliedstaaten und/oder der Sozialpartner, angesichts sich wandelnder Bedingungen andere Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder vertragliche Regelungen festzulegen als diejenigen, die zum Zeitpunkt des Erlasses dieser Richtlinie gelten, sofern die Mindestvorschriften dieser Richtlinie eingehalten werden.

Artikel 3

Unbeschadet der Bestimmungen der Vereinbarung über das Follow-up und die Bewertung durch die Unterzeichner wird die Kommission nach Anhörung der Sozialpartner auf Gemeinschaftsebene dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Durchführung dieser Richtlinie im Zusammenhang mit der Entwicklung des Eisenbahnsektors Bericht erstatten, und zwar bis zum 27. Juli 2011.

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 bis zum 27. Juli 2008 mit und melden unverzüglich alle späteren Änderungen der Bestimmungen.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Sozialpartner die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie zum 27. Juli 2008 nachzukommen, oder sie sorgen dafür, dass bis zu diesem Zeitpunkt die Sozialpartner im Wege von Vereinbarungen die notwendigen Vorkehrungen getroffen haben. Sie übermitteln der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften.

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

Wenn die Mitgliedstaaten diese 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 der 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.

Geschehen zu Brüssel am 18. Juli 2005.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

M. BECKETT

⁽¹⁾ ABl. L 307 vom 13.12.1993, S. 18. Geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG.

⁽²⁾ ABl. L 195 vom 1.8.2000, S. 41.

⁽³⁾ ABl. L 299 vom 18.11.2003, S. 9.

⁽⁴⁾ ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1.

VEREINBARUNG

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

IN ERWÄGUNG NACHSTEHENDER GRÜNDE:

- Die Entwicklung 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 im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr 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 Mindeststandardregeln 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 —

SIND DIE UNTERZEICHNER WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Ziffer 1

Geltungsbereich

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 nicht mehr 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 Verkehr 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 gelten folgende Begriffsbestimmungen:

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 Fahren eines Triebfahrzeugs 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 Fahren des Triebfahrzeugs 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⁽¹⁾.

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.

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 Buchstabe 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 mindestens 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-Tage-Zeitraum 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 sowohl 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 Kommission eingesetzt wurde.

Ziffer 11

Bewertung

Die Vertragsparteien bewerten die Bestimmungen dieser Vereinbarung zwei Jahre nach ihrer Unterzeichnung anhand der ersten Erfahrungen mit der Entwicklung des interoperablen grenzüberschreitenden Verkehrs.

Ziffer 12

Überprüfung

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

Brüssel, den 27. Januar 2004

Für die CER
M. BRINKMANN
Präsident
M. BRINKMANN
Exekutivdirektor
M. BRINKMANN
*Vorsitzender der Gruppe
der Personaldirektoren*
M. BRINKMANN
*Berater Soziale
Angelegenheiten*
Für die ETF
M. BRINKMANN
*Präsident der Sektion
Eisenbahn*
M. BRINKMANN
*Vizepräsident der Sektion
Eisenbahn*
M. BRINKMANN
Generalsekretärin
M. BRINKMANN
Politische Sekretärin

(¹) Die Parteien stimmen darin überein, dass Verhandlungen über eine zweite zusammenhängende auswärtige Ruhezeit sowie über den Ausgleich 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 des Ausgleichs für auswärtige Ruhezeiten wird zwei Jahre nach Unterzeichnung dieser Vereinbarung auf europäischer Ebene neu verhandelt.

ANHANG

Liste der offiziellen Grenzbahnhöfe, die mehr als 15 km von der Grenze entfernt liegen und für die die Vereinbarung fakultativ ist

RRZEPIN (Polen)

TUPLICE (Polen)

ZEBRZYDOWICE (Polen)

DOMODOSSOLA (Italien)
