



RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 14. April 2005 (26.04)  
(OR. en)

7620/05

LIMITE

SOC 140  
TRANS 65

### **BERATUNGSERGEBNISSE**

---

der Gruppe "Sozialfragen"  
vom 21. März 2005

---

Nr. Vordokument: 7173/05 SOC 112 TRANS 65

Nr. Kommissionsvorschlag: 6364/05 SOC 56 TRANS 22 - KOM(2005) 32 endg.

---

Betr.: **Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Durchführung der Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)**

---

Die Gruppe "Sozialfragen" hat in ihrer Sitzung vom 21. März 2005 die Erläuterungen geprüft, die die Kommission anhand der Informationen der Sozialpartner gegeben hat, und hat die noch offenen Fragen erörtert <sup>1</sup>.

Der Kommissionsvertreter unterrichtete die Delegationen über die Antworten der Sozialpartner auf die beiden zusätzlichen Fragen. Die Sozialpartner erklärten auf die Frage von SI hin, Ziffer 3 sei dahin gehend auszulegen, dass nur eine einzige Reduzierung innerhalb eines Zeitraums von 7 Tagen unabhängig von der Dauer der Reduzierung zulässig ist (siehe zweite Seite der Anlage II).

---

<sup>1</sup> Es sei darauf hingewiesen, dass CY in der Sitzung nicht vertreten war.

Die Sozialpartner bemerkten in ihrer Antwort auf die Frage von FR, dass die direkten Personalkosten insgesamt je nach Art des Zuges 5 bis 15 % der Gesamtkosten ausmachten. Da im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr nur ein begrenzter Teil des Personals tätig sei, würde die Durchführung der Vereinbarung diese Kosten nicht wesentlich verändern.

### **Noch offene Fragen**

UK bat den Juristischen Dienst des Rates, den Status der Antworten der Sozialpartner zu erläutern und insbesondere zu klären, ob sie dem Ratsprotokoll beizufügen sind.

Hinsichtlich der Umsetzung der Richtlinie durch Mitgliedstaaten, die nicht über ein interoperables Eisenbahnnetz verfügen, ersuchte der Vorsitz CY und MT, im Benehmen mit der Kommission und dem Juristischen Dienst des Rates nach einer Lösung zu suchen, die mit den übrigen Gemeinschaftsvorschriften im Eisenbahnsektor (insbesondere dem zweiten Eisenbahnpaket) im Einklang steht. Die beiden Delegationen erklärten gegenüber dem Ratssekretariat, dass sie eher für eine schriftliche Erklärung der Kommission sind, wonach die Nichtumsetzung der Richtlinie durch Zypern und Malta keine weiteren Auswirkungen über die Richtlinie hinaus haben wird, anstatt dass in der Richtlinie selbst auf die Frage eingegangen wird. Die Kommission erklärte, dass sie sich dieser Lösung anschließt, und wies darauf hin, dass eine derartige Erklärung im AStV abgegeben werden soll.

Die Kommission antwortete auf die Frage von ES nach dem Bezug zwischen der Arbeitszeit-Richtlinie und dieser Vereinbarung, dass Bezugnahmen auf die Arbeitszeit-Richtlinie als dynamisch zu betrachten seien und künftige Änderungen nicht ausschließen würden. Sie machte ferner

deutlich, dass die Sozialpartner in Anbetracht der stetigen Entwicklung in diesem Marktsektor keine starre Vereinbarung wünschten. Die Kommission erbat sich jedoch mehr Zeit für die weitere Prüfung der Lage im Zusammenhang mit der Definition der Arbeitszeit und den Folgen entsprechender Änderungen an der Arbeitszeit-Richtlinie.

CZ, DE, EE, IT, CY, LV, LT, MT, NL, AT, SK und UK halten zum gegenwärtigen Zeitpunkt an ihren allgemeinen Prüfungsvorbehalten fest. DK und UK blieben ferner bei ihren Parlamentsvorbehalten.

---

Entwurf  
Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES RATES**

**zur Durchführung der Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr 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,<sup>2</sup>

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Dieser Rechtsakt steht im Einklang mit den Grundrechten und Prinzipien, wie sie 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.

---

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (3) Der Rat hat die Richtlinie 93/104/EG<sup>3</sup> 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.
- (4) Der Rat hat die Richtlinie 2003/88/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung<sup>4</sup> 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 für Eisenbahnpersonal, das seine Arbeitszeit in Zügen verbringt, zulässig sind.
- (6) Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter-Förderung (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 Verkehr 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.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung (ABl. L 299 vom 18.11.2003, S. 9).

- (9) Die Richtlinie 2003/88/EG ist anwendbar auf fahrendes Personal im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr ungeachtet der spezifischeren Vorschriften, die in der vorliegenden Richtlinie und der Vereinbarung enthalten sind.
- (10) Im Sinne von Artikel 249 des Vertrags ist eine Richtlinie das angemessene Instrument für die Durchführung der Vereinbarung.
- (11) Im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes im Eisenbahnverkehr und angesichts der dort herrschenden Wettbewerbsbedingungen können die Ziele dieser Richtlinie, die dem Schutz von Gesundheit und Sicherheit dienen soll, 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 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 zu dieser Vereinbarung übermittelt.
- (18) Das Europäische Parlament hat am ... eine EntschlieÙung zu der Vereinbarung der Sozialpartner angenommen <sup>5</sup>.
- (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 "Bessere Rechtsetzung"<sup>6</sup> 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. <sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Es steht noch nicht fest, ob das Europäische Parlament die Absicht hat, eine EntschlieÙung zu der Vereinbarung anzunehmen.

<sup>6</sup> ABl. C 321 vom 31.12.2003, S.1.

<sup>7</sup> KOM: Prüfungsvorbehalt zur Streichung der Bezugnahme auf Entsprechungstabellen aus Artikel 5 (siehe Fußnote 12).

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

Ziel 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*

(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.<sup>8</sup>**

---

<sup>8</sup> NL, die die Aufnahme der gleichen Rückschrittsverbotsklausel wie in verwandten Richtlinien gefordert hatte, hat zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch einen Prüfungsvorbehalt.

### Artikel 3

Unbeschadet der Bestimmungen der Vereinbarung im Anhang über die Auswertung und Überprüfung durch die Unterzeichner 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 spätestens drei Jahre nach dem in Artikel 5 genannten Datum.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> UK legte einen Prüfungsvorbehalt zu diesem Artikel ein und beantragte, dass in Artikel 3 eindeutig erklärt wird, dass die Kommission eine Folgenabschätzung vornehmen und Änderungsvorschläge vorlegen soll, wenn dies erforderlich sein sollte. KOM hielt eine Änderung des Wortlauts nicht für erforderlich und war der Ansicht, dass der Artikel in seiner gegenwärtigen Fassung dem Vorschlag von UK bereits entspricht. DE, LT und NL schlossen sich dem Standpunkt von UK an.

## Artikel 4

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen <sup>10</sup> 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 unverzüglich alle späteren Änderungen an den Bestimmungen.

---

<sup>10</sup> Standardwortlaut, siehe beispielsweise Dok. 14979/04 ADD 1. Die folgende Erklärung wird in das Ratsprotokoll aufgenommen:  
- zu Artikel 4

Erklärung des Rates zur Verwendung des Wortes "penalties" in der englischen Fassung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften:

"Nach Ansicht des Rates wird das Wort "penalties" in der englischen Fassung von Rechtsinstrumenten der Europäischen Gemeinschaft in einer neutralen Bedeutung verwendet und bezieht sich nicht speziell auf strafrechtliche Sanktionen; es kann auch administrative oder finanzielle Sanktionen sowie andere Arten von Sanktionen umfassen. Werden die Mitgliedstaaten im Rahmen eines Rechtsakts der Gemeinschaft verpflichtet, "penalties" festzulegen, so ist es ihre Aufgabe, die geeignete Art von Sanktionen im Einklang mit der Rechtsprechung des EuGH zu wählen.

In der Sprachendatenbank der Gemeinschaft wird das Wort "penalty" in einige andere Sprachen wie folgt übersetzt:

Tschechisch: "sankce", Spanisch: "sanciones", Dänisch: "sanktioner", Deutsch: "Sanktionen", Estnisch: "sanksioonid", Französisch: "sanctions", Griechisch: "κρώσεις", Ungarisch: "jogkövetkezmények", Italienisch: "sanzioni", Lettisch: "sankcijas", Litauisch: "sankcijos", Maltesisch: "penali", Niederländisch: "sancties", Polnisch "sankcje", Portugiesisch: "sanções", Slowenisch: "sankcije", Slowakisch: "sankcie", Finnisch: "seuraamukset" und Schwedisch: "sanktioner".

Wenn in der überarbeiteten englischen Fassung eines Rechtsinstruments das ursprünglich verwendete Wort "sanctions" durch das Wort "penalties" ersetzt wird, so stellt dies keine wesentliche Änderung dar."

## Artikel 5

Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Sozialpartner die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens ab dem [...] <sup>11</sup> 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 [...]. <sup>12</sup>

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.

---

<sup>11</sup> KOM schlug vor, dass die Vereinbarung nach dem 1.1.2006 so schnell wie möglich umgesetzt wird. Auch BE und FR hätten gerne einen kurzen Umsetzungszeitraum von nicht mehr als zwei Jahren. IE, IT und SI befürworteten einen längeren Zeitraum von wenigstens zwei Jahren. SE erklärte gegenüber dem Sekretariat, ein Zeitraum von etwa 2 Jahren sei nach ihrer Auffassung angemessen. DE trat für einen dreijährigen Umsetzungszeitraum wie bei früheren Vereinbarungen ein. SK und UK wiesen darauf hin, dass sie nach wie vor große Bedenken gegen den Richtlinienentwurf haben, dass sie aber für einen möglichst langen Umsetzungszeitraum für den Fall eintreten, dass die Richtlinie angenommen wird (SK nannte 3 Jahre). CZ und PL schlossen sich einstweilen dieser Auffassung an.

<sup>12</sup> Horizontale Lösung für die Entsprechungstabellen: siehe beispielsweise Dok. 14979/04 ADD 1 (Erwägungsgrund 20). KOM legte einen Prüfungsvorbehalt gegen die Streichung der Bezugnahme auf die Entsprechungstabelle ein.

*Artikel 7*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.<sup>13</sup>

Geschehen zu ... am ...

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

---

<sup>13</sup> Zu den Umsetzungsanforderungen für CY und MT siehe den Abschnitt "Noch offene Fragen", Seite 2.

**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<sup>14</sup>**

**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;

---

<sup>14</sup> Die Vereinbarung wurde auf der Grundlage der französischen Fassung beschlossen.

- 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*

**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 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<sup>15</sup>.

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

---

<sup>15</sup> 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 Unterzeichnung dieser Vereinbarung auf europäischer Ebene neu verhandelt.

## *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 5a 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-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 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*

**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)

**INFORMATIONEN DER KOMMISSION**

**Die Kommission hat auf der Grundlage der Angaben der Sozialpartner informationshalber die folgenden Punkte erläutert:**

*Ziffer 1*

**Geltungsbereich**

Die Vereinbarung gilt für das fahrende Personal der Eisenbahnen, das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt ist. Ein Mitglied des Personals der Eisenbahnen muss mehr als eine Stunde täglich in diesem Verkehr eingesetzt sein, damit es in diese Personalkategorie fällt. Die Berechnung der Stunden, die im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr geleistet werden, beruht nicht auf einem Stundendurchschnitt in einem bestimmten Zeitraum, sondern auf einer absoluten Stundenzahl. Die Vereinbarung gilt also auch für Eisenbahnpersonal, das unregelmäßig im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt ist. Die Sozialpartner haben es bewusst den Mitgliedstaaten überlassen, die Einzelheiten für das Personal zu regeln, das sowohl im nationalen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt ist.

In einigen Fällen ist die Anwendung der Vereinbarung fakultativ. Es ist nämlich der Wille der Sozialpartner, diese Vereinbarung den bereits auf lokaler Ebene bestehenden Vereinbarungen nicht überzuordnen, auch wenn mit diesen lokalen Vereinbarungen von der Vereinbarung abgewichen wird. Derartige abweichende Vereinbarungen sollten aufgrund des begrenzten Ausmaßes des interoperablen grenzüberschreitenden Verkehrs in Kraft bleiben.

*Ziffer 2*

**Begriffsbestimmungen**

Die Sozialpartner wollen mit dieser Vereinbarung nicht das Personal im Reinigungs- und Bordverpflegungsbereich erfassen. Dieses Personal ist in der Regel außerhalb des Eisenbahnsektors beschäftigt.

### *Ziffer 3*

#### **Tägliche Ruhezeit am Wohnort**

Die Sozialpartner haben hervorgehoben, dass unter "reduzierter täglicher Ruhezeit" jeder Zeitabschnitt zu verstehen ist, der durch die Reduzierung des Zeitabschnitts von mindestens 12 zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum entsteht. Gleich ob die Reduzierung 3 Stunden oder 5 Minuten beträgt, muss die Zeit als reduzierte tägliche Ruhezeit gelten. Die Sozialpartner überlassen es den nationalen Behörden, die Bedeutung des Begriffs "deutlich reduzierte tägliche Ruhezeit" zu bestimmen, solange die Dauer nicht das in Ziffer 3 festgelegte "Minimum von 9 zusammenhängenden Stunden einmal innerhalb eines Zeitraums von 7 Tagen" unterschreitet. **Sie haben ferner eindeutig erklärt, Ziffer 3 sei dahin gehend auszulegen, dass nur eine einzige Reduzierung innerhalb eines Zeitraums von 7 Tagen zulässig sei, und zwar unabhängig vom Ausmaß der Reduzierung.**

### *Ziffer 4*

#### **Auswärtige tägliche Ruhezeit**

Nach der Vereinbarung hat die auswärtige tägliche Ruhezeit eine Dauer von mindestens 8 Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum. Die Sozialpartner erklärten, dass die Bestimmung zwar keine Ausgleichszeiten für auswärtige Ruhezeiten vorsehe, dass die Möglichkeit zur Einführung solcher Ausgleichszeiten aber auch nicht ausgeschlossen sei. Die Entscheidung, Ausgleichszeiten einzuführen oder nicht, liegt im Ermessen der nationalen Behörden, die die Vereinbarung umsetzen.

Die Bestimmung schließt indessen aus, dass es mehr als zwei auswärtige Ruhezeiten gibt. Die Begrenzung auf zwei Ruhezeiten ist Ergebnis eingehender Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern und ist Teil der Gesamtvereinbarung.

Die Sozialpartner erklärten, dass das Wort "négotiations" in Fußnote 14 (französische Fassung) bedeute, dass die Parteien Verhandlungen im Hinblick auf eine Vereinbarung aufnehmen. Bei dieser Vereinbarung kann es sich um einen Tarifvertrag oder um eine Vereinbarung mit dem Unternehmen handeln. Der Ausdruck "compensation" in der gleichen Fußnote ist dahin gehend auszulegen, dass sowohl ein finanzieller als auch ein zeitlicher Ausgleich möglich ist, je nachdem, wie die Verhandlungen ausgehen. Die Sozialpartner haben jedoch erklärt, dass mit der Vereinbarung bezweckt werde, die Gesundheit und die Sicherheit der Arbeitnehmer zu schützen, und dass dieses Ziel für die Auslegung des Ausdrucks wichtig sei.

Sie führten aus, ihr Ziel sei gewesen, nicht restriktiver zu sein als die Arbeitszeit-Richtlinie, und dass der Ausdruck "Sozialpartner" in dieser Fußnote im Sinne von "Sozialpartner", wie er in der Richtlinie verwendet wird, zu verstehen ist.

#### *Ziffer 5*

#### **Pausen**

Nach der Vereinbarung kann eine Pause aufgeteilt werden. Die Anzahl und die Dauer der Teile sind in der Vereinbarung nicht angegeben und können daher auf nationaler Ebene beschlossen werden. Bei der Aufteilung ist selbstverständlich das Ziel einer "effektiven Erholung des Arbeitnehmers" zu wahren.

Das Wort "devrait" (in der französischen Fassung) bedeutet, dass der Zug im Falle unvorhergesehener Ereignisse, die auf die Pausenplanung einwirken, nicht eigens halten würde, damit das Personal eine Pause erhält.

#### *Ziffer 6*

#### **Wöchentliche Ruhezeit**

Nach der Vereinbarung sollen einem Arbeitnehmer in einem Jahr mit 52 Arbeitswochen durchschnittlich 2 Ruhetage pro Woche (über die tägliche Ruhezeit hinaus) gewährt werden. Damit würden 104 Ruhezeiten von 24 Stunden anfallen. Hat ein Arbeitnehmer 4 Wochen Urlaub, so würde er 48 Wochen arbeiten und es würden ihm 96 Ruhezeiten gewährt.

Über 52 Wochen hinweg soll dies Folgendes umfassen:

- 12 Wochen jährlich, in denen einem Arbeitnehmer 60 zusammenhängende Ruhestunden, die das Wochenende (Samstag und Sonntag) umfassen, gewährt werden;
- 12 Wochen jährlich, in denen einem Arbeitnehmer ebenfalls 60 zusammenhängende Ruhestunden gewährt werden, allerdings ohne Garantie, dass ein Wochenende einbezogen ist.

In den übrigen Wochen sollten dem Personal wenigstens 36 Stunden zusammenhängender Ruhezeit (eine wöchentliche Ruhezeit und eine tägliche Ruhezeit) gewährt werden. Insgesamt sollte die durchschnittliche Ruhezeit 36 Stunden plus 24 Stunden pro Woche betragen.

Obwohl jeder Arbeitnehmer das Recht auf durchschnittlich 2 Ruhetage pro Woche in einem Zeitraum von einem Jahr hat, wird mit dieser Vereinbarung für eine beliebige Woche lediglich eine Mindestruhezeit von 24 Stunden und eine tägliche Ruhezeit von 12 Stunden, also 36 Stunden wöchentlich, garantiert.

Im Falle eines Vertrags mit einer Dauer von unter einem Jahr soll die Vereinbarung anteilmäßig gelten. Die Einzelheiten für einen Arbeitnehmer, der weniger als ein Jahr im interoperablen Verkehr tätig ist, werden auf nationaler Ebene geregelt.

#### *Ziffer 7*

#### **Fahrzeit**

Die Fahrzeit in dieser Bestimmung ist als planmäßige Fahrzeit zu verstehen. Die Fahrzeit kann bis zur zulässigen Länge der Arbeitszeit mit anderen Aufgaben kombiniert werden. Für den Fall, dass die Fahrzeit aufgrund unvorhergesehener Ereignisse oder bei einem Zusammenlegen der Fahrzeit mit anderen Aufgaben ausgeweitet wird, sei darauf hingewiesen, dass die maximale Arbeitszeit pro Woche durch die Arbeitszeit-Richtlinie und nicht durch diese Vereinbarung geregelt wird.

#### *Ziffer 8*

#### **Kontrolle**

Die Sozialpartner sind der Auffassung, dass die Verzeichnisse den Arbeitnehmern und den nationalen Behörden zur Verfügung zu stellen sind. Es ist Sache der nationalen Behörden, zu entscheiden, wo die Verzeichnisse zu führen sind. Mit den Verzeichnissen ist sicherzustellen, dass alle Bestimmungen der Vereinbarung, einschließlich derjenigen zur Fahrzeit, eingehalten werden.

#### *Ziffer 10*

#### **Folgemaßnahmen zu der Vereinbarung**

Im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung bedeuten "signataires" und "parties" (in der englischen Fassung) dasselbe ("Unterzeichner").

Die Sozialpartner haben sich mit dieser Vereinbarung verpflichtet, die Umsetzung und Anwendung der Vereinbarung in den Mitgliedstaaten zu beobachten und darüber Informationen auszutauschen. Dies ist unabhängig von der Verpflichtung der Kommission, die Umsetzung der Richtlinie des Rates zu überwachen.

#### *Ziffer 11*

#### **Bewertung**

Hinsichtlich der Bewertung verpflichten sich die Unterzeichner darüber hinaus, die Entwicklung des interoperablen grenzüberschreitenden Verkehrs zu beobachten.

Nach Angaben der Sozialpartner wird die Bewertung 2006 beginnen, wobei Januar 2006 als verfrüht erscheinen könnte. Zweck der Bewertung ist, dass die Entwicklung des Marktes für interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr beobachtet wird und die Bestimmungen der Vereinbarung vor dem Hintergrund der ersten Erfahrungen bewertet werden.

#### *Ziffer 12*

#### **Überprüfung**

Die Überprüfungsklausel ist eine Standardüberprüfungsklausel, wie sie sich in derartigen Vereinbarungen findet.

---