

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven im Eisenbahnnetz
der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal

KOM(2004) 142 endg.; Ratsdok. 7148/04

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 15. März 2004 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 5. März 2004 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 106/90 = AE-Nr. 900271,
Drucksache 835/98 = AE-Nr. 983215 und
Drucksache 177/02 = AE-Nr. 020836

BEGRÜNDUNG

1. GEMEINSCHAFTSRECHTLICHER RAHMEN

Damit ein gemeinsamer Markt für Schienenverkehrsdienste entstehen konnte, musste zunächst der rechtliche Rahmen für die Bedingungen und die Durchführung der Marktöffnung sowie die Regulierung des Marktes auf europäischer Ebene geschaffen werden. Die Gemeinschaft ist dieser Notwendigkeit insbesondere durch die Verabschiedung eines Pakets von Rechtsvorschriften zur Eisenbahninfrastruktur¹ im Jahre 2001 begegnet. Die Richtlinie 2001/12/EG klärt durch Änderung einiger Bestimmungen der Ausgangsrichtlinie 91/440/EG die Rolle und die Zuständigkeiten der Beteiligten — Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber sowie Aufsichtsbehörden zur Schlichtung potenzieller Streitigkeiten zwischen den erstgenannten. Durch die Richtlinie 2001/13/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen wird der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung eingeführt, indem jedem Unternehmen, das über eine Genehmigung in einem Mitgliedstaat verfügt und grenzüberschreitende Güterbeförderungen durchführen möchte, Marktzugang gewährt wird. Die Richtlinie 2001/14/EG schließlich regelt die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur auf der Grundlage der Prinzipien Transparenz und Neutralität.

Dieser Prozess ging mit der Notwendigkeit einher, „technische“ Hindernisse, die der Entwicklung des transeuropäischen Verkehrs entgegenstanden, unter Wahrung eines optimalen Sicherheitsniveaus zu beseitigen. Die Richtlinien über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr² haben die Aufnahme der technischen Arbeiten ermöglicht, die zur Festlegung der für die Durchführung transeuropäischer Eisenbahndienste unverzichtbaren technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) notwendig waren. Die TSI für Hochgeschwindigkeitszüge wurden am 30. Mai 2002 angenommen. Die erste Generation TSI für den konventionellen Bereich wird hingegen derzeit erarbeitet und dürfte im Mai 2004 angenommen werden.

Durch die Vorlage des zweiten Schienenverkehrspakets³ im Januar 2002 hat die Europäische Kommission den gemeinschaftsrechtlichen Rahmen für die Sicherheit im Schienenverkehr entsprechend den mit der Definition eines interoperablen Netzes in technischer und personeller Hinsicht einher gehenden Erfordernissen konsolidiert. Das zweite Schienenverkehrspaket bestand aus vier verbundenen Vorschlägen für Rechtsakte:

¹ Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABl. L 75 vom 15.3.2001.

² Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 6., und der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, ABl. L 110 vom 20.04.2001, S. 1.

³ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: „Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums“, KOM(2002) 18 vom 23. Januar 2002.

- Ein Vorschlag für eine **Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr**, worin die wesentlichen Elemente von Sicherheitssystemen für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen definiert werden. Dadurch sollte ein gemeinsames Sicherheitskonzept entwickelt und ein gemeinsames System für die Ausstellung, den Inhalt und die Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung eingeführt werden. Und schließlich sollte wie in anderen Sektoren der Grundsatz der Unabhängigkeit technischer Ermittlungen bei Unfällen eingeführt werden.
- Ein Vorschlag zur **Änderung der Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG**. Neben den notwendigen Anpassungen zur Harmonisierung der beiden Richtlinien und zur Berücksichtigung der in diesem Bereich gewonnenen Erfahrungen geht es im Wesentlichen um die Anerkennung der Rolle der künftigen Agentur und um die Gewährleistung einheitlicher Anwendungsbereiche für das Netz, das dem Zugang geöffnet wird, und für das Netz, auf dem die Interoperabilitätsregeln angewandt werden sollen.
- Ein **Vorschlag für eine Verordnung zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahagentur**, die technische Unterstützung für die Arbeit im Interesse der Interoperabilität und der Sicherheit leistet. Deren Tätigkeitsfelder wären einerseits die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsnormen sowie Entwicklung und Betrieb eines Systems zur Beaufsichtigung der Sicherheitsleistung und andererseits der langfristige Betrieb eines Systems zur Erarbeitung und Aktualisierung der TSI sowie die Kontrolle ihrer Anwendung in der Praxis.
- Ein Vorschlag zur **Änderung der Richtlinie 91/440**, durch den das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur auf die Güterbeförderungsdienste innerhalb eines Mitgliedstaates ausgedehnt und die Marktöffnung beschleunigt werden sollen.

Die endgültige Verabschiedung dieser Vorschläge ist für Anfang 2004 vorgesehen.

Der Vorschlag für eine Richtlinie über die Sicherheit im Schienenverkehr sieht vor, dass die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen ihr Sicherheitssystem so einrichten, dass das Schienenverkehrssystem zumindest die gemeinsamen Sicherheitsziele erreichen kann, den einzelstaatlichen Sicherheitsvorschriften und den in den TSI definierten Sicherheitsanforderungen entspricht, und dass die relevanten Elemente der gemeinsamen Sicherheitsmethoden angewandt werden. Dieses Sicherheitsmanagementsystem sieht unter anderem Ausbildungsprogramme für das Personal und Systeme zur Gewährleistung eines stets optimalen Kenntnisstandes des Personals vor.

Im Übrigen enthält die Richtlinie die Bestimmung, dass ein Eisenbahnunternehmen im Besitz einer Sicherheitsbescheinigung sein muss, um Infrastrukturzugang zu erhalten. Dabei handelt es sich um eine Bescheinigung über die Billigung der Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb im betreffenden Netz zu erfüllen. Zu den Anforderungen können die Anwendung der TSI und nationaler Sicherheitsvorschriften, die Zulassung von Befähigungsnachweisen für das Personal und die Genehmigung der Inbetriebnahme des vom Eisenbahnunternehmen verwendeten Rollmaterials zählen. In Bezug auf das Personal stützt sich die Zertifizierung weiterhin auf die von dem Eisenbahnunternehmen für die verschiedenen Personalkategorien des Unternehmens oder seiner Auftragnehmer vorzulegenden Unterlagen; dazu gehört auch der Nachweis, dass das Personal den Anforderungen der TSI oder der einzelstaatlichen Vorschriften genügt und ordnungsgemäß zertifiziert wurde.

Diesbezüglich erwies es sich bald als notwendig, gemeinsame Vorschriften für die Zertifizierung von Fahrzeugführern festzulegen, um deren Interoperabilität und Verwaltung zu erleichtern und zu verbessern. Dadurch soll letztendlich die Zulassung der Eisenbahnunternehmen unter Wahrung eines hohen Sicherheitsniveaus und unter Gewährleistung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor erleichtert werden.

Die Prüfung der Vorschläge des zweiten Schienenverkehrspakets hat die Bedeutung dieses Aspekts der Interoperabilität für die Errichtung eines integrierten Schienenverkehrsmarktes bestätigt. Aus diesem Grund hat die Kommission sich anlässlich der politischen Einigung im Rat über dieses Paket am 28. März 2003 verpflichtet, dem Europäischen Parlament und dem Rat bis Ende 2003 einen Vorschlag über die Einführung einer europäischen Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer vorzulegen. Die Notwendigkeit eines solchen Vorschlags wurde im Zuge der zweiten Lesung im Europäischen Parlament noch deutlicher, wobei das Parlament der Streichung mehrerer Abänderungen unter der Bedingung zustimmte, dass die Kommission sich nachdrücklich zur Vorlage eines entsprechenden Vorschlag in kürzester Zeit verpflichtet.

2. BEITRÄGE IM RAHMEN DES SOZIALEN DIALOGS

Die Studiengruppe „Interoperabilität“ des Paritätischen Ausschusses für Eisenbahnen⁴ hat der Kommission bereits 1966 einen Bericht⁵ über die sozialen Aspekte der europäischen Schienenverkehrspolitik vorgelegt. Die an der Abfassung dieses Berichts beteiligten Sozialpartner betonten bereits damals die Bedeutung der sozialen und der technischen Dimension der Interoperabilität für die erfolgreiche Beschleunigung der Beförderungen im Schienenverkehr. Der Bericht von 1996 enthielt die folgenden Schlüsselergebnisse:

- Nicht die Ausbildungsgänge der Fahrzeugführer müssen harmonisiert werden, sondern deren Kompetenzen.
- Die Erfordernisse in Bezug auf die Kommunikation zwischen dem Infrastrukturbetreiber und dem Zugpersonal sind vom Erstgenannten festzulegen.
- Die Befähigung zu bestimmten Tätigkeiten erfordert psychologische und ärztliche Untersuchungen, die in einheitlicher Weise vorgenommen werden müssen.

In den Schlussfolgerungen stellten die Sozialpartner fest, dass diese zusammenlaufenden Interessen die Harmonisierung der beruflichen Befähigung nahe legen, um einen *Qualitätssicherungsprozess* auf Gemeinschaftsebene einzurichten.

In direkter Übereinstimmung mit diesem ersten Bericht und unter Berücksichtigung der Vorschläge der Kommission zum „Infrastrukturpaket“ von 1998 sowie zur Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems von 1999 hat der Ausschuss für den sektoralen Dialog dieses Thema vertieft und der Kommission im März 2000 seine Schlussfolgerungen

⁴ Dieser 1984 eingesetzte Ausschuss soll die Kommission bei der Erarbeitung und Durchführung der gemeinschaftlichen Sozialpolitik zur Verbesserung und Harmonisierung der Lebens- und Arbeitsbedingungen im Schienenverkehrssektor unterstützen. Derzeit wird der soziale Dialog in diesem Sektor nach den Bestimmungen des Beschlusses der Kommission vom 20. Mai 1998 über die Einsetzung von Ausschüssen für den sektoralen Dialog zur Förderung des Dialogs zwischen den Sozialpartnern auf europäischer Ebene, ABl. L 225 vom 12.8.1998, organisiert. Für den Schienenverkehrssektor wurde 1999 ein **Ausschuss für den sozialen Dialog** eingesetzt, der Vertreter der Gemeinschaft Europäischer Bahnen (GEB) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) umfasst.

⁵ Bericht der Studiengruppe „Interoperabilität“ des Paritätischen Ausschusses für die Eisenbahnen, Arbeitsgruppe 1, über soziale Aspekte der Europäischen Eisenbahnpolitik, Oktober 1996.

vorgelegt⁶. Diese Schlussfolgerungen betrafen die Einstufung der Befähigungen, mögliche Methoden der Zertifizierung von Fahrzeugführern sowie die Rolle der einzelnen Beteiligten (Mitgliedstaaten, Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, europäische Institutionen).

In jüngerer Zeit haben die Gemeinschaft Europäischer Bahnen (GEB) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) eine Vereinbarung über die sozialen Rahmenbedingungen im europäischen Schienenverkehrsmarkt erzielt. Die Verhandlungen, die im Februar 2003 aufgenommen wurden, als vorliegender Vorschlag bereits auf dem Arbeitsprogramm der Kommission für 2003 stand, konzentrierten sich auf die Arbeitsbedingungen des in grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdiensten eingesetzten Zugpersonals und auf die europäische Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer. Zweck dieser Vereinbarung ist die Einrichtung eines vorläufigen Systems für die Erteilung der europäischen Fahrerlaubnis⁷ für Triebfahrzeugführer bis zur Anwendung der hier vorgeschlagenen Richtlinie. In der Vereinbarung werden die allgemeinen Ziele, die der Einführung einer europäischen Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer zu Grunde liegen, nochmals bekräftigt:

- Förderung der Interoperabilität des Zugpersonals zum Ausbau des internationalen Schienenverkehrs;
- Wahrung und Steigerung des Sicherheitsniveaus; zu diesem Zweck ist für die Leistung des Zugpersonals ein hohes Qualitätsniveau zu gewährleisten, indem geprüft und sichergestellt wird, dass die Befähigung des Personals den genutzten transeuropäischen Netzen angemessen ist;
- Leistung eines Beitrags zur Wirksamkeit der Verwaltungsmethoden von Eisenbahnunternehmen in Bezug auf die in interoperablen Diensten eingesetzten Fahrzeugführer;
- Verringerung der Gefahr von Sozialdumping.

Während die Vereinbarung der Arbeitsbedingungen des Zugpersonals vollständig in den Anwendungsbereich von Artikel 137 EG-Vertrag fällt und deren Durchführung daher gemäß Artikel 139 durch einen Beschluss des Rates erfolgen kann, berührt die Frage der Fahrerlaubnis die Sicherheit und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems. Angesichts der hier betroffenen Aspekte der öffentlichen Sicherheit und der zwingend notwendigen Einheitlichkeit bei der Festlegung der Mindestanforderungen und -bedingungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis ist ein klarer Rechtsrahmen auf europäischer Ebene erforderlich, der seinerseits in Bezug auf die Interoperabilität und die Sicherheit genau mit den Elementen des zweiten Schienenverkehrspaketes abgestimmt werden muss.

Bei der Abfassung dieses Vorschlags hat die Kommission sich in weiten Teilen auf die Vereinbarung über die europäische Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer gestützt, insbesondere in Bezug auf die Mindestanforderungen an die medizinische und psychologische Eignung, obligatorische regelmäßige Prüfungen sowie die Beschreibung der Befähigungen, über die ein Triebfahrzeugführer in jedem Fall verfügen muss. Der einzige wesentliche Unterschied im Vergleich zur Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern besteht darin, dass dieser Vorschlag aus der Perspektive der Gemeinschaft abgefasst wurde; das von der Kommission vorgeschlagene Zertifikat für Triebfahrzeugführer besteht nämlich aus zwei Elementen:

⁶ Sozialer Dialog im Eisenbahnsektor (ETF/GEB), Gemeinsame Studiengruppe für Interoperabilität, Abschlussbericht, März 2000.

⁷ *Accord entre la CER et l'ETF sur la Licence européenne pour conducteurs effectuant un service d'interopérabilité transfrontalière* — Übereinkunft zwischen GEB und ETF vom 27.01.04 über eine europäische Fahrerlaubnis für Fahrzeugführer in grenzüberschreitenden interoperablen Verkehrsdiensten.

- Das erste Element ist die EU-Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer, in der sich die auf dem gesamten Hoheitsgebiet der Union geltenden gemeinschaftlichen Mindestanforderungen niederschlagen. Sie wird von der zuständigen Behörde ausgestellt und ist Eigentum des Triebfahrzeugführers.
- Das zweite Element ist die harmonisierte Zusatzbescheinigung, die die besonderen, mit dem dienstlichen Einsatz jedes Fahrzeugführers verbundenen Anforderungen widerspiegelt; sie ist also von beschränkter Gültigkeit. Die Zusatzbescheinigung wird vom Eisenbahnunternehmen ausgestellt.

Im Zuge der schrittweisen Verwirklichung eines einheitlichen Schienenverkehrsraumes wird das gemeinschaftliche Element an Gewicht gewinnen. Außerdem kann das zweite Element beispielsweise mittels einer Chipkarte in der Fahrerlaubnis integriert werden.

Die Vereinbarung zwischen GEB und ETF sieht lediglich den vom Eisenbahnunternehmen ausgestellten Befähigungsnachweis vor. Dieser bleibt Eigentum des Eisenbahnunternehmens und ist Bestandteil des Arbeitsvertrages. Er ersetzt auch nicht das einzelstaatliche Regelwerk für die Zertifizierung von Fahrzeugführern.

3. STUDIE DER KOMMISSION

Die Kommission hat bereits 2002 eine Studie⁸ über die Ausbildung und die Befähigungen anfertigen lassen, die für das im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Zugpersonal vorgeschrieben sind.

Nach den im November 2002 vorgelegten Ergebnissen der Studie bestehen jedoch große Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, woraus sich hoher Verwaltungsaufwand bei der Erteilung verschiedener Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, die auf den Netzen verschiedener Mitgliedstaaten operieren möchten, sowie Probleme bei der Organisation grenzüberschreitender Dienste ergeben.

Die Studie bestätigt, dass das im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Zugpersonal und das mit der Prüfung von Rollmaterial aus anderen Mitgliedstaaten oder Drittstaaten oder der Leitung von Zügen mit Zugpersonal aus Drittstaaten betraute Personal über zusätzliche Kenntnisse verfügen muss und einer Zusatzausbildung bedarf. Die geforderten Befähigungen unterscheiden sich von Land zu Land erheblich im Hinblick auf die Sprachkenntnisse, die Vorschriften in Bezug auf Betrieb und Signalgebung, die Streckenkenntnis, den Einsatz unterschiedlicher Fahrzeuge sowie Verfahren in Notfällen.

Die Studie enthält drei allgemeine Empfehlungen:

- Auf Gemeinschaftsebene (oder auf Ebene der Mitgliedstaaten) muss für die von Triebfahrzeugführern geforderten Befähigungen ein Mindestmaß festgelegt und in der Praxis eingeführt werden, um insbesondere die aus den Verfahren der ehemaligen Betreiber hervorgegangenen Zertifizierungssysteme zu ersetzen.
- Interoperabilität muss zu einem multilateralen Konzept erweitert werden, das über den herkömmlichen bilateralen Ansatz hinausgeht.

⁸ ATKINS: Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations; Abschlussbericht vom 28. November 2002.

- Gestützt auf harmonisierte Systeme wie ERTMS/ETCS sollte die Ausbildung von Triebfahrzeugführern, Kontrollpersonal und mit Zugsteuerung/Zugsicherung betrautem Personal vereinfacht werden.

Die spezifischen Empfehlungen betrafen: die Festlegung von Mindestanforderungen an die ärztliche Untersuchung und regelmäßige Überprüfungen; gemeinsame Spezifikationen in Bezug auf die psychologische Eignung; gemeinsame Spezifikationen für die Befähigung des im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Personals; Entwicklung eines neuen Konzepts zur langfristigen Gewährleistung der Befähigung der zertifizierten Fahrzeugführer; Nutzung eines vereinfachten Kommunikationssystems im Verbund mit Grundkenntnissen einer gemeinsamen Verkehrssprache; Gleichberechtigung von Fahrzeugführern aus Drittstaaten bei Nutzung des Systems ERTMS/ECTS, aber Gewährung eingeschränkter Rechte unter erschwerten Betriebsbedingungen; Harmonisierung der in verschiedenen Operationen verwandten Schienenverkehrskonzepte; Entwicklung und praktische Anwendung harmonisierter Betriebsvorschriften auf europäischer Ebene.

Die Notwendigkeit zur Festlegung gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern ist angesichts der Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Studie offensichtlich. Gestützt auf die beiden im Zuge des sozialen Dialogs erstellten Berichte und auf die bestellte Studie hat die Kommission entsprechend den eingegangenen Verpflichtungen ein Konsultationsverfahren zur Beurteilung der Machbarkeit eines Legislativvorschlages in diesem Bereich eingeleitet.

4. LAGE IN ANDEREN VERKEHRSARTEN

Die Erstellung dieses Vorschlags konnte sich auf bereits bestehendes oder derzeit entwickeltes Gemeinschaftsrecht in anderen Verkehrssektoren stützen. Die Schaffung von Systemen zur Zulassung von Fahrzeugführern auf europäischer Ebene gehorcht stets denselben Notwendigkeiten:

- Gewährleistung des aus der Öffnung des Verkehrsmarktes resultierenden freien Verkehrs der Fahrzeugführer auf dem Gebiet der EU;
- Gewährleistung eines optimalen Sicherheitsniveaus auf den einzelnen Verkehrsnetzen.

Im Seeverkehrssektor hat die Kommission bereits ein System eingerichtet, das dem in diesem Vorschlag vorgesehen System ähnlich ist, nämlich durch die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft⁹. Im Übrigen legte die Kommission vor kurzem einen Vorschlag vor für eine Richtlinie¹⁰ zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten durch die Einführung eines Gemeinschaftssystems für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen, die Seeleuten außerhalb der Europäischenunion ausgestellt werden. Durch die vorgeschlagenen Bestimmungen soll sichergestellt werden, dass die Ausbildung und Patentierung von Seeleuten aus Drittstaaten, die auf Schiffen der Gemeinschaft beschäftigt sind, den internationalen Mindestanforderungen genügen.

⁹ Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft, ABl. L 235 vom 17.9.1996.

¹⁰ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten, KOM(2003) 1.

Im Straßenverkehrssektor hat die Kommission im Anschluss an das Inkrafttreten der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr vor kurzem eine Überarbeitung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften zum Führerschein vorgeschlagen¹¹. In der vorgeschlagenen Neufassung ist unter anderem ein einheitliches Muster für den europäischen Führerschein, die Einführung des Prinzips einer beschränkten administrativen Gültigkeit, die Vereinheitlichung der Zeitintervalle zwischen ärztlichen Untersuchungen für Berufskraftfahrer sowie die Festlegung von Mindestanforderungen an die Grundqualifikation und die Ausbildung von Prüfpersonal vorgesehen.

Im Luftverkehr wurde zwar durch die Richtlinie 91/670/EG¹² der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal in der Zivilluftfahrt eingeführt, die Bestimmungen erwiesen sich allerdings bei den Diskussionen über die Vorschläge zur Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraumes bald als unzureichend. Ausbildungsinhalte und –methoden wurden nämlich ebenso wenig vereinheitlicht wie die Kriterien für Prüfungen und Nachbegleitung. Die Kommission hat daraufhin in einer einseitigen Erklärung die Absicht bekundet, *„dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag über Maßnahmen zu unterbreiten, die auf die Beseitigung des Mangels an Fluglotsen und auf eine Harmonisierung des Zulassungssystems für Fluglotsen und ATM-Personal im Hinblick auf eine Verbesserung der Sicherheit abzielen“*.

Durch diesen Vorschlag sollen im Schienenverkehrssektor Bestimmungen eingeführt werden, die sich an den Bestimmungen orientieren, die für andere Verkehrsarten bestehen oder derzeit erstellt werden. Dadurch soll, wie zuvor erwähnt, die in der Richtlinie über die Sicherheit im Schienenverkehr vorgesehene Zulassung der Eisenbahnunternehmen unter Wahrung eines optimalen Sicherheitsniveaus und unter Gewährleistung der Freizügigkeit der Arbeitnehmer im Eisenbahnsektor erleichtert werden.

¹¹ Vorschlag für eine Richtlinie über den Führerschein (Neufassung), KOM(2003) 626 vom 08.10.2003.

¹² Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt, ABl. L 373 vom 31.12.1991.

Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, stützen sich die Bedingungen für die Zertifizierung (Ausbildungsniveau, Alter, gesundheitliche und psychologische Anforderungen, ausstellende Behörde usw.) auf ziemlich ähnliche Muster, wobei den Besonderheiten und den spezifischen Erfordernissen jeder Verkehrsart (körperliche Anforderungen, Alter, Erfahrung, Kenntnis der Infrastruktur usw.) Rechnung getragen wird.

Zertifizierungsvoraussetzungen	Eisenbahn (Bestimmung des Vorschlags)	Straßenverkehr¹³ 1. Allgemeiner Rahmen 2. Berufskraftfahrer	Luftverkehr¹⁴ Fluglotsen	Seeverkehr¹⁵ 1. Seeleute 2. Schiffsführer
Auswahlkriterien Anforderungen:	Anforderungen in Bezug auf Alter, körperliche und psychologische Eignung, Schulbildung.	(1) Anforderungen in Bezug auf Alter und körperliche Eignung nach Art des betreffenden Fahrzeugs. (2) Entsprechende Fahrerlaubnis muss vorliegen.	- Anforderungen in Bezug auf Alter, theoretische und Sprachkenntnisse, Erfahrung, körperliche und psychologische Eignung.	(1) Anforderungen in Bezug auf Alter sowie körperliche und psychologische Eignung. (2) Ebenso, zusätzlich Kenntniss lokaler Navigationsbedingungen.
Ausbildungsprogramm und Prüfung	Kenntnis der für das Führen eines Zuges relevanten Sachgebiete, Streckenkenntnisse. Strikte Anforderungen in Bezug auf Sprachkenntnisse Kriterien laut Anhang	(1) Theoretische und praktische Kenntnis der Verkehrsregeln (2) Kenntnis der Sicherheitsvorschriften für ruhenden und fließenden Verkehr. Prüfkriterien laut Anhang	(1) Theoretische und praktische „Grundausbildung“ für angehende Fluglotsen (2) Spezifische (auf Einsatzgebiet und Tätigkeitsbereich ausgerichtete) Fluglotsenausbildung.	(1) Gestützt auf die Normen des STCW-Übereinkommens ¹⁶ und die besondere Verantwortung an Bord. (2) Kenntnis der Vorschriften in Bezug auf Schifffahrt und Technik (Motor, Beladung usw.).

¹³ Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und Vorschlag für eine Richtlinie über den Führerschein (Neufassung), KOM(2003) 626 vom 8.10.2003.

¹⁴ Die Angaben in dieser Tabelle beziehen sich auf eine Studie zur Einführung einer europäischen Zulassung für Fluglotsen.

¹⁵ (1) - Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten, ABl. L 136 vom 18.5.2001, S. 17.
- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten, KOM(2003) 1.

(2) - Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft, ABl. L 235 vom 17.9.1996.

¹⁶ Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten.

Ausbildungseinrichtung	Von der zuständigen Behörde zugelassene Ausbildungseinrichtungen oder andere Organisationen	(1) private Organisationen (2) Vom MS benannte zuständige Behörde	Zuständige Behörde beaufsichtigt und kann delegieren Zulassung v. Ausbildungseinrichtungen	(1) Vom MS benannte Ausbildungseinrichtung (2) Keine bestimmte Stelle
Prüfende Behörde	Von der zuständigen Behörde zugelassene Ausbildungseinrichtungen oder andere Organisationen	(1) Harmonisierung der Grundqualifikationen des Prüfpersonals (2) Vom MS benannte zuständige Behörde	(1) Grundausbildung: Ausbildungseinrichtung (2) Ausbildung im Einsatzgebiet: Prüfpersonal von zuständiger Behörde benannt	(1) Vom MS benannte zuständige Behörde (2) ebenso (keine Methode festgelegt)
Erteilung der Erlaubnis	Fahrerlaubnis: zuständige Behörde harmonis. Zusatzbescheinig.: Eisenbahnunternehmen Fahrerlaubnis: der Fahrzeugführer	(1) Zuständige Behörde (2) Zuständige Behörde	Zuständige einzelstaatliche Behörde, unabhängig von den Ausbildungseinrichtungen	(1) Zuständige Behörde oder mit deren Genehmigung (2) Zuständige Behörde
Inhaber der Erlaubnis	Bescheinig.: Eisenbahnunternehmen	(1) und (2) der Fahrzeugführer	Fluglotse	(1) Seeleute (2) Schiffsführer
Beschaffenheit der Erlaubnis	Gemeinschaftsmodell : Fahrerlaubnis, harmonisierte Zusatzbescheinigung	(1) und (2) Gemeinschaftsmodell	Kein Gemeinschaftsmodell vorhanden Gegenseitige Anerkennung	Kein EU-Modell vorhanden (2) Gemeinschaftsmodell
Aufsicht und Kontrolle	regelmäßige ärztliche Untersuchung regelmäßige Prüfungen (Rollmaterial und Infrastruktur) Weiterbildung	(1) administrative Gültigkeit zu verlängern (2) harmonisierte regelmäßige ärztliche Untersuchung und Weiterbildung	regelmäßige Überprüfung (Erneuerung) der körperlichen und psychologischen Eignung Erneuerung setzt Mindestzahl von Arbeitsstunden voraus	(1) Fünfjährige Gültigkeit (2) Gültigkeit bis zum 65. Lebensjahr

5. KONSULTATION IM VORFELD DES VORSCHLAGES

Die Kommission hat auf der Grundlage des am 2. Juli 2003 auf Ihrer Website „Europa“ veröffentlichten Konsultationsdokuments eine Anhörung der interessierten Kreise durchgeführt. Dieses Dokument wurde bei einem am 16. Juli 2003 von der Kommission veranstalteten Hearing allen Vertretern des Schienenverkehrssektors – Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Sozialpartner, Dienstleistungsunternehmen – vorgestellt.

Das Dokument wurde mit großem Interesse aufgenommen; es gingen ungefähr dreißig offizielle Stellungnahmen ein, die auf der Webseite „Europa“ veröffentlicht wurden. Die Idee eines Legislativvorschlags zur Festlegung gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern wurde begrüßt. Gleichwohl wurde gefordert, im Hinblick auf die wirtschaftlichen Auswirkungen eines solchen Vorschlages größte Vorsicht walten zu lassen, da dadurch neue Zertifizierungs- und Dokumentationsmechanismen eingeführt werden. Gleichzeitig wurden zahlreiche Stellungnahmen zu Einzelheiten der vorgeschlagenen Mechanismen und zu den Mindestanforderungen vorgebracht, die von der Kommission in großem Umfang berücksichtigt worden sind.

Im Zuge der Konsultation und auf der Grundlage der genannten Elemente wurde deutlich, dass die Gemeinschaft zur Wahrung der erforderlichen Einheitlichkeit und Transparenz nach dem Grundsatz gegenseitiger Anerkennung ein einheitliches Zertifizierungsmodell festlegen sollte, wobei den Herkunftsmitgliedstaaten nach dem Subsidiaritätsprinzip die Zuständigkeit für die Erteilung des Zertifikats und den Eisenbahnunternehmen die Ausstellung einer harmonisierten Zusatzbescheinigung über spezifische Befähigungen übertragen wird.

Die Bestimmungen dieser Richtlinie stehen im Einklang mit den gemeinschaftlichen Verkehrspolitik und sind unter Vorbeugung der Gefahr etwaiger Wettbewerbsverzerrungen auf die Ziele der Gemeinschaftspolitik ausgerichtet — Freizügigkeit der Arbeitnehmer, Niederlassungsfreiheit und freier Dienstleistungsverkehr.

6. GRUNDSÄTZE UND AUFBAU DER RICHTLINIE

6.1. Geltungsbereich

Die Kommission hat sich dafür entschieden, die Anwendung der vorgeschlagenen Richtlinie zunächst auf die Triebfahrzeugführer zu beschränken, die in grenzüberschreitenden und *de facto* interoperablen Diensten eingesetzt sind.

Bei den Vorbereitungsarbeiten hat sich nämlich gezeigt, dass eine Durchführung in zwei Stufen zweckmäßiger ist. In erster Linie soll eine rasche Anwendung der Bestimmungen zur Zertifizierung derjenigen Fahrzeugführer ermöglicht werden, die am unmittelbarsten von der Öffnung des Schienenverkehrsmarktes betroffen und auf dem Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten tätig sind. In diesem Rahmen kommt den Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit des Schienenverkehrssystems besondere Verbindlichkeit und Dringlichkeit zu.

Zu einem späteren Zeitpunkt wird die Kommission auf der Grundlage eines Berichts über die erste Stufe die Ausdehnung der europäischen Fahrerlaubnis auf alle Triebfahrzeugführer vorschlagen, wobei den Ausnahmen Rechnung getragen wird, die bereits im Geltungsbereich der im Rahmen des zweiten Schienenverkehrspakets vorgeschlagenen Richtlinie zur Sicherheit vorgesehen sind.

Die anderen mobilen Bediensteten, die indirekt an der Verkehrssicherheit beteiligt sind, werden ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt behandelt.

6.2. Gemeinschaftsmodell für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern

Um die formale und inhaltliche Einheitlichkeit der Unterlagen zum Nachweis der Befähigung zum Führen von Triebfahrzeugen zu gewährleisten, legt die Gemeinschaft im vorliegenden Richtlinienvorschlag ein Gemeinschaftsmodell für die Zertifizierung fest, dessen verschiedene Elemente von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden.

Im Idealfall sollte der Fahrzeugführer über ein einziges Dokument in Form einer Chipkarte verfügen. Die Karte würde von der zuständigen Behörde ausgestellt, während die spezifischen Daten zu Infrastruktur, Rollmaterial und regelmäßigen Überprüfungen auf dem Chip gespeichert würden. Die Speicherung würde von der zuständigen Behörde oder in deren Auftrag vom Eisenbahnunternehmen oder einer anderen eigens benannten Stelle vorgenommen.

Allerdings haben sich die Eisenbahnunternehmen bei der Konsultation im Vorfeld zum Legislativvorschlag aus verschiedenen Gründen nachdrücklich gegen die sofortige Einführung dieser Lösung ausgesprochen:

- Die Spezifikationen einer solchen Chipkarte liegen noch nicht vor.
- Angesichts der Zahl der Maßnahmen zur Aktualisierung der Karte müsste die zuständige Behörde diese Maßnahmen an das Eisenbahnunternehmen delegieren, das folglich ein kostenträchtiges System anschaffen müsste.
- Der Zusatznutzen eines solchen Systems ist angesichts der geringen Anzahl im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzter Fahrzeugführer nicht offensichtlich.

Deshalb schlägt die Kommission eine zweistufige Durchführung vor:

- Als Provisorium erfolgt die Zertifizierung mittels zweier Elemente: a) die Fahrerlaubnis, eine Karte im Format des europäischen Führerscheins, die auf der Grundlage gemeinsamer Kriterien erteilt und gegenseitig anerkannt wird; b) eine harmonisierte Bescheinigung, die von dem Eisenbahnunternehmen, bei dem der Fahrzeugführer beschäftigt ist, ausgestellt wird und bestätigt, dass dieser über die notwendigen spezifischen Befähigungen (Rollmaterial, Infrastruktur, regelmäßige Überprüfungen) verfügt.
- Mittelfristig werden diese beiden Elemente in einer Chipkarte zusammengefasst, deren leistungsbezogene und technische Spezifikationen im Ausschussverfahren festzulegen sind.

Um größtmögliche Schlüssigkeit des auf Gemeinschaftsebene geschaffenen Rechtsrahmens für die Sicherheit im Schienenverkehr sicherzustellen, ist die gemäß Artikel 15 des Richtlinienvorschlags KOM(2002) 21 über die Eisenbahnsicherheit einzurichtende nationale Sicherheitsbehörde für die Erteilung der Fahrerlaubnis zuständig. Dieser Stelle obliegt auch die Einrichtung eines nationalen Fahrerlaubnisregisters, das für alle Fahrzeugführer die für den Erwerb und die Wahrung ihrer Befähigungen wesentlichen Angaben enthalten muss.

Die gegenseitige Anerkennung der nach dem Gemeinschaftsmodell erstellten Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigungen durch die Mitgliedstaaten dürfte eine verbesserte Mobilität der Fahrzeugführer zwischen Mitgliedstaaten, aber auch zwischen Eisenbahnunternehmen, ermöglichen. Diese Mobilität scheint im Hinblick auf eine Öffnung des Schienenverkehrsmarktes und gemäß den Freiheiten, die nach dem Vertrag mit der Schaffung eines Binnenmarktes in diesem Sektor einhergehen, unverzichtbar.

6.3. Festlegung der Mindestanforderungen für den Erwerb des Fahrzeugführerzertifikats

Entsprechend den Ergebnissen der Konsultation und der diversen Vorarbeiten müssen die festzulegenden Anforderungen das Mindestalter von Triebfahrzeugführern, Kriterien für die

gesundheitliche und psychologische Eignung von Bewerbern, ihre Berufserfahrung und Kenntnisse in bestimmten, für das Führen eines Zuges relevanten Bereichen sowie die Fahrstreckenkenntnis vorschreiben.

Es ist zu betonen, dass es sich dabei um Mindestanforderungen handelt. Ein Mitgliedstaat kann die Erteilung von Zertifikaten auf seinem Hoheitsgebiet an zusätzliche Anforderungen knüpfen. Falls jedoch ein nach den Bestimmungen dieses Richtlinienvorschlags zertifizierter Triebfahrzeugführer für den Zugang zum Hoheitsgebiets des betreffenden Mitgliedstaats einer umfassenderen Zertifizierung bedarf, muss der betreffende Mitgliedstaat die Teile des vorhandenen Zertifikats anerkennen, die den in der Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen entsprechen, und kann also lediglich eine Zusatzausbildung in Bezug auf die betreffende Infrastruktur (Streckenkenntnis, Signalgebung, Betriebsvorschriften usw.) verlangen.

Um bestimmten Bedenken Rechnung zu tragen und das hohe Sicherheitsniveau des europäischen Schienenverkehrsystems zu wahren, werden in Bezug auf die Sprachkenntnisse der Bewerber strenge Anforderungen festgelegt. Die Fahrzeugführer müssen über Kenntnisse in der (den) vom (von den) Infrastrukturbetreiber(n) angegebenen Sprache(n) verfügen, die ihnen eine aktive und wirksame Kommunikation in Routinesituationen, unter erschwerten Bedingungen und in Notfällen ermöglichen.

Die Aufrechterhaltung des Zertifikates unterliegt regelmäßigen Überprüfungen der Einhaltung der Mindestanforderungen, die eine optimale Dienstqualität gewährleisten und offensichtlichen Sicherheitsbelangen entsprechen.

Im Übrigen sieht dieser Richtlinienvorschlag angesichts der Qualität der Ausbildungseinrichtungen und der in den Mitgliedstaaten bereits bestehenden Verfahren zur Zertifizierung für die im Prinzip zuständige Behörde die Möglichkeit vor, bestimmte ihr obliegende Aufgaben zu delegieren. Die zuständige Behörde kann bestimmte Aufgaben an Dritte delegieren oder deren Erfüllung als Unterauftrag vergeben, sofern diese Aufgaben ohne Interessenkonflikt, transparent und ohne Diskriminierung erledigt werden, wobei sie weiterhin die Verantwortung für diese Aufgaben trägt.

6.4. Ausbildung und Beurteilung der Befähigung

In Anhang V dieses Vorschlags für eine Richtlinie wird ein allgemeines Ausbildungsprogramm für den Erwerb der beruflichen Kenntnisse, die zum Erhalt der Fahrerlaubnis notwendig sind, festgelegt. Dieses Programme wird durch spezifischere Ausbildungsziele in Bezug auf Rollmaterial und Infrastrukturen ergänzt; die entsprechenden Kenntnisse, die den Erwerb der harmonisierten Zusatzbescheinigung ermöglichen, werden in den Anhängern VI und VII des Vorschlags beschrieben.

Um den mitunter beschränkten Ausbildungsmöglichkeiten gerecht zu werden, müssen die Mitgliedstaaten das Verfahren für den Erwerb der Fahrerlaubnis veröffentlichen und die mit der Ausbildung betrauten Stellen ermächtigen. Die Bewerber müssen diskriminierungsfreien Zugang dazu haben.

Daneben müssen die Mitgliedstaaten das Verfahren für die Prüfung der von den Bewerbern erworbenen Kenntnisse festlegen. Um größtmögliche Transparenz zu gewährleisten und etwaigen Interessenkonflikten vorzubeugen müssen die Prüfungsgremien aus Personen bestehen, die von der nationalen Sicherheitsbehörde ermächtigt wurden.

6.5. Kontrolle und Sanktionen

Gültigkeit und Inhalt der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigung für Fahrzeugführer können von der für das betreffende Gebiet zuständigen Behörde jederzeit kontrolliert werden.

Ist eine zuständige Behörde der Auffassung, dass ein von der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats ausgestelltes Fahrerlaubnis oder eine harmonisierte Zusatzbescheinigung die Mindestanforderungen nicht erfüllt, kann sie die Zertifizierung nach dem in diesem Richtlinienentwurf vorgesehenen Verfahren anfechten, indem sie sich zunächst an die ausstellende Behörde (bzw. das Eisenbahnunternehmen) und dann erforderlichenfalls an die Agentur und schließlich an die Kommission wendet.

7. WIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN DER RICHTLINIE

7.1. Einleitung

Die wirtschaftlichen Auswirkungen wurden abgeschätzt, indem neben einem plausiblen Referenzszenario (zu erwartende Entwicklung in Ermangelung dieses Vorschlags) ein Szenario beschrieben wurde, das die zweistufige Durchführung dieses Vorschlags vorsieht; danach wurden Kosten/Nutzen-Analysen der beiden Szenarien erstellt.

Diese Einschätzung wurde durch Schwierigkeiten bei der Beschaffung bestimmter Daten beeinträchtigt und stützt sich auf mehrere Hypothesen.

Erschwerende Umstände:

- Es sind keinerlei Daten über die Kosten zugänglich, die Eisenbahnunternehmen bei der Ausbildung und Zertifizierung ihrer Fahrzeugführer entstehen.
- Die vorgeschlagene Richtlinie lässt den Mitgliedstaaten bei der Durchführung großen Spielraum; die Zahl der denkbaren Szenarien ist daher extrem hoch.
- Das Referenzszenario, das die Entwicklung des rechtlichen Rahmens in Ermangelung des vorliegenden Vorschlags widerspiegelt, kann in einem Kontext, der den Mitgliedstaaten größte Freiheit bei der einschlägigen Rechtsetzung lässt, unmöglich genau beschrieben werden.

7.2. Referenzszenario

Bei den Konsultationen im Vorfeld zum Richtlinienentwurf haben mehrere Mitgliedstaaten ihre Absicht bekundet, in naher Zukunft einen einzelstaatlichen Rechtsrahmen für die Zertifizierung von Fahrzeugführern einzuführen; andere haben auf einen bereits bestehenden nationalen Rahmen verwiesen. Dies könnte eine allgemeine Tendenz werden, da die künftige Richtlinie über die Sicherheit im Schienenverkehr die Mitgliedstaaten zur Erstellung einzelstaatlicher Regeln für die Zulassung von Eisenbahnunternehmen verpflichtet. Falls auf europäischer Ebene keine Maßnahmen getroffen werden, würden also demnächst 15 und danach 25 nationale Zertifizierungsverfahren bestehen, die wohl sehr unterschiedlich und von den traditionellen Verfahren der jeweiligen nationalen Eisenbahnunternehmen geprägt wären.

In einem solchen Szenario müssen Lösungen fallweise je nach dem zu organisierenden grenzüberspannenden Verkehrsdienst gefunden werden, wie dies im Abschlussbericht der in Abschnitt 3 genannten ATKINS-Studie beschrieben ist. Die Fahrzeugführer werden zunächst in einem Staat ausgebildet und zertifiziert, und anschließend müssen sie in jedem weiteren

Staat, in dem sie eingesetzt werden sollen, eine weitere Ausbildungs- und Zertifizierungsrunde absolvieren. Das läuft auf eine konzeptionslose Überlagerung von Fortbildungsmaßnahmen hinaus, die mit allen möglichen Wiederholungen, zusätzlichen Kosten und Zeitverlusten verbunden ist.

7.3. Szenario „Durchführung der Richtlinie“

Die Durchführung der vorgeschlagenen Richtlinie erfolgt in zwei Stufen:

- Stufe 1: Anwendung zunächst nur auf die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeugführer;
- Stufe 2: Anwendung auf alle Fahrzeugführer.

In Bezug auf die Rolle der zuständigen Behörde bestehen im wesentlichen zwei Hypothesen:

- Die zuständigen Behörde spielt lediglich die Rolle einer „Aufsichtsbehörde“. Die Aufgabe der Erteilung der Fahrerlaubnis für Fahrzeugführer wird einem Eisenbahnunternehmen übertragen (Fahrzeugführer anderer Unternehmen ausgenommen). Das Register wird von diesem Unternehmen oder einem unparteiischen Dritten, z.B. dem Infrastrukturbetreiber, eingerichtet. Die Eisenbahnunternehmen stellen die harmonisierten Zusatzbescheinigungen aus.
- Die zuständigen Behörde nimmt ihre Rolle als ausstellende Behörde und Aufsichtsbehörde umfassend wahr. Sie erteilt die Fahrerlaubnisse und richtet das Register ein, wobei der Technik und Informatik betreffende Teil evtl. als Unterauftrag vergeben wird. Die Eisenbahnunternehmen stellen die harmonisierten Zusatzbescheinigungen aus.

Je nachdem, welche Lösung gewählt wird, ergeben sich für die einzelnen Akteure unterschiedliche wirtschaftliche Auswirkungen, insgesamt entstehen jedoch in beiden Fällen Kosten in ungefähr gleicher Höhe.

7.4. Andere Hypothesen

7.4.1. Anzahl der zu zertifizierenden Fahrzeugführer

Die Anzahl der betreffenden Fahrzeugführer in der EU 25 ist auf ungefähr 200 000 zu veranschlagen. In der ersten Phase (grenzüberschreitender Verkehr) sind davon höchstens 5%, das heißt 10 000 Fahrzeugführer, betroffen. Infolge der Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs wird danach ein jährlicher Anstieg von 5% (also 500 Fahrzeugführer) jährlich erwartet. Es wird mit einer Erneuerungsrate von 5% (entspricht 500 Fahrzeugführern) jährlich gerechnet. In Phase 1 sind also etwa 1000 Fahrzeugführer zuzulassen, in Phase 2 jedoch 10 000.

Angesichts der hohen Zahl zu zertifizierender Fahrzeugführer können die beiden Phasen sich überschneiden; es könnte also schon vor Abschluss der Zertifizierung aller im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeugführer bereits mit der Zertifizierung anderer Fahrzeugführer begonnen werden.

7.4.2. Kosten des Prüfpersonals

Für jeweils 50 Fahrzeugführer wird ein Prüfer benötigt, insgesamt also 20 unabhängige Prüfer in Phase 1 und 200 Prüfer in Phase 2. Diese Prüfer müssen aus den Reihen der Fahrzeugführer rekrutiert werden. Dadurch entstehen Kosten in geschätzter Höhe von 1000 €

pro Fahrzeugführer in Phase 1 und 500 € in Phase 2; hinzu kommt ein Pauschalbetrag zu Beginn jeder Phase.

7.4.3. *Kosten im Zusammenhang mit der Ermächtigung*

Die Berechnung dieser Kosten stützt sich auf folgende Hypothese: zur Einrichtung des Systems in Phase 1 eine Person pro Staat für die Dauer eines Jahres, in Phase 2 das Doppelte. Hinzukommt ein Zehntel Mannjahr jährlich pro Staat zur Aufrechterhaltung des Systems.

7.4.4. *Herstellungskosten der Fahrerlaubnisse*

Das vorgeschlagene Modell entspricht dem Modell des europäischen Führerscheins für den Straßenverkehr. Dieser Führerschein in Form einer Kunststoffkarte muss für Millionen von Kraftfahrern hergestellt werden. Die Produktionskosten in einer solchen Größenordnung werden auf 20 Cent je Karte geschätzt.

7.4.5. *Nutzeffekte durch die Verringerung der Ausbildungszeit*

Die ATKINS-Studie aus dem Jahr 2002 hat gezeigt, dass die Fahrzeugführer nur nach aufwändiger Ausbildung im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden können. Durch die vorliegende Richtlinie wird der Zeitaufwand für die Ausbildung dieser Zugführer durch frühzeitige Berücksichtigung des internationalen Aspekts ebenso reduziert wie der Zeitaufwand für die daraus resultierenden Prüfungen. Die Zeitersparnis gegenüber der durchschnittlichen Ausbildungszeit eines Zugführer wird auf mindestens 10% geschätzt.

7.4.6. *Nutzeffekte durch die Verringerung des Zeitaufwands für die Zulassung der Eisenbahnunternehmen*

Nach der Richtlinie über die Sicherheit in Schienenverkehr beantragt ein Eisenbahnunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung, mit der bestätigt wird, dass die Vorkehrungen, die das Eisenbahnunternehmen getroffen hat, um die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb auf dem betreffenden Netz zu erfüllen, gebilligt wurden. Zu den Anforderungen können die Anwendung der TSI und nationaler Sicherheitsvorschriften, die Verfahren zur Erteilung von Bescheinigungen für das Personal und die Genehmigung der Inbetriebnahme des vom Eisenbahnunternehmen verwendeten Rollmaterials zählen. In Bezug auf das Personal stützt sich die Zertifizierung auf die Unterlagen, die das Eisenbahnunternehmen zur Auswahl eigener Mitarbeiter verschiedener Kategorien oder des Personals seiner Auftragnehmer vorlegt; dazu gehört auch der Nachweis, dass das Personal den Anforderungen der TSI oder der einzelstaatlichen Vorschriften genügt und ordnungsgemäß zugelassen wurde.

Durch die vorliegende Richtlinie müsste der Zeitaufwand für die Vorbereitung der Unterlagen durch das Eisenbahnunternehmen und für die Prüfung dieser Unterlagen durch die nationale Sicherheitsbehörde verringert werden.

Auf der Grundlage einer vor kurzem von NERA vorgelegten Studie ergeben sich für die EU 15 folgende Zahlen:

- Beschäftigte der europäischen Eisenbahnen: ca. 800 000.
- Durchschnittliche Lohnkosten: 40 000 € jährlich.
- Gesamtlohnsumme: 32 Mrd. € jährlich.
- Personalkosten machen durchschnittlich 50% der Betriebskosten aus.
- Durchschnittliche Betriebskosten: 64 Mrd. € jährlich.

- Die Erträge belaufen sich durchschnittlich auf 70% der Betriebskosten, also auf ungefähr 44,8 Mrd. € jährlich.
- Auf den Güterverkehr entfallen ca. 30% der Gesamterträge, also ungefähr 13,4 Mrd. € jährlich.

Etablierten Unternehmen und Neueinsteigern erwächst nicht der gleiche Nutzen, aber ein Zeitgewinn von einem Monat beim Erwerb der Sicherheitsbescheinigung für grenzüberschreitenden Verkehr stellt in Bezug auf die Verwaltungskosten und die Anlaufkosten einen erheblichen wirtschaftlichen Vorteil dar. Bei einer Hochrechnung der oben für die EU 15 angeführten Daten auf die EU 25 auf der Grundlage der Bevölkerungszahl (NERA zufolge entsprechen sich die Verhältnisse zwischen jeweiligem Verkehrsaufkommen und jeweiliger Bevölkerungszahl) kann der durchschnittliche Nutzen bei vorsichtiger Schätzung auf 5,3 Mio. € jährlich beziffert werden.

7.4.7. *Nutzeffekte durch Risikominderung*

Auswahl und Ausbildung der Mitarbeiter fällt in die Zuständigkeit der Eisenbahnunternehmen. Durch diese Richtlinie werden Mindestbedingungen für die Auswahl und Ausbildung von Fahrzeugführern sowie ein Verfahren für die Zertifizierung von Fahrzeugführern festgelegt. Es kann also festgestellt werden, dass diese Richtlinie es ermöglicht, bestimmten Beeinträchtigungen der Sicherheit im Schienenverkehr entgegen zu wirken, z.B. den von Unternehmen, die die Mindestbedingungen für Auswahl und Ausbildung des Zugpersonals oder bestimmte Elemente des Verfahrens zur Zertifizierung nicht beachten, verursachten Sicherheitsrisiken.

So hat der Internationale Verband der Bahnärztlichen Dienste UIMC vor kurzem das Problem der Prüfung der psychologischen Eignung von Personen untersucht, die sicherheitsrelevante Aufgaben wahrnehmen. Der im September 2003 vorgelegte Bericht enthält die Empfehlung, bei der Personalauswahl und bei der ärztlichen Untersuchung von Mitarbeitern über 50 Jahren systematisch psychologische Tests vorzunehmen, aber auch in allen Fällen, in denen Zweifel an der Eignung zur Ausübung sicherheitsrelevanter Aufgaben bestehen. Dem Bericht zufolge hätten Unfälle vermieden werden können, wenn auf bei Tests ermittelte Anzeichen hin entsprechende Maßnahmen getroffen worden wären.

Es kann also festgestellt werden, dass die Verpflichtung zum Einsatz ermächtigter Prüfer, zur Festlegung von Mindestbedingungen, zur regelmäßigen Prüfung bestimmter Kriterien und zur Personalzertifizierung unter Einhaltung bestimmter wesentlicher Stufen Elemente sind, die dazu beitragen, die Gefahr menschlichen Versagens und die Unfallgefahr zu verringern.

Diese Nutzeffekte sind schwer zu beziffern. Als Beispiel sei angeführt, dass ECORYS gestützt auf eine laufende Kosten/Nutzen-Analyse im Rahmen der Richtlinie 2001/16/EG zur Verwirklichung des ERTMS den Nutzen über einen Zeitraum von 20 Jahren auf 6,5 Mio. € schätzt; dabei handelt es sich um den gegenwärtigen Nettozeitwert (*Net Present Value*); angenommen wird eine Verringerung der Zahl der Unfalltoten um 14. In dieser Angabe ist der mit der Verringerung der Anzahl von Schwerverletzten und von Sachschäden verbundene Nutzen nicht berücksichtigt, und sie bezieht sich lediglich auf das Gebiet der EU 15. Eine weitere Quelle ist die für die TSI Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung für Hochgeschwindigkeitszüge im Jahr 2000 durchgeführte wirtschaftliche Analyse, wobei der Nettozeitwert mit 3,7 Mio. € angegeben wurde. Bei diesen Studien wird pro tödlichem Unfall ein Betrag von 1,5 Mio. € angesetzt.

7.4.8. Nutzen größerer Mobilität zwischen Unternehmen

Dank dieser Richtlinie erleichtert sich für Fahrzeugführer die Anstellung bei einem anderen Unternehmen. Die sozialen Kosten im Falle der Schließung oder Umstrukturierung von Unternehmen sind also geringer. Die Mobilität auf individuelle Initiative könnte allerdings ansteigen, was zusätzliche Einstellungskosten verursachen könnte. Die Schaffung eines Fahrzeugführermarktes in der Europäischen Union kann diesen Beruf attraktiver machen. Die Beschäftigungsperspektiven dürften sich durch die erwartete Dynamisierung des europäischen Schienenverkehrsmarktes verbessern.

7.5. Vergleichstabelle

Angaben in € zu heutigen Preisen, nicht abgezinst.

	Referenzszenario	Richtlinie - Phase 1	Richtlinie - Phase 2
Kosten			
Durchschnittskosten der Ausbildung eines Fahrzeugführers	45000 €	Keine Auswirkung	Keine Auswirkung
Pflicht zur unabhängigen Prüfung	ca. 35 Mio. €	ca. 1000 €/Fahrzeugführer d.h. 1 Mio. € jährlich + 1 Mio. € 2007 d. h. insges. 11 Mio. €	ca. 500 €/Fahrzeugführer d.h. 5 Mio. € jährlich + 10 Mio. € 2009 d. h. insges. 60 Mio. €
Ermächtigungspflicht	ca. 6 Mio. €	1 Mio. € 2006 0,1 Mio. € jährlich d.h. 2 Mio. €	5 Mio. € 2008 + 0,5 Mio. € jährlich d.h. 10 Mio. €
Einrichtung und Führung des Registers	ca. 34 Mio. €	1 Mio. € je MS 2006, + 0,1 Mio. € je MS jährlich d.h. 46 Mio. €	0,1 Mio. € jährlich/MS d.h. 23 Mio. €
Herstellungskosten Papierfahrerlaubnis (60 €/Fahrerlaubnis)	ca. 12 Mio. €	—	—
Herstellung der EU-	—	2 Mio. € 2006, da-	200 000 € jährlich

Fahrerlaubnis		nach 40000 € jährlich d.h. 2,4 Mio. €	d.h. 2 Mio. €
Herstellung harmonisierter Zusatzbescheinigungen	—	60 000 € jährlich d.h. 0,6 Mio. €	60 € je Fahrerlaubnis d.h. 12 Mio. €
GESAMTKOSTEN	ca. 87 Mio. €	62 Mio. €	107 Mio. €
Nutzen			
Nutzen: Geringerer Aufwand bei Fahrzeugführerausbildung für weiteres Land	—	4,5 Mio. € jährlich d.h. 45 Mio. €	4,5 Mio. € jährlich d.h. 45 Mio. €
Nutzen: Geringerer Aufwand bei Fahrzeugführerzertifizierung für weiteres Land	—	0,1 Mio. € jährlich d.h. 1 Mio. €	0,1 Mio. € jährlich d.h. 1 Mio. €
Nutzen: Geringerer Zeitaufwand für Unternehmenszulassung	ca. 26,5 Mio. €	5,3 Mio. € jährlich d.h. 53 Mio. €	5,3 Mio. € jährlich d.h. 53 Mio. €
Nutzen: Risikominderung	ca. 14 Mio. €	7 Mio. €	21 Mio. €
Nutzen: Mobilität zwischen Unternehmen	ca. -20 Mio. € Sozialkosten	—	—
GESAMTNUTZEN	ca. 20,5 Mio. €	106 Mio. €	120 Mio. €
BILANZ	-66,5 Mio. €	+44 Mio. €	+13 Mio. €

7.6. Schlussfolgerungen

Wird die Richtlinie nicht verabschiedet, könnte das Weiterbestehen der derzeitigen Situation in den kommenden Jahren den künftig 25 Mitgliedstaaten der Union Kosten in Höhe von 66,5 Mio. € verursachen.

Falls der Vorschlag für eine Richtlinie hingegen angenommen würde, könnten die Mitgliedstaaten nicht nur den oben bezifferten Schäden vermeiden, sondern kämen auch in den Genuss der Nutzeffekte, die sich in der ersten Phase (Zertifizierung der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeugführer) auf 44 Mio. € und in der zweiten Phase (Zertifizierung aller anderen Fahrzeugführer) auf 13 Mio. € belaufen würden.

8. BEMERKUNGEN ZU DEN ARTIKELN

Artikel 1

In diesem Artikel werden die Ziele des Richtlinienvorschlags genannt, wobei die Zuständigkeiten der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen bestätigt werden.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen.

Artikel 3

In diesem Artikel wird der Anwendungsbereich präzisiert. Die Richtlinie bezieht sich nicht nur auf die Triebfahrzeugführer, sondern auch auf andere im Triebfahrzeug anwesende Bedienstete, die unmittelbar oder mittelbar an der Fahrzeugführung beteiligt sind und deren berufliche Qualifikationen folglich für die Sicherheit des Schienenverkehrs von Belang sind. Bei den Konsultationen im Vorfeld zum Legislativvorschlag haben mehrere Sachverständige und Behörden europäische Regeln zur Zertifizierung des mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrauten Personals verlangt; diese Forderung war auch Gegenstand von Änderungsanträgen des Europäischen Parlaments bei der Prüfung des zweiten Schienenverkehrspakets in erster und zweiter Lesung.

Artikel 4

In diesem Artikel wird das Gemeinschaftsmodell für die Zertifizierung genauer beschrieben; er nimmt Bezug auf Anhang I. Das Modell umfasst drei Teile: die eigentliche Fahrerlaubnis, die harmonisierte Zusatzbescheinigung und die in das nationale Register aufzunehmenden Angaben.

Artikel 5

In diesem Artikel wird bestimmt, wer die harmonisierte Zusatzbescheinigung ausstellt.

Artikel 6

In diesem Artikel wird die Gültigkeit der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigung genauer festgelegt.

Artikel 7 bis 11

In diesen Artikeln werden die Anforderungen präzisiert, die zum Erwerb der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigung erfüllt werden müssen.

Artikel 14

In diesem Artikel werden die Bedingungen genannt, die Fahrzeugführer erfüllen müssen, um Inhaber der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigung bleiben zu können. Dabei handelt es sich insbesondere um regelmäßige Überprüfungen, z.B. ärztliche Untersuchungen und Prüfungen der Streckenkenntnis.

Artikel 15

Dieser Artikel regelt, welche Folgen in Bezug auf die Fahrerlaubnis erwachsen, wenn ein Fahrzeugführer das Eisenbahnunternehmen wechselt oder sein Beschäftigungsverhältnis beendet.

Artikel 16 bis 19

In diesen Artikeln werden die Aufgaben der zuständigen Behörden im Rahmen der Erteilung von Fahrerlaubnissen festgelegt und die Übertragung von Aufgaben geregelt.

Artikel 20

Dieser Artikel regelt die Anforderungen in Bezug auf die Speicherung von Daten im Rahmen des Verfahrens zur Zertifizierung von Fahrzeugführern.

Artikel 21 bis 24

Diese Artikel regeln die Verfahren in Bezug auf Ausbildung, Prüfung und unabhängige Beurteilung.

Artikel 25

Dieser Artikel klärt die geltenden Bestimmungen für andere im Triebfahrzeug anwesende Bedienstete, die unmittelbar oder mittelbar an der Fahrzeugführung beteiligt sind und deren berufliche Qualifikationen folglich für die Sicherheit des Schienenverkehrs von Belang sind.

Artikel 26 und 27

Diese Artikel betreffen die möglichen Kontrollen durch die zuständige Behörde und die von den Mitgliedstaaten vorzusehenden Sanktionen.

Artikel 28

Dieser Artikel betrifft mögliche Ausnahmeregelungen. Die genehmigten Ausnahmen entsprechen jenen, die in der Richtlinie über die Sicherheit im Schienenverkehr vorgesehen sind.

Artikel 29 und 30

Die Artikel enthalten die üblichen Bestimmungen zur Änderung der Anhänge und zum Ausschussverfahren. Dabei ist festzustellen, dass es sich bei dem zuständigen Ausschuss um den durch die Richtlinie zu Interoperabilität eingesetzten Ausschuss handelt, der auch für die Richtlinie über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zuständig ist.

Artikel 31

Die Agentur wird ersucht, die Durchführung dieser Richtlinie zu beaufsichtigen und einen Bericht über die Entwicklung der Zertifizierung zu erstellen. Auf der Grundlage dieses Berichts können die notwendigen Maßnahmen getroffen werden, bevor die Richtlinie auf alle Fahrzeugführer und andere Bedienstete angewandt wird.

Artikel 32 und 33

Diese Artikel enthalten die üblichen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht.

Artikel 34

In diesem Artikel wird die schrittweise Durchführung der Richtlinie vorgeschlagen: zunächst Einrichtung der einzelstaatlichen Register, danach Zertifizierung der im

grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeugführer und schließlich Zertifizierung aller anderen Fahrzeugführer und betroffenen Beschäftigten. Daneben werden in diesem Artikel die Bestimmungen für Fahrzeugführer präzisiert, die nach bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie geltenden Vorschriften ihren Beruf ausüben oder ein Zertifizierungsverfahren durchlaufen.

ANHANG I

In diesem Anhang wird das Gemeinschaftsmodell jedes Elements der Zertifizierung beschrieben: die Fahrerlaubnis, die harmonisierte Zusatzbescheinigung und die in das nationale Register aufzunehmenden Angaben.

ANHANG II

Dieser Anhang regelt die Aufgaben des Fahrzeugführers.

ANHANG III

Hier werden die grundlegenden Anforderungen für die Auswahl von Fahrzeugführern beschrieben: Ausbildungsdauer, ärztliche Untersuchungen, Prüfung der Sprachkenntnisse. Daneben werden die notwendigen regelmäßigen Überprüfungen beschrieben. Dieser Anhang stützt sich in großem Umfang auf die am 27. Januar 2004 getroffene Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern.

ANHANG IV

In diesem Anhang werden die Kriterien für das allgemeine Ausbildungsprogramm und die Prüfungen aufgeführt.

ANHANG V

Die Ausbildungsziele in Bezug auf die allgemeine berufliche Befähigung werden im Einzelnen beschrieben. Dieser Anhang stützt sich in großem Umfang auf die am 27. Januar 2004 getroffene Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern.

ANHANG VI

In diesem Anhang werden die Ausbildungsziele für die Fachkenntnisse in Bezug auf das Rollmaterial im Einzelnen beschrieben. Dieser Anhang stützt sich in großem Umfang auf die am 27. Januar 2004 getroffene Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern.

ANHANG VII

In diesem Anhang werden die Ausbildungsziele für die Fachkenntnisse in Bezug auf die Infrastruktur im Einzelnen beschrieben. Dieser Anhang stützt sich in großem Umfang auf die am 27. Januar 2004 getroffene Vereinbarung zwischen den Sozialpartnern.

9. SUBSIDIARITÄT

Durch die vorgeschlagene Richtlinie soll ein gemeinsamer Rechtsrahmen für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern im Personen- und Güterverkehr geschaffen werden. Die Richtlinie wird die Interoperabilität des mit dem Führen von Fahrzeugen betrauten Zugpersonals im Interesse eines Ausbaus des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs fördern und zur Wahrung bzw. Steigerung des Sicherheitsniveaus beitragen; zu diesem Zweck ist für die Leistung des Fahrpersonals ein hohes Qualitätsniveau zu gewährleisten, indem geprüft und sichergestellt wird, dass die Befähigung des Personals den genutzten transeuropäischen Netzen angemessen ist. Daneben soll zur Wirksamkeit der Verwaltungsmethoden von Schienenverkehrsgesellschaften in Bezug auf die in interoperablen Diensten eingesetzten Fahrzeugführer beigetragen und das Risiko von Sozialdumping verringert werden.

Da diese Ziele nach der von der Kommission 2002 durchgeführten Studie (siehe Abschnitt 3) von den Mitgliedstaaten nicht in wünschenswerter Weise erreicht und nach der oben angeführten Abschätzung der wirtschaftlichen Folgen (siehe Abschnitt 7) besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden können, kann die Gemeinschaft nach dem in Artikel 5 EG-Vertrag festgelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

10. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Der Vorschlag beinhaltet keinen Finanzbogen.

Für die in diesem Vorschlag vorgesehenen Entscheidungsverfahren wird auf einen bereits bestehenden (durch Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG eingesetzten) Ausschuss zurückgegriffen. Die Kosten etwaiger zusätzlicher Sitzungen dieses Ausschusses werden dessen Haushaltlinie angelastet.

Die der Agentur entstehenden Kosten werden von derselben getragen; diese Kosten sind teilweise bereits im Finanzbogen zum Vorschlag für eine Verordnung zur Einsetzung dieser Agentur berücksichtigt, der Bestandteil des zweiten Schienenverkehrspakets ist. Es obliegt den Bestimmungen der Verordnung zufolge dem Exekutivdirektor der Agentur, erforderlichenfalls nach Maßgabe der tatsächlichen Erfordernisse Mittelaufstockungen vorzuschlagen.

2004/0048 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission¹⁷,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁸,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁹,

nach dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags²⁰,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach der Richtlinie 2004/xxx/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr²¹ bauen die Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen ein eigenes Sicherheitsmanagementsystem auf, mit dem sichergestellt wird, dass im Eisenbahnverkehr zumindest die gemeinsamen Sicherheitsziele erreicht, die nationalen Sicherheitsbestimmungen sowie die Sicherheitsanforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erfüllt und die wesentlichen Aspekte der gemeinsamen Sicherheitsverfahren angewendet werden. Im Rahmen dieses Sicherheitsmanagementsystems sind u.a. Ausbildungsprogramme für das Personal sowie Kontrollsysteme vorgesehen, die gewährleisten, dass die Fähigkeiten des Personals ständig überprüft und alle Aufgaben entsprechend erledigt werden.
- (2) Gemäß der Richtlinie 2004/xxx/EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] benötigt ein Eisenbahnunternehmen für den Zugang zum Fahrweg eine Sicherheitsbescheinigung.
- (3) Nach der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft²² wird zugelassenen Eisenbahnunternehmen seit dem 15. März 2003 das Recht auf Zugang zum transeuropäischen Netz für den

¹⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁰ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²¹ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

²² ABl. L 237 vom 24.8.1991. Richtlinie geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

Schiengüterverkehr und spätestens ab 2008 zum gesamten Netz für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste eingeräumt. Auch im zweiten Eisenbahnpaket²³ ist vorgesehen, dass der Zugang für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste sowie für alle Dienste des Schiengüterverkehrs auf das gesamte Netz ausgeweitet wird. Diese schrittweise Ausweitung wird unweigerlich eine Zunahme des grenzüberschreitenden Schiengüterverkehrs mit sich bringen. Dadurch wächst der Bedarf an Triebfahrzeugführern, die für grenzübergreifende Dienste ausgebildet und zertifiziert sind.

- (4) Eine von der Kommission im Jahr 2002 durchgeführte Studie zeigte jedoch große Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern auf. Um diese Unterschiede zu beseitigen und gleichzeitig den gegenwärtigen hohen Sicherheitsstandard des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft zu erhalten, sollten Gemeinschaftsvorschriften für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern erlassen werden.
- (5) Diese Gemeinschaftsvorschriften müssen darüber hinaus zur Umsetzung der Strategien der Gemeinschaft in Bezug auf die Freizügigkeit der Arbeitnehmer, die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik beitragen und gleichzeitig alle Wettbewerbsverzerrungen ausschließen.
- (6) Damit die erforderliche Einheitlichkeit und Transparenz gewährleistet ist, sollte die Gemeinschaft ein einheitliches Muster der Dokumente festlegen, mit denen dem Fahrpersonal die Erfüllung bestimmter Anforderungen sowie bestimmte Grundfähigkeiten beziehungsweise der Erwerb von Fachkenntnissen bescheinigt werden, und die von allen Mitgliedstaaten anerkannt werden; für die Erteilung der grundsätzlichen Fahrerlaubnis sollten die Mitgliedstaaten zuständig sein, für die Erteilung einer harmonisierten Zusatzbescheinigung die Eisenbahnunternehmen.
- (7) Diese gemeinschaftlichen Bestimmungen müssen vor allem darauf ausgerichtet sein, den Triebfahrzeugführern den Wechsel zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten, aber auch zwischen unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen zu erleichtern und ganz allgemein die Anerkennung der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigung durch alle Beteiligten im Eisenbahnsektor zu vereinfachen. Dazu müssen Mindestanforderungen festgelegt werden, die der Bewerber erfüllen muss, um die grundsätzliche Fahrerlaubnis und die harmonisierte Zusatzbescheinigung zu erhalten.
- (8) Es sind Anforderungen in Bezug auf das Mindestalter für Triebfahrzeugführer, die physische und psychische Eignung des Bewerbers, seine Berufserfahrung und sein Wissen in bestimmten, für das Führen eines Triebfahrzeugs relevanten Bereichen sowie die Kenntnisse der Fahrstrecken vorschreiben.
- (9) Diese Richtlinie darf weder die Anwendung der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr²⁴ noch die der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom

²³ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: „Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums“, KOM(2002) 18 vom 23. Januar 2002.

²⁴ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31.

18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr²⁵ berühren.

- (10) Die nationalen Sicherheitsbehörden nutzen sämtliche in der Fahrerlaubnis, der harmonisierten Zusatzbescheinigung und den Registern enthaltenen Informationen, um die Bewertung der Zertifizierung des Personals gemäß Artikel 10 und Artikel 11 der Richtlinie 2004/xxx/EG über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu erleichtern und die in den gleichen Artikeln vorgesehene Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen zu beschleunigen.
- (11) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse²⁶ erlassen werden.
- (12) Die Mitgliedstaaten müssen geeignete Kontrollen und Sanktionen für Verstöße gegen einzelstaatliche Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie vorsehen.
- (13) Für das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnverkehrs ist es erforderlich, dass den Triebfahrzeugführern, die ihren Beruf bereits vor Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgeübt haben, ihre erworbenen Rechte während eines Übergangszeitraums erhalten werden.
- (14) Da ein gemeinsamer Rechtsrahmen für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern und anderem Zugpersonal im Personen- und Güterverkehr nicht von den Mitgliedstaaten geschaffen werden kann, kann die Gemeinschaft nach dem in Artikel 5 des Vertrags festgelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

²⁵ ABl. L 8 vom 12.01.2001, S. 1.

²⁶ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Kapitel I

Gegenstand, Geltungsbereich und Definitionen

Artikel 1 Gegenstand

Diese Richtlinie regelt die Voraussetzungen und Verfahren für die Zertifizierung von mit dem Führen von Lokomotiven und Triebfahrzeugen im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal. Sie legt weiter fest, welche Aufgaben jeweils den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Triebfahrzeugführern und anderen Akteuren des Sektors, insbesondere den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den Ausbildungszentren zukommen.

Die Beschäftigung von gemäß dieser Richtlinie zertifiziertem Zugpersonal entbindet die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber nicht von der Pflicht, ein internes Kontroll- und Überwachungssystem gemäß Artikel 9 und Anhang III der Richtlinie 2004/xxx/EG über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr einzurichten, mit dem die Fähigkeiten und das Verhalten ihres Zugpersonals erfasst und kontrolliert werden. Die Verantwortung des Eisenbahnunternehmens und des Infrastrukturbetreibers für alle Aspekte der Sicherheit und insbesondere für die Ausbildung ihres Personals bleiben von dieser Bescheinigung unberührt.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Zuständige Behörde“ ist die vom Mitgliedstaat beauftragte Stelle, die die Fahrerlaubnis erteilt, nachdem sie geprüft hat, ob der Bewerber alle Anforderungen erfüllt. Es handelt sich dabei um die nationale Sicherheitsbehörde, die im Rahmen von Artikel 16 der Richtlinie 2004/xxx/EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] eingerichtet wurde.
- b) „Triebfahrzeugführer“ ist eine Person, die in der Lage ist, Rangierlokomotiven, Bauzüge und Züge für den Personen- oder Güterverkehr selbständig, verantwortlich und sicher zu fahren. Die Aufgaben eines Triebfahrzeugführers sind in Anhang II aufgeführt;
- c) „Zugpersonal“ ist das Bordpersonal, zu dem einerseits die Triebfahrzeugführer und andererseits die in der Lokomotive oder im Zug anwesenden „anderen Bediensteten“ gehören, die indirekt an der Fahrzeugführung beteiligt sind und deren berufliche Qualifikation sich folglich auf die Verkehrssicherheit auswirkt;
- d) „Infrastrukturbetreiber“ ist jede Einrichtung oder jedes Unternehmen, der bzw. dem insbesondere die Einrichtung und Unterhaltung der gesamten oder eines Teils der Eisenbahninfrastruktur, wie sie in Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG definiert ist, übertragen wurde.

- e) „Eisenbahnunternehmen“ ist jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen auf jeden Fall die Traktion sicherstellen muss; Hierzu gehören auch alle Unternehmen, die ausschließlich für die Traktion sorgen.
- f) „technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)“ sind die im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG²⁷ des Rates und der Richtlinie 2001/16/EG²⁸ des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten Spezifikationen, die zur Gewährleistung der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems zu beachten sind;
- g) „Agentur“ ist die durch die Verordnung [(EG) Nr.° .../2004 [des Europäischen Parlaments und des Rates] ²⁹ eingerichtete Europäische Eisenbahnagentur;
- h) „Sicherheitsbescheinigung“ ist eine Bescheinigung, die einem Eisenbahnunternehmen von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/xxx/EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] erteilt wird;
- i) „Sicherheitszulassung“ ist eine Bescheinigung, die einem Infrastrukturbetreiber von der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2004/xxx/EG über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr erteilt wird.

Artikel 3 *Geltungsbereich*

Diese Richtlinie regelt die Zertifizierung von mit dem Führen von Lokomotiven und Triebfahrzeugen im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal, das entweder für ein Eisenbahnunternehmen, das über eine Sicherheitsbescheinigung oder für einen Infrastrukturbetreiber, der über eine Sicherheitszulassung verfügen muss, tätig ist.

Kapitel II

Zertifizierung von Triebfahrzeugführern

Artikel 4 *Gemeinschaftsmuster für die Zertifizierung*

1. Jeder Triebfahrzeugführer muss die für das Führen eines Triebfahrzeugs erforderliche Eignung und Qualifikation besitzen und Inhaber der folgenden Dokumente sein:
 - a) Einer Fahrerlaubnis mit den persönlichen Daten des Triebfahrzeugführers und Angabe der ausstellenden Behörde und der Gültigkeitsdauer. Diese

²⁷ ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 6.

²⁸ ABl. L 110 vom 20.4.2001, S. 1.

²⁹ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

Fahrerlaubnis ist Eigentum des Triebfahrzeugführers und wird auf Antrag Triebfahrzeugführern ausgestellt, die die Mindestanforderungen in Bezug auf die medizinische und psychologische Eignung, die Schulbildung und die allgemeinen beruflichen Fertigkeiten erfüllen. Die Fahrerlaubnis trägt den Vorschriften des Anhangs I Rechnung;

- b) Eine harmonisierte Bescheinigung, die als Nachweis dafür gilt, dass der Inhaber die Zusatzausbildung im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnunternehmens beziehungsweise des Fahrwegbetreibers, wenn der Triebwagenführer von diesem beschäftigt wird, erhalten hat, und in der aufgeführt ist, auf welchen Infrastrukturen und welches rollende Material der Inhaber fahren darf. Die harmonisierte Bescheinigung trägt den Vorschriften des Anhangs I Rechnung.
2. Die harmonisierte Zusatzbescheinigung berechtigt zum Führen eines Fahrzeugs einer oder mehrerer der folgenden Klassen:
 - a) Klasse A: Rangierlokomotiven und Bauzüge,
 - b) Klasse B: Personenverkehr,
 - c) Klasse C: Güterverkehr.
 3. Hinsichtlich der Fahrerlaubnis nach Absatz 1 Buchstabe a) gilt für die Anerkennung der beruflichen Qualifikationen von Triebfahrzeugführern der Gemeinschaft, die ihre Ausbildungsnachweis in einem Drittland erworben haben, nach wie vor die durch die Richtlinie 92/51/EWG des Rates festgelegte allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise. Triebfahrzeugführer, deren berufliche Qualifikationen auf dieser Grundlage anerkannt werden, sind den Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie entsprechend zu zertifizieren.

Artikel 5 *Erteilende Stellen*

1. die Fahrerlaubnis gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) wird von der zuständigen Behörde gemäß Artikel 2 Buchstabe a) erteilt. Die zuständige Behörde kann diese Aufgabe nur unter den in Artikel 17 genannten Voraussetzungen übertragen.
2. Die harmonisierte Zusatzbescheinigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b) wird von dem Eisenbahnunternehmen oder gegebenenfalls von dem Fahrwegbetreiber erteilt, bei dem der Triebfahrzeugführer beschäftigt ist.

Artikel 6 *Gegenseitige Anerkennung*

1. Ein Triebfahrzeugführer, der Inhaber einer entsprechend dieser Richtlinie erteilten Fahrerlaubnis und harmonisierten Zusatzbescheinigung ist, ist zum Führen von Triebfahrzeugen berechtigt, sofern das Eisenbahnunternehmen beziehungsweise der Fahrwegbetreiber, das/der für den betreffenden Verkehrsdienst verantwortlich ist, über eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise eine Sicherheitszulassung verfügt, jedoch ausschließlich auf dem Teil des Schienennetzes, für das sowohl die

harmonisierte Zusatzbescheinigung als auch die Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise die Sicherheitszulassung gelten.

2. Die von einem Mitgliedstaat entsprechend dieser Richtlinie erteilten Fahrerlaubnisse werden von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Kapitel III

Voraussetzungen und Verfahren für die Erteilung der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigung

Artikel 7 Mindestanforderungen

Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis ist, dass der Bewerber die in Artikel 8, Artikel 9 und Artikel 11 Absätze 1 und 2 genannten Mindestanforderungen erfüllt.

Voraussetzung für die Erteilung der harmonisierten Zusatzbescheinigung ist, dass der Bewerber Inhaber einer Fahrerlaubnis ist und die in Artikel 10 und Artikel 11 Absätze 1, 3 und 4 genannten Mindestanforderungen erfüllt.

Unbeschadet Artikel 6 kann ein Mitgliedstaat für die Erteilung von Fahrerlaubnissen auf seinem Gebiet strengere Anforderungen festlegen.

Artikel 8 Mindestalter

Der Bewerber muss mindestens 20 Jahre alt sein. Die Mitgliedstaaten können allerdings bereits ab dem Alter von 18 Jahren eine Fahrerlaubnis erteilen, die jedoch nur für das Gebiet des Mitgliedstaats gültig ist, der sie erteilt hat.

Artikel 9 Ausbildung und Grundfähigkeiten

1. Der Bewerber muss über eine Grundausbildung verfügen, die der Stufe 3 gemäß der Entscheidung 85/368/EWG des Rates³⁰ entspricht, und die in Anhang III festgelegten Anforderungen erfüllen.
2. Der Bewerber muss seine physische und psychische Eignung durch eine medizinische Untersuchung nachweisen, die von einem von der zuständigen Behörde anerkannten promovierten Arzt durchgeführt wird. Bei dieser Untersuchung werden zumindest die in Anhang III Nummer 2.1 und Nummer 4 aufgeführten Fähigkeiten geprüft.
3. Der Bewerber muss seine psychische Eignung in einer Untersuchung nachweisen, die von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Psychologen durchgeführt wird. Bei dieser Untersuchung werden zumindest die in Anhang III Absatz 2,2 aufgeführten Fähigkeiten geprüft.

³⁰ ABl. L 199 vom 31.07.1985, S. 56.

4. Das Kriterium der gemäß Anhang III Nummer 5 vorgeschriebenen grundlegenden Sprachkenntnisse muss erfüllt sein und wird jedes Mal überprüft, wenn ein Triebfahrzeugführer neue Infrastrukturen befährt, die auf sprachlicher Ebene neue Anforderungen stellen.

Artikel 10
Berufserfahrung

Unbeschadet Artikel 6 kann ein Mitgliedstaat auf seinem Gebiet vorschreiben, dass der Bewerber über eine Berufserfahrung von mindestens zwei Jahren in der Klasse A gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a) verfügen muss, bevor er Zugang zu den Klassen B und C erhält.

Artikel 11
Berufliche Qualifikationen

1. Der Bewerber muss ein vollständiges Ausbildungsprogramm entsprechend Anhang IV Nummer 1 absolviert haben, dessen Inhalte zum Teil die Fahrerlaubnis und zum Teil die harmonisierte Zusatzbescheinigung betreffen. Die Ausbildungsmethode muss den in Anhang IV Nummer 2 und Nummer 3 festgelegten Kriterien Rechnung tragen.
2. Der Bewerber muss eine Prüfung seiner allgemeinen Fachkenntnisse bestanden haben, die mindestens die in Anhang V genannten allgemeinen Themen umfasst.
3. Der Bewerber muss eine Prüfung seines Fachwissens über das rollende Material bestanden haben, für das die harmonisierte Zusatzbescheinigung beantragt wird; diese Prüfung muss mindestens die in Anhang VI genannten allgemeinen Themen umfassen.
4. Der Bewerber muss eine Prüfung seines Fachwissens über die Infrastrukturen bestanden haben, für die die harmonisierte Bescheinigung beantragt wird. Diese Prüfung muss zumindest die in Anhang VII genannten allgemeinen Themen umfassen. Gegebenenfalls werden darüber hinaus die Sprachkenntnisse gemäß Artikel 9 Absatz 4 geprüft.

Artikel 12
Beantragung der Fahrerlaubnis

1. Die zuständige Behörde macht das Verfahren zur Beantragung einer Fahrerlaubnis einschließlich der benötigten Vordrucke öffentlich bekannt.
2. Alle Anträge auf Erteilung einer Fahrerlaubnis sind vom Arbeitgeber des Bewerbers oder von diesem selbst bei der zuständigen Behörde zu stellen.
3. Der Antrag bei der zuständigen Behörde kann betreffen:
 - a) die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis für einen Berufsanfänger, für einen Triebfahrzeugführer, der diesen Beruf bereits vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie ausgeübt hat, oder die Ausstellung eines Duplikats;

- b) eine Aktualisierung, wenn sich Angaben in der Fahrerlaubnis geändert haben und aktualisiert werden müssen.

Artikel 13
Erteilung der Fahrerlaubnis

Die zuständige Behörde erteilt die Fahrerlaubnis spätestens drei Wochen nach Eingang aller erforderlichen Unterlagen.

Die Fahrerlaubnis wird in der/den Amtssprache/n des erteilenden Mitgliedstaats abgefasst. Sie muss alle fünf Jahre erneuert werden.

Die Fahrerlaubnis ist Eigentum des Triebfahrzeugführers und wird nur in einem Exemplar ausgestellt. Ein Duplikat der Fahrerlaubnis darf nur von der zuständigen Behörde aufgrund eines entsprechenden Antrags ausgefertigt werden.

Artikel 14
Regelmäßige Überprüfungen

1. Zur Aufrechterhaltung einer Fahrerlaubnis beziehungsweise einer harmonisierten Zusatzbescheinigung hat sich der Inhaber regelmäßigen Prüfungen und/oder Kontrollen im Hinblick auf die Voraussetzungen gemäß Artikel 9 und Artikel 11 zu unterziehen. Dabei sind folgende Mindestabstände einzuhalten:
 - a) medizinische Untersuchung (physische und psychische Eignung): alle drei Jahre bis zum Alter von 60 Jahren, danach jährlich;
 - b) Streckenkenntnisse: von der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaates festzulegen;
 - c) Kenntnis des rollenden Materials: vom Eisenbahnunternehmen, das den Triebfahrzeugführer beschäftigt, entsprechend seinem eigenen Sicherheitsmanagementsystem festzulegen.

Nach jeder Überprüfung vermerkt das Eisenbahnunternehmen in der harmonisierten Zusatzbescheinigung und in dem in Artikel 20 vorgesehenen Register, ob der Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen erfüllt.

2. Ungeachtet der regelmäßigen Überprüfungen nach Absatz 1 richten die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ein System zur Überwachung ihrer Triebfahrzeugführer ein. Stellen die Ergebnisse einer solchen Überwachung die Qualifikation eines Triebfahrzeugführers und die Aufrechterhaltung seiner Fahrerlaubnis oder seiner harmonisierten Zusatzbescheinigung in Frage, ergreift der Arbeitgeber unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen. Gegebenenfalls ersucht er die zuständige Behörde um den Entzug der Fahrerlaubnis.

Artikel 15
Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses zwischen einem Triebfahrzeugführer und einem Eisenbahnunternehmen setzt dieses die zuständige Behörde unverzüglich davon in Kenntnis.

Die Fahrerlaubnis bleibt, unbeschadet Artikel 14, gültig.

Die harmonisierte Zusatzbescheinigung wird mit Beendigung des Arbeitsverhältnisses ungültig.

Artikel 16
Änderungen und Entzug von Dokumenten

1. Der Arbeitgeber oder gegebenenfalls der Triebfahrzeugführer selbst unterrichtet die zuständige Behörde unverzüglich über alle Veränderungen seines Gesundheitszustands, die seine Qualifikation als Triebfahrzeugführer und die Aufrechterhaltung seiner Fahrerlaubnis oder seiner harmonisierten Zusatzbescheinigung in Frage stellen könnte.
2. Stellt die zuständige Behörde fest, dass ein Triebfahrzeugführer eine oder mehrere Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, entzieht sie unverzüglich die Fahrerlaubnis und gegebenenfalls die harmonisierte Zusatzbescheinigung. Sie unterrichtet unter Angabe der Gründe umgehend den Betroffenen und seinen Arbeitgeber von ihrer Entscheidung; das in Artikel 19 vorgesehene Beschwerderecht bleibt hiervon unberührt. Der Entzug erfolgt je nach der Höhe des Risikos für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs mit vorläufiger oder endgültiger Wirkung. Die Behörde aktualisiert das in Artikel 20 vorgesehene Register entsprechend.
3. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle geeigneten Maßnahmen, um der Fälschung von Fahrerlaubnissen und der nicht genehmigten Änderung des in Artikel 20 vorgesehenen Registers vorzubeugen. Der Arbeitgeber hat zu gewährleisten und zu kontrollieren, dass die Fahrerlaubnisse und harmonisierten Zusatzbescheinigungen seiner im aktiven Dienst befindlichen Triebfahrzeugführer zu jeder Zeit gültig sind.

Kapitel V

Aufgaben und Entscheidungen der zuständigen Behörde

Artikel 17
Aufgaben zuständigen Behörde

1. Die zuständige Behörde erfüllt ihre Aufgaben in transparenter und nicht diskriminierender Weise.

Während der Erstellung der Fahrerlaubnisse reagiert sie umgehend auf Informationsanfragen und übermittelt gegebenenfalls unverzüglich ihre Ersuchen um zusätzliche Informationen.

2. Die zuständige Behörde kann die in Absatz 4 genannten Aufgaben an Dritte delegieren oder als Unterauftrag vergeben, sofern der Beauftragte sie ohne Interessenkonflikt wahrnehmen kann.

Die Aufgaben werden in transparenter und nicht diskriminierender Weise übertragen.

3. Wenn die zuständige Behörde Aufgaben an Eisenbahnunternehmen delegiert oder als Unterauftrag vergibt, muss mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt sein:
 - a) das Eisenbahnunternehmen erteilt Fahrerlaubnisse nur für seine eigenen Triebfahrzeugführer;
 - b) das Eisenbahnunternehmen genießt auf dem betroffenen Staatsgebiet für keine der ihm übertragenen oder als Unterauftrag vergebenen Aufgaben Ausschließlichkeit.
4. Die unter den Buchstaben a) bis e) genannten Aufgaben können delegiert werden, sofern die damit verbundenen Bedingungen eingehalten werden:
 - a) Prüfung der physischen und psychischen Eignung: sie wird von Ärzten oder arbeitsmedizinischen Instituten durchgeführt, die von der zuständigen Behörde zugelassen sind;
 - b) Prüfung der psychischen Eignung: sie wird Psychologen oder arbeitspsychologischen Instituten durchgeführt, die von der zuständigen Behörde zugelassen sind;
 - c) Prüfung der allgemeinen Fachkenntnisse: sie wird von Instituten oder Prüfern durchgeführt, die von der zuständigen Behörde zugelassen sind;
 - d) Erteilung neuer Befähigungszeugnisse und ihre Aktualisierung: sie kann an von der zuständigen Behörde zugelassene Dritte delegiert werden;
 - e) die Aufgaben im Zusammenhang mit der Führung des Registers gemäß Artikel 20: sie können an von der zuständigen Behörde zugelassene Dritte delegiert werden.
5. Überträgt oder vergibt die zuständige Behörde Aufgaben als Unterauftrag, so sind die Beauftragten oder Unterauftragnehmer gehalten, bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben den sich aus dieser Richtlinie für die zuständigen Behörden ergebenden Verpflichtungen nachzukommen.
6. Überträgt oder vergibt die zuständige Behörde Aufgaben als Unterauftrag, so richtet sie ein Kontrollsystem für die Ausführung dieser Aufgaben ein, mit dem die Einhaltung der in den Absätzen 2 und 3 festgelegten Bedingungen sichergestellt wird.
7. Die Prüfung der Fachkenntnisse über das rollende Material und die Infrastrukturen wird vom Eisenbahnunternehmen durchgeführt.

Artikel 18
Zulassung

Aufgaben können nach Artikel 17 nur an Personen oder Stellen delegiert werden, die zuvor von der zuständigen Behörde oder einer vom Mitgliedstaat benannten Akkreditierungsstelle zugelassen wurden. Die Zulassung erfolgt nach den einschlägigen Europäischen Normen der Reihe EN 45 000 sowie aufgrund der vom Bewerber vorgelegten Unterlagen, in denen er seine Fähigkeiten in dem betreffenden Bereich nachweist.

Die zuständige Behörde veröffentlicht ein Register der im Rahmen dieser Richtlinie zugelassenen Personen und Stellen und aktualisiert es fortlaufend.

Artikel 19
Entscheidungen der zuständigen Behörde

1. Die zuständige Behörde begründet ihre Entscheidungen.
2. Die zuständige Behörde sieht ein Verwaltungsbeschwerdeverfahren vor, das es dem Arbeitgeber oder dem Triebfahrzeugführer ermöglicht, die Überprüfung einer Entscheidung in Bezug auf alle Anträge gemäß Artikel 12 oder in Bezug auf den Entzug eines Dokuments gemäß Artikel 16 Absatz 2 zu verlangen.
3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um eine gerichtliche Überprüfung der von der zuständigen Behörde getroffenen Entscheidungen sicherzustellen.

Artikel 20
Austausch der Daten und Register

1. Die zuständigen Behörden sind gehalten
 - a) ein Register aller Fahrerlaubnisse zu führen, die erteilt wurden, abgelaufen sind, geändert, zeitweilig entzogen oder annulliert wurden oder als verloren oder zerstört gemeldet wurden. Dieses Register enthält die Angaben jeder Fahrerlaubnis, die mit Hilfe der jedem Triebfahrzeugführer zugewiesenen nationalen Kennnummer ermittelt werden können. Es ist regelmäßig zu aktualisieren;
 - b) den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, der Agentur oder Arbeitgebern von Triebfahrzeugführern, die im Laufe eines Einstellungsverfahrens bestimmte Daten in Erfahrung bringen oder überprüfen möchten, Auskunft über die Fahrerlaubnisse zu erteilen.
2. Die Eisenbahnunternehmen sind gehalten
 - a) ein Register aller harmonisierten Zusatzbescheinigungen zu führen, die erteilt wurden, abgelaufen sind, geändert, zeitweilig entzogen oder annulliert wurden oder als verloren oder zerstört gemeldet wurden. Dieses Register enthält die Angaben aller Bescheinigungen sowie die Angaben in Bezug auf die regelmäßigen Überprüfungen gemäß Artikel 14. Es ist regelmäßig zu aktualisieren;

- b) mit der zuständigen Behörde des Staates, in dem sie niedergelassen sind, zusammenzuarbeiten, um ihr Register und das der zuständigen Behörde miteinander zu verbinden, damit sie unmittelbaren Zugang zu den erforderlichen Daten hat;
- c) den zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten Auskünfte über diese Bescheinigungen zu erteilen.
3. Die zuständigen Behörden arbeiten mit der Agentur zusammen, um die Interoperabilität der Register sicherzustellen. Dazu legt die Kommission nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Verfahren auf der Grundlage eines von der Agentur erarbeiteten Entwurfs die Basisparameter der einzurichtenden Register wie zu registrierende Daten und Format dieser Daten sowie das Datenaustauschprotokoll fest.
4. Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass die Register, die sie nach Absatz 1 einrichten, und die Art der Nutzung dieser Register der Richtlinie 95/46/EG entsprechen.
5. Die Agentur stellt sicher, dass das nach Absatz 2 Buchstaben a) und b) eingeführte System der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 entspricht.

Kapitel VII

Ausbildung der Triebfahrzeugführer

Artikel 21 *Ausbildung*

1. Das Verfahren für die Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß Artikel 12 Absatz 1 umfasst das Ausbildungsprogramm, das zur Erfüllung der Anforderungen an die beruflichen Qualifikationen gemäß Artikel 11 erforderlich ist.

Die Ziele dieser Ausbildung sind in Anhang V festgelegt. Sie können ergänzt werden

- a) entweder über die einschlägigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität;
- b) oder durch die von der Agentur aufgrund von Artikel 17 der Verordnung 2004/xxx/EG vorgeschlagenen und von der Kommission nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Verfahren verabschiedeten Kriterien.
2. Jedes Eisenbahnunternehmen legt sein eigenes Verfahren für die Erteilung der harmonisierten Bescheinigung fest. Die Ziele des Ausbildungsprogramms sind in Artikel 11 und insbesondere in den Anhängen VI und VII festgelegt.
3. Gemäß Artikel [13] der Richtlinie 2004/xxx/EG [über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr] stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Triebfahrzeugführer einen gleichberechtigten und diskrimininationsfreien Zugang zu der Ausbildung

haben, die zur Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung des Befähigungszeugnisses und der harmonisierten Zusatzbescheinigung erforderlich ist.

Artikel 22
Prüfungen

Im Zuge des Verfahrens für die Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß Artikel 12 Absatz 1 und des Verfahrens für die Erteilung der harmonisierten Zusatzbescheinigung werden im Einzelnen die Prüfungen und die Prüfer angegeben, die die geforderten beruflichen Qualifikationen kontrollieren. Diese Prüfungen werden von Kommissionen vorgenommen, die sich aus sachkundigen, durch die zuständige Behörde anerkannten Prüfern zusammensetzen; bei ihrer Durchführung wird jeder Interessenskonflikt ausgeschlossen.

Für die Auswahl der Prüfer und die Prüfungen gelten gemeinschaftliche Kriterien, die von der Agentur vorgeschlagen und von der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 30 Absatz 2 festgelegt werden. Wenn solche gemeinschaftliche Kriterien fehlen, legen die zuständigen Behörden nationale Kriterien fest.

Kapitel VIII

Beurteilung

Artikel 23
Qualitätsnormen

Die zuständigen Behörden vergewissern sich, dass die Ausbildung, die Beurteilung der Fähigkeiten und die Aktualisierung von Fahrerlizenzen und harmonisierten Zusatzbescheinigungen im Rahmen Systems von Qualitätsnormen ständig kontrolliert werden, damit die in dieser Richtlinie festgelegten Ziele hinsichtlich der grundlegenden Anforderungen und der beruflichen Qualifikation erreicht werden.

Artikel 24
Unabhängige Beurteilungen

1. In jedem Mitgliedstaat wird in Abständen von höchstens fünf Jahren eine unabhängige Beurteilung der Verfahren zum Erwerb und zur Beurteilung der Kenntnisse, des Verstehens, der Eignung und der Fähigkeiten sowie des Systems für die Erteilung der Fahrerlizenzen und harmonisierten Zusatzbescheinigungen vorgenommen. Diese Beurteilung wird von qualifizierten Personen vorgenommen, die selber die fraglichen Tätigkeiten nicht ausüben.
2. Die Unterlagen, in denen die Ergebnisse dieser unabhängigen Beurteilungen festgehalten werden, werden den betroffenen zuständigen Behörden vorgelegt. Gegebenenfalls ergreifen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um die bei der unabhängigen Beurteilung aufgedeckten Mängel zu beheben.

Kapitel IX

Zertifizierung anderer Bediensteter

Artikel 25

Vorschriften für andere Bedienstete

Jeder in der Lokomotive oder im Zug anwesende andere Bedienstete als der Triebfahrzeugführer, der indirekt an der Führung des Triebfahrzeugs beteiligt ist, muss Inhaber eines von der zuständigen Behörde entsprechend den Bestimmungen dieses Artikels erteilten Befähigungsnachweises sein.

Die Artikel 4 bis 24 gelten, mit Ausnahme der Kriterien für die Ausbildung, die Grundfähigkeiten und die beruflichen Qualifikationen, entsprechend für die vorstehend genannten anderen Bediensteten.

Sie werden festgelegt

- entweder in den einschlägigen TSI;
- oder durch die von der Agentur aufgrund von Artikel 17 der Verordnung 2004/xxx/EG vorgeschlagenen und von der Kommission nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Verfahren verabschiedeten Kriterien.

Fehlen solche gemeinschaftlichen Vorschriften, legt die zuständige Behörde die einzuhaltenden Mindestanforderungen fest und veröffentlicht sie.

Kapitel X

Kontrollen und Sanktionen

Artikel 26

Staatliche Kontrollen

1. Die zuständige Behörde kann an Bord eines Zuges, der in ihrem Zuständigkeitsbereich verkehrt, jederzeit überprüfen, ob das Fahrpersonal Dokumente vorweisen kann, die dieser Richtlinie entsprechen.
2. Ungeachtet der Überprüfung gemäß Absatz 1 können die Triebfahrzeugführer bei einem Fehler am Arbeitsplatz aufgefordert werden, ihre Fähigkeiten nachzuweisen. Dabei kann insbesondere geprüft werden, ob der Triebfahrzeugführer die Anforderungen des Artikels 11 Absätze 3 und 4 erfüllt.
3. Die zuständige Behörde kann durch administrative Untersuchungen prüfen, ob die in ihrem Zuständigkeitsbereich tätigen Triebfahrzeugführer, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Prüfer und Ausbildungszentren diese Richtlinie einhalten.

4. Ist eine zuständige Behörde der Auffassung, dass eine von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats erteilte Fahrerlaubnis die einschlägigen Kriterien nicht erfüllt, kann sie sich an diese Behörde wenden und entweder eine zusätzliche Kontrolle oder den Entzug der Fahrerlaubnis verlangen. Die Behörde, die die betreffende Fahrerlaubnis erteilt hat, prüft diesen Antrag innerhalb von drei Wochen und teilt der ersuchenden Behörde ihre Entscheidung mit.
5. Entspricht nach Auffassung einer zuständigen Behörde eine zusätzliche Bescheinigung nicht den einschlägigen Kriterien, kann sie sich an das Eisenbahnunternehmen wenden und entweder eine zusätzliche Kontrolle oder den Entzug der zusätzlichen Bescheinigung verlangen.
6. Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass eine von einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats gemäß Absatz 4 getroffene Entscheidung die erforderlichen Kriterien nicht erfüllt, wird die Kommission mit dieser Frage befasst und nimmt innerhalb von drei Monaten dazu Stellung. Dem betreffenden Mitgliedstaat werden gegebenenfalls geeignete Korrekturmaßnahmen vorgeschlagen. Bei Meinungsverschiedenheiten oder in Streitfällen wird der in Artikel 30 Absatz 1 genannte Ausschuss mit dieser Frage befasst und die Kommission trifft die notwendigen Maßnahmen nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Verfahren.

Artikel 27 *Sanktionen*

Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß gegen die einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen diese Bestimmungen der Kommission spätestens an dem in Artikel 33 genannten Tag mit und melden alle sie betreffenden Änderungen unverzüglich.

Kapitel XI

Schlussbestimmungen

Artikel 28

Ausnahmeregelungen

Die Mitgliedstaaten können von den Maßnahmen, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie treffen, Folgendes ausnehmen:

- a) Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnen;
- b) Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden, sowie Unternehmen, die ausschließlich derartige Netze nutzen;

- c) Eisenbahninfrastrukturen in Privateigentum, die vom Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden.

Artikel 29

Änderung der Anhänge

Die Anhänge werden nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Verfahren an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt angepasst.

Artikel 30

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EWG eingesetzten Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so sind die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8 anzuwenden.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf drei Monate festgesetzt.

3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 31

Bericht

Die Agentur beurteilt die Entwicklung der gemäß dieser Richtlinie vorgenommenen Zertifizierung von Triebfahrzeugführern. Sie legt der Kommission spätestens am 1. Januar 2010 einen Bericht vor, in dem sie gegebenenfalls Verbesserungen für die Erteilung von Fahrerlaubnissen und harmonisierten Zusatzbescheinigungen, die Zulassung von Ausbildungszentren und Prüfern, das von den zuständigen Behörden eingerichteten Qualitätssicherungssystem, die gegenseitige Anerkennung der Befähigungsnachweise und die Mobilität auf dem Arbeitsmarkt vorschlägt.

Die Kommission trifft die geeigneten Maßnahmen auf der Grundlage dieser Empfehlungen. Sie schlägt gegebenenfalls eine Änderung dieser Richtlinie vor.

Artikel 32

Zusammenarbeit

Die Mitgliedstaaten unterstützen sich bei der Durchführung dieser Richtlinie gegenseitig.

Artikel 33
Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens bis zum [...] ³¹ nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die übrigen Mitgliedstaaten hiervon in Kenntnis.

Artikel 34
Schrittweise Durchführung

1. Die Durchführung dieser Richtlinie erfolgt in folgenden Schritten:
 - a) Während der ersten Etappe (2006-2008) setzen die Mitgliedstaaten diese Richtlinie um. Die Register gemäß Artikel 20 werden eingerichtet;
 - b) Während der zweiten Etappe (2008-2010) wird eine erste Gruppe von Triebfahrzeugführern gemäß dieser Richtlinie zertifiziert; es handelt sich dabei um Triebfahrzeugführer in grenzüberschreitenden Diensten. Am Ende dieser Etappe kann mit Hilfe des Berichts, den die Agentur gemäß Artikel 31 erstellt hat, eine erste Bilanz gezogen werden;
 - c) Während der dritten Etappe (2010-2015) werden die übrigen Triebfahrzeugführer und die anderen Bediensteten zertifiziert.
2. Es wird ein Übergangszeitraum festgesetzt, der mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie beginnt und zwei Jahre nach der Festlegung der Basisparameter der Register gemäß Artikel 20 endet. Während des Übergangszeitraums können die Mitgliedstaaten die Triebfahrzeugführer gemäß den vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie geltenden Bestimmungen zertifizieren, sofern die Triebfahrzeugführer vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie ihren Beruf ausgeübt oder mit einem genehmigten allgemein- und berufsbildenden Programm oder einem berufsbildenden Kurs begonnen haben.
3. Die Mitgliedstaaten tauschen bis 2015 alle vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie und in dem oben genannten Übergangszeitraum erteilten Befähigungsnachweise in

³¹ Vierundzwanzig Monate nach Datum des Inkrafttretens.

Fahrerlaubnisse und harmonisierte Zusatzbescheinigungen um, die dieser Richtlinie entsprechen.

4. Alle Triebfahrzeugführer, die Inhaber eines entsprechend den vor Inkrafttreten dieser Richtlinie geltenden Bestimmungen erteilten Befähigungsnachweises sind, können ihren Beruf, sofern sie im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, bis 2010, in allen anderen Fällen bis 2015 ausüben. Hinsichtlich der entsprechenden Befähigungszeugnisse besteht keinerlei Pflicht der gegenseitigen Anerkennung aufgrund der vorliegenden Richtlinie, unbeschadet der allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise der Richtlinie 92/51/EWG, die bis zum Ende des Übergangszeitraums weiter Anwendung findet.
5. Während der zweiten Etappe prüft die Agentur die Möglichkeit des Einsatzes einer Chipkarte anstelle der Fahrerlaubnis und der harmonisierten Zusatzbescheinigung gemäß Artikel 4. Eine solche Chipkarte hätte den Vorteil, diese beiden Elemente zu kombinieren und könnte auch für andere Anwendungen entweder im Bereich der Gefahrenabwehr oder für die Verwaltung der Triebfahrzeugführer eingesetzt werden. Gegebenenfalls legt die Kommission nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Verfahren auf der Grundlage eines von der Agentur erarbeiteten Entwurfs die technische und funktionelle Spezifikation einer solchen Chipkarte fest.

Artikel 35

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Artikel 36

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I
GEMEINSCHAFTSMODELL FÜR DIE FAHRERLAUBNIS UND DIE
ZUSATZBESCHEINIGUNG

1. EIGENSCHAFTEN DER FAHRERLAUBNIS

Die physikalischen Eigenschaften der Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer sind mit den Normen ISO 7810 und ISO 7816-1 konform.

Die Verfahren, mit denen die Merkmale der Führerscheine auf Übereinstimmung mit den internationalen Normen geprüft werden, entsprechen der ISO-Norm 10373.

2. INHALT DER FAHRERLAUBNIS

Die Vorderseite der Fahrerlaubnis enthält:

- a) in Blockbuchstaben die Aufschrift «Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer» in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der die Fahrerlaubnis ausstellt;
- b) den Namen des Mitgliedstaats, der die Fahrerlaubnis ausstellt (fakultativ);
- c) das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der die Fahrerlaubnis ausstellt, gemäß dem Ländercode nach ISO 3166 des Landes im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelben Sternen;
- d) Angaben, die bei Ausstellung der Fahrerlaubnis unter Verwendung folgender Nummerierung einzutragen sind:
 1. Name des Inhabers;
 2. Vorname des Inhabers;
 3. Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers;
 - 4 a. Datum der Erteilung der Fahrerlaubnis;
 - 4 b. Datum, an dem die Fahrerlaubnis ungültig wird
 - 4 c. Bezeichnung der Behörde, die die Fahrerlaubnis erteilt;
 5. die Nummer der Fahrerlaubnis, die den Zugriff auf die Daten im nationalen Register ermöglicht;
 6. Lichtbild des Inhabers;
 7. Unterschrift des Inhabers;
 8. Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift (nichtobligatorische Angabe);
- e) die Aufschrift «Modell der Europäischen Gemeinschaften» in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, und die

Aufschrift «Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer» in den anderen Sprachen der Gemeinschaft in gelbem Druck als Hintergrund des Führerscheins.

- f) die Referenzfarben:
- Blau: Pantone Reflex Blue,
 - Gelb: Pantone Yellow.

3. HARMONISIERTE ZUSATZBESCHEINIGUNG

Die harmonisierte Zusatzbescheinigung enthält:

9. Name und Anschrift der Eisenbahnunternehmen, in deren Auftrag der Fahrzeugführer fahren darf
10. die Zugklassen, die der Inhaber führen darf
11. das Rollmaterial, das der Inhaber führen darf
12. die Infrastrukturen, auf denen der Inhaber fahren darf
13. zusätzliche Angaben oder eventuelle Einschränkungen.

4. ANGABEN IN DEN NATIONALEN REGISTERN

a) Angaben zur Fahrerlaubnis:

14. Angaben zur Überprüfung der in Artikel 8 präzisierten Anforderungen
15. Angaben zur Überprüfung der in Artikel 9 präzisierten Anforderungen
16. Angaben zur Überprüfung der in Artikel 10 präzisierten Anforderungen
17. Angaben zur Überprüfung der in Artikel 11 Absätze 1 und 2 präzisierten Anforderungen
18. Angaben zu den regelmäßigen Überprüfungen – Artikel 14

b) Angaben zur harmonisierten Zusatzbescheinigung

19. Angaben zum Eisenbahnunternehmen (genehmigtes Rollmaterial – Artikel 11 Absatz 3, genehmigte Dienste, Ausbildung in Verbindung mit dem Sicherheitsmanagementsystem)

20. Angaben zur Überprüfung der in Artikel 11 Absatz 4 präzisierten Anforderungen: genehmigte Infrastrukturen (Verweis auf das Infrastrukturregister gemäß Artikel 24 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG)
21. Angaben zu den regelmäßigen Überprüfungen – Artikel 14

ANHANG II
Aufgaben des Triebfahrzeugführers

1. Durchführung von vorgeschriebenen Prüfungen vor Fahrtantritt insbesondere im Hinblick auf die Funktion und Belastbarkeit des Fahrzeugs.
2. Mitwirken beim Überprüfen der Wirksamkeit der Bremseinrichtungen.
3. Sachgerechtes und sicheres Führen von Lokomotiven unter Beachtung der Signale, der vorgegebenen Fahrzeiten und der zulässigen Geschwindigkeiten.
4. Bedienen der Sicherheitsfahrerschaltung und der Zugbeeinflussungsanlagen sowie Beobachten und Bedienen der Instrumente.
5. Frühzeitiges Erkennen und Lokalisieren von technischen und betrieblichen Störungen sowie außergewöhnlichen Ereignissen und gegebenenfalls Überprüfen von Wagen auf Schäden und Mängel, Schützen des Zuges und Herbeirufen von Hilfe.
6. Beseitigen leichter Störungen sowie Einleiten von Maßnahmen für die Beseitigung von größeren Störungen am Triebfahrzeug.
7. Abstellen und Sichern des Zuges.
8. Mündliches und schriftliches Melden von besonderen Vorkommnissen mittels eines Datenverarbeitungssystems über die Durchführung des Auftrags und über ungewöhnliche Vorkommnisse anhand genauer Berichte.

ANHANG III MINDESTVORAUSSETZUNGEN

1. QUALIFIKATION

- mindestens neun Jahre Pflichtschule bis zur mittleren Reife und anschließend 2 bis 3 Jahre Ausbildung in einem technischem Beruf, kaufmännische Lehre oder Tätigkeit im Handel,
- alternativ: mindestens 12 Jahre Schulausbildung.

2. MINDESTINHALT DER EINSTELLUNGSUNTERSUCHUNG

2.1. Ärztliche Untersuchungen

- allgemeine ärztliche Untersuchung
- Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen, Gehör, Farbwahrnehmung)
- Blut- oder Urinanalyse zur Feststellung von Diabetes mellitus und anderen Voraussetzungen gemäß der klinischen Untersuchung
- Ruhe-EKG
- Untersuchung auf verbotene Drogen.

2.2. Psychologische Untersuchungen

Die psychologischen Untersuchungen sollen dem Eisenbahnunternehmen bei der Einstellung und Verwaltung der Mitarbeiter helfen, die über die kognitiven und psychomotorischen Fähigkeiten sowie die Verhaltensweisen und Persönlichkeit verfügen, um ihre Aufgaben ohne Risiken erfüllen zu können.

Bei der Festlegung des Inhalts der psychologischen Untersuchung muss der Psychologe mindestens folgende, für die einzelnen Sicherheitsfunktionen relevante Kriterien berücksichtigen:

- Kognitive Fähigkeiten: Aufmerksamkeit und Konzentration; Gedächtnis; Wahrnehmungsfähigkeit; Beurteilungsvermögen; Kommunikation
- Psychomotorische Fähigkeiten: Reaktionsgeschwindigkeit, Bewegungskoordination
- Verhalten und Persönlichkeit: emotionale Selbstkontrolle, zuverlässiges Verhalten, Autonomie, Gewissenhaftigkeit.

Lässt der Psychologe eines der vorstehend genannten Kriterien aus, so ist diese Entscheidung zu begründen und dokumentieren.

3. REGELMÄSSIGE UNTERSUCHUNGEN NACH DER EINSTELLUNG

Neben den regelmässigen Untersuchungen gemäß Artikel 14 Absatz 1 muss der Arbeitsmediziner häufigere Untersuchungen vorschreiben, wenn der Gesundheitszustand des Mitarbeiters dies erfordert.

3.1. Mindestinhalt der regelmässigen Untersuchung nach der Einstellung

Hält der Bedienstete die anlässlich der Einstellungsuntersuchung zugrundegelegten Kriterien ein, so müssen die regelmässigen Untersuchungen mindestens umfassen:

- allgemeine ärztliche Untersuchung
- Untersuchung der sensorischen Funktionen (Sehvermögen, Gehör, Farbwahrnehmung)
- Blut- oder Urinanalyse zur Feststellung von Diabetes mellitus und anderen Voraussetzungen gemäß der klinischen Untersuchung
- Untersuchung auf verbotene Drogen, sofern klinisch vorgesehen.

Bei Triebfahrzeugführern, die älter als 40 Jahre sind, ist außerdem ein Ruhe-EKG erforderlich.

3.2. Überprüfung der physischen Eignung

Die physische Eignung wird regelmässig und nach jedem Arbeitsunfall überprüft. Der Arzt oder der ärztliche Dienst des Unternehmens kann eine zusätzliche ärztliche Untersuchung durchführen, insbesondere nach einer Arbeitsunterbrechung von dreißig Tagen wegen Krankheit. Der Arbeitgeber kann den Arzt auffordern, die physische Eignung des Fahrzeugführers zu überprüfen, wenn er diesen aus Sicherheitsgründen außer Dienst gestellt hat.

Der Fahrzeugführer darf während des Dienstes zu keinem Zeitpunkt unter Einfluss von Stoffen stehen, die seine Konzentration, seine Aufmerksamkeit oder sein Verhalten beeinflussen.

4. MEDIZINISCHE ANFORDERUNGEN

4.1. Allgemeine Anforderungen

Das Personal darf nicht unter gesundheitlichen Störungen leiden oder sich einer medizinischen Behandlung unterziehen, die folgendes auslösen kann:

- plötzliches Verlieren des Bewusstseins
- Verminderung der Aufmerksamkeit oder der Konzentration
- plötzliche Handlungsunfähigkeit
- Verlust des Gleichgewichts oder der Koordination

- erhebliche Einschränkung der Mobilität.

4.2. Sehvermögen

Folgende Anforderungen an das Sehvermögen müssen erfüllt sein :

- Sehschärfe aus Entfernung, mit oder ohne Unterstützung: 0,8; mindestens 0,3 für das schlechtere Auge.
- Maximale Korrekturlinsen: Hypermetropie +5 / Myopie -8. Abweichungen sind in Ausnahmefällen und nach Einholung einer Stellungnahme eines Augenfachmanns gestattet. Die Entscheidung wird vom Arbeitsmediziner getroffen.
- Kurz- und Mittelsichtigkeit: ausreichend, mit oder ohne Unterstützung.
- Kontaktlinsen sind zulässig.
- Normale Sicht der Farben: Verwendung eines anerkannten Tests wie des Ishihara-Tests, auf Verlangen ergänzt durch einen anderen anerkannten Test.
- Sehfeld: vollständig
- Sehvermögen beider Augen: effektiv
- binokulares Sehvermögen: effektiv
- Kontrastempfindlichkeit: gut
- Keine fortschreitende Augenkrankheit
- Augenimplantate, Keratotomien und Keratektomien sind nur zulässig, wenn sie jährlich oder nach einer vom Arbeitsmediziner festgelegten Periodizität überprüft werden.

4.3. Anforderungen an das Gehör

Ausreichendes, durch ein Audiogramm nachgewiesenes Gehör, d.h.:

- ausreichendes Gehör für ein Telefongespräch und Fähigkeit, Alarmtöne und Funknachrichten zu hören.

Die diesbezüglichen Richtwerte lauten wie folgt:

- der Hörverlust darf nicht über 40 dB bei 500 und 1 000 Hz liegen
- der Hörverlust darf nicht über 45 dB bei 2 000 Hz liegen bei dem Ohr, das die schlechtere Schallleitung aufweist.

4.4. Schwangerschaft

Die Schwangerschaft muss im Fall einer geringen Toleranz oder pathologischer Befunde als ein provisorischer Ausschlussgrund für die Fahrzeugführer betrachtet werden. Der Arbeitsmediziner (wie vorstehend definiert) muss sich vergewissern, dass die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz von schwangeren Mitarbeiterinnen eingehalten werden.

4.5. Besondere Gesundheitskriterien für Fahrzeugführer

4.5.1. Sehvermögen

- Sehschärfe aus Entfernung, mit oder ohne Unterstützung: 1,2; mindestens 0,5 für das schlechtere Auge.
- Widerstandsfähigkeit gegen Blendung
- Farbige Kontaktlinsen und fotochromatische Linsen sind nicht zugelassen. Kontaktlinsen mit UV-Filter sind zulässig.

4.5.2. Anforderungen in Bezug auf Gehör und Sprachverhalten

- Keine Anomalie des Vorhofsystems
- Keine chronische Sprachstörung (wegen der Notwendigkeit, laut und klar Nachrichten auszutauschen).
- keine Verwendung von Hörgeräten.

4.5.3. Anthropometrie

Die anthropometrischen Maße der Mitarbeiter müssen für eine sichere Benutzung des Rollmaterials geeignet sein. Fahrzeugführer dürfen nicht zum Betrieb bestimmter Arten von Rollmaterial eingesetzt werden oder berechtigt sein, wenn ihre Größe, ihr Gewicht oder andere Merkmale ein Risiko darstellen könnten.

5. SPRACHPRÜFUNG

Das mit der Kontrolle des Eisenbahnverkehrs betraute Personal muss in der Lage sein, die Durchsagen zu machen und die Kommunikationsmethode gemäß den TSI „Verkehrsbetrieb“ anzuwenden.

Die Fahrzeugführer und die übrigen Mitarbeiter der Eisenbahnunternehmen, die sich mit dem Infrastrukturbetreiber über kritische Sicherheitsfragen austauschen müssen, müssen über Kenntnisse der vom betreffenden Infrastrukturbetreiber angegebenen Sprache verfügen. Die Sprachkenntnisse müssen es Ihnen erlauben, im Routinebetrieb, in schwierigen Situationen und in Notfallsituationen aktiv und effizient zu kommunizieren.

ANHANG IV
BERUFLICHE QUALIFIKATIONEN
Gesamtprogramm und Ausbildungsmethode

1. I. EINFÜHRUNG

Inhalt und Organisation der Ausbildung umfassen:

- Erläuterung des Eisenbahnunternehmens sowie des Berufsbilds, einschließlich der Einführung in Erste Hilfe sowie Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- Betriebsvorschriften, Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnverkehr
- Fachkenntnisse (Eisenbahninfrastruktur und Rollmaterial) mit Schwerpunkt auf den Signalsystemen, den Bremssystemen und den Zugbeeinflussungssystemen, der Zugvorbereitung sowie der Fehlererkennung und -behebung, Entscheidungsfindung bezüglich der Eignung für den Triebfahrzeugdienst
- Kommunikation Schulung in der Verwendung von Lautsprechern als Teil des Kundendienstes
- Erlernen von Fahrfertigkeiten: Begleiten erfahrener Fahrer, Fahren unter Aufsicht, Simulator, eigenverantwortliches Fahren
- Erwerb von Kenntnissen der lokalen Bedingungen und von Streckenkenntnissen; diese Schulung kann nach der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer absolviert werden, wenn der Fahrer einem bestimmten Dienst zugeteilt wird
- Störfälle und außergewöhnliche Ereignisse: Bewältigung unter Stress und in Konfliktsituationen
- Brandbekämpfung

Die Anforderungen gliedern sich in drei Teile:

- allgemeiner Teil (erläutert in Anhang V)
- rollmaterialbezogener Teil (erläutert in Anhang VI)
- infrastrukturbezogener Teil (erläutert in Anhang VII).

2. AUSBILDUNGSMETHODE

Gute Unterteilung in theoretische (Seminarraum und Vorführungen) und praktische Ausbildung (am Arbeitsplatz, Fahrten mit und ohne Aufsicht).

Die computergestützte Ausbildung für das individuelle Lernen von Betriebsvorschriften, Signalsysteme usw. ist zulässig. Es ist jedoch darauf zu achten, dass nur Simulatoren der neuesten Generation eingesetzt werden.

Der Einsatz von Simulatoren kann bei der Fahrerausbildung sehr nützlich sein, da dadurch u.a. die Nutzungszeiten der Fahrstrecken verringert und außergewöhnliche Situationen praxisnah trainiert werden und die Bedienung neuer Triebfahrzeugtypen geübt werden kann.

Beim Erwerb von Streckenkenntnissen sollte der Auszubildende bevorzugt einen anderen Fahrzeugführer über einen bestimmten Zeitraum bei Tag- und Nachtfahrten begleitet. Ergänzend können Videos eingesetzt werden, die die Strecke aus der Sicht des Fahrzeugführers zeigen.

3. PRÜFUNG

Die Ausbildung wird mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung abgeschlossen.

Das Fahrkönnen wird auf Fahrten im Streckennetz geprüft. Die Simulatoren können ergänzend zur Prüfung der Anwendung der Betriebsvorschriften und der Leistung des Fahrzeugführers in besonders schwierigen Situationen eingesetzt werden.

ANHANG V
PRÜFUNG DER ALLGEMEINEN FACHKENNTNISSE

Allgemeine Fähigkeiten

Die allgemeine Ausbildung umfasst:

- Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen der Eisenbahntechnologie, einschließlich der Sicherheits- und Betriebsvorschriften
- Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahren und der unterschiedlichen Mittel, die zu ihrer Kontrolle einzusetzen sind
- Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen einer oder mehrerer Betriebsarten
- Erwerb von theoretischen und praktischen Kenntnissen einer oder mehrerer Arten von Rollmaterial

Der Fahrzeugführer muss insbesondere:

- seine konkreten Arbeitsbedingungen, sein Interesse sowie seine beruflichen und persönlichen Anforderungen beurteilen können (lange Arbeitszeiten, Abwesenheit von zu Hause, usw.),
- die Sicherheitsbestimmungen für das Personal in die Praxis umsetzen können,
- die verschiedenen Arten der Antriebsanlagen unterscheiden können,
- Arbeitsmethoden kennen und präzise anwenden können
- die verschiedenen Unterlagen und Anweisungen kennen (Hefte „Verfahren“ und „Strecken“ laut Bestimmungen der TSI „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“, Verfahrenshandbuch und Pannerratgeber usw.),
- seine Lebensweise an die Erfordernisse seines Berufs anpassen,
- die bei einem Unfall mit Personenschaden notwendigen Maßnahmen kennen,
- die mit dem Eisenbahnverkehr im allgemeinen verbundenen Gefahren kennen,
- die unterschiedlichen Grundsätze der Betriebssicherheit kennen
- die elektrotechnischen Grundlagen beherrschen.

ANHANG VI
PRÜFUNG DER FACHKENNTNISSE IN BEZUG AUF DAS ROLLMATERIAL

In Bezug auf die Sonderausbildung zum Rollmaterial muss der Fahrzeugführer folgende Aufgaben ordnungsgemäß ausführen können.

1. VORGESCHRIEBENE PROBEBETRIEBE UND PRÜFUNGEN VOR FAHRTANTRITT

Der Fahrzeugführer muss:

- Einsicht in den zu leistenden Dienst und die diesbezüglichen Unterlagen nehmen können
- die Unterlagen und die notwendige Ausrüstung beschaffen können
- die Leistung des Triebfahrzeugs überprüfen können
- die in den Borddokumenten des Triebfahrzeugs eingetragenen Hinweise überprüfen können
- sich durch Überprüfungen und die vorgesehene Proben vergewissern können, dass das Triebfahrzeug sich in einem Zustand befindet, in dem es den Zug unter den Gesichtspunkten Zugkraft und Sicherheitsanlagen ziehen kann
- die eventuell vorgesehenen laufenden vorbeugenden Wartungsarbeiten durchführen können

2. KENNTNIS DES ROLLMATERIALS

Um ein Triebfahrzeug führen zu können, muss der Fahrzeugführer alle Befehlssysteme und ihm zur Verfügung stehenden Melder kennen und zwar insbesondere:

- das Antriebssystem
- das Bremssystem
- die Anlagen im Zusammenhang mit der Betriebssicherheit

Um eine Unregelmäßigkeit des Rollmaterials erkennen und lokalisieren, diese melden und die Bedingungen für die Wiederaufnahme des Betriebs festlegen sowie - in bestimmten Fällen - Maßnahmen ergreifen zu können, muss er Folgendes kennen³²:

- die Bestandteile des Rollmaterials und deren Aufgaben und die speziellen Systeme von Anhängern/Waggons, unter anderem das Anhaltesystem durch Entlüftung der Hauptluftleitung
- Kennzeichnungen im Inneren und im Außenbereich des Rollmaterials, insbesondere die für den Transport von Gefahrgütern benutzten Symbole
- Spezielle Bestandteile von Triebfahrzeugen³³:

3. BREMSPROBEN DES ZUGES

Der Fahrzeugführer muss:

- die Bremsleistung des Zuges vor der Abfahrt des Zuges anhand der Wagenpapiere mit der für die Strecke vorgeschriebenen Bremsleistung überprüfen können
- die Funktionsfähigkeit der Bremsen des Triebfahrzeugs bei Inbetriebnahme, vor und während der Zugfahrt überprüfen können.

4. FAHRSTUFE UND HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT DES ZUGES AUFGRUND DER STRECKENMERKMALE

Der Fahrzeugführer muss:

- die ihm vor der Abfahrt übermittelten Informationen zur Kenntnis nehmen können
- die Fahrstufe und die Höchstgeschwindigkeit seines Zuges nach Maßgabe variabler Elemente, beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen oder eventueller Änderungen der Signalgebung, festlegen können.

5. FÜHREN DES ZUGES OHNE SCHÄDIGUNG DER ANLAGEN UND DES ROLLMATERIALS

Der Fahrzeugführer muss:

³² Insbesondere:

- den mechanischen Aufbau
- die Bremsanlagen
- Aufhängung und Kupplung
- das Laufwerk
- die Sicherheitsausrüstung

³³ Insbesondere:

- Stromabnehmer und Hochspannungsschaltkreise
- Kraftstoffbehälter, Anlagen für die Kraftstoffversorgung, Abgassysteme
- Kraftübertragung, Motoren und Getriebe
- Kommunikationsmittel (Funkverbindung Betriebsstelle – Zug, usw.)

- alle zur Verfügung stehenden Befehls- und Kontrollsysteme gemäß den geltenden Regeln nutzen können
- den Zug unter Berücksichtigung der Trägheits- und Leistungsbeschränkungen anfahren können
- jederzeit seine Position auf der befahrenen Strecke kennen
- die Bremse zur Verlangsamung und zum Anhalten unter Beachtung des Rollmaterials und der Anlagen einsetzen können

6. STÖRUNGEN

Der Fahrzeugführer muss:

- beim Führen des Zuges ungewöhnliche Vorkommnisse aufmerksam registrieren können
- Hinweise auf Störungen feststellen, differenzieren und entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung reagieren können, wobei in allen Fällen die Sicherheit von Bahnverkehr und Personen Vorrang hat
- die verfügbaren Sicherungs- und Kommunikationsmittel kennen
- den Zug zur genauen Feststellung eventueller kleinerer Störungen besichtigen
- versuchen, diese Störungen zu beseitigen

7. BETRIEBSBEDINGTE ZWISCHENFÄLLE UND STÖRFÄLLE, BRÄNDE UND UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

Der Fahrzeugführer muss:

- Anweisungen zum Schutz und zur Warnung treffen können, um Unfälle mit Personenschaden zu vermeiden
- feststellen können, ob der Zug Gefahrstoffe befördert und diese auf der Grundlage der Zugdokumente und Waggonlisten bestimmen

8. BEDINGUNGEN FÜR DIE WIEDERAUFNAHME DES FAHRBETRIEBS NACH EINEM ZWISCHENFALL AM ROLLMATERIAL

Nach einem Zwischenfall muss der Fahrzeugführer:

- entscheiden können, ob das Rollmaterial weiter fahren kann und unter welchen Bedingungen
- dem Infrastrukturbetreiber so rasch wie möglich diese Bedingungen mitteilen können

9. STILLSTAND DES ZUGES

Der Fahrzeugführer muss die erforderlichen Maßnahmen treffen können, damit der Zug sich selbst unter ungünstigsten Bedingungen nicht unvermittelt in Bewegung setzen kann.

ANHANG VII
PRÜFUNG DER FACHKENNTNISSE IN BEZUG AUF DIE INFRASTRUKTUREN
Kenntnis der Infrastruktur

1. BREMSPROBEN DES ZUGES

Der Fahrzeugführer muss die Bremsleistung des Zuges vor der Abfahrt des Zuges anhand der Wagenpapiere mit der für die Strecke vorgeschriebenen Bremsleistung überprüfen können.

2. FAHRSTUFE UND HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT IN ABHÄNGIGKEIT VON DEN STRECKENMERKMALEN

Der Fahrzeugführer muss:

- die ihm vor der Abfahrt übermittelten Informationen zur Kenntnis nehmen, beispielsweise in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzungen oder eventuelle Änderungen der Signalgebung
- Fahrstufe und Höchstgeschwindigkeit für den Zug gemäß den Streckenmerkmalen festlegen können.

3. KENNTNIS DER STRECKE

Der Fahrzeugführer muss in der Lage sein, vorausschauend zu fahren und in Bezug auf Sicherheit und Aufgabenerfüllung angemessen zu reagieren. Daher muss er über gute Kenntnisse der Strecken und Bahnanlagen sowie der gegebenenfalls vereinbarten gleichwertigen Streckenführungen verfügen.

Folgende Faktoren sind wichtig:

- Betriebsführung (Gleiswechsel, Richtungsbetrieb, Zugleitbetrieb, usw...)
- Identifizierung der für die Art des betreffenden Verkehrs nutzbaren Gleise
- Betriebssystem
- Art der Blockabstände und die diesbezüglichen Regelungen
- Bezeichnung, Lage und Entfernung von Bahnhöfen und Betriebsstellen im Sinne des vorausschauenden Fahrens
- Anzeige von Übergängen zwischen Betriebssystemen oder Energieversorgungssystemen
- Geschwindigkeitsbegrenzungen für die einzelnen vom Fahrzeugführer gelenkten Zugklassen
- topografische Streckenprofile
- spezielle Bremsbedingungen wie beispielsweise Bedingungen, die für Strecken mit starkem Gefälle gelten

- betriebliche Besonderheiten: spezielle Signale oder Schilder, Bedingungen für die Abfahrt, usw.

4. SICHERHEITSREGELN

Der Fahrzeugführer:

- darf den Zug nur abfahren lassen, wenn die Anforderungen des Regelwerks erfüllt sind (Fahrplan, Abfahrtbefehl oder -signal, Öffnung von Signalen bei Bedarf, usw.)
- muss die Signale (an der Strecke oder im Führerraum) beachten, unverzüglich und fehlerfrei entschlüsseln und die vorgeschriebenen Maßnahmen durchführen
- muss gemäß der speziellen Betriebsweise sicher fahren können: spezielle Fahrstufen auf Anweisung, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehr in Normal- oder Gegenrichtung, Genehmigung zur Vorbeifahrt an haltanzeigenden Signalen, Rangieren, Verkehr in Baustellenbereichen, usw.
- den fahrplanmässigen oder angeordneten Halte beachten und bei diesen Halten eventuell Leistungen für Fahrgäste erbringen, insbesondere das Öffnen und Schließen der Türen

5. FÜHREN DES ZUGES

Der Fahrzeugführer muss:

- jederzeit seine Position auf der befahrenen Strecke kennen
- die Bremse zur Verlangsamung und zum Anhalten unter Beachtung des Rollmaterials und der Anlagen einsetzen können
- die Fahrstufe des Zuges gemäß Fahrplan sowie möglicher Energiesparvorschriften und bei Einbeziehung der Merkmale des Triebfahrzeugs, des Zuges, der Strecke und der Umwelt regeln können

6. STÖRUNGEN

Der Fahrzeugführer muss:

- soweit das Führen des Zuges es gestattet, ungewöhnliche Vorkommnisse in Bezug auf die Infrastruktur oder das Umfeld (Signale, Gleise, Energieversorgung, Bahnübergänge, Gleisumgebung, anderer Verkehr) aufmerksam registrieren können
- beim Führen des Zuges ungewöhnliche Vorkommnisse aufmerksam registrieren können
- die Distanz von Hindernissen einschätzen können
- schnellstmöglich eine Schadensmeldung an den Infrastrukturbetreiber über Ort und Art der Störung weiterleiten und sicherstellen können, dass der Gesprächspartner diese richtig verstanden hat

- die Sicherheit von Verkehr und Personen gewährleisten oder gewährleisten lassen, wann immer dies erforderlich ist

7. BETRIEBSBEDINGTE ZWISCHENFÄLLE UND STÖRFÄLLE, BRÄNDE UND UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

Der Fahrzeugführer muss:

- bei einem Unfall mit Personenschaden die Schutzmaßnahmen treffen und Alarm auslösen können
- den Haltepunkt des Zug nach einem Brand feststellen und bei Bedarf den Ausstieg der Reisenden erleichtern können
- schnellstmöglich alle nützliche Informationen über den Brand an den Infrastrukturbetreiber weiterleiten können, wenn er den Brand nicht selbst löschen kann
- nach einem Zwischenfall entscheiden können, ob das Rollmaterial weiter fahren kann und unter welchen Bedingungen
- dem Infrastrukturbetreiber so rasch wie möglich diese Bedingungen mitteilen können.

**FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN
AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE
UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN
UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)**

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:

Richtlinie über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrautem Zugpersonal.

DOKUMENTENUMMER:

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. *Warum sind angesichts des Grundsatzes der Subsidiarität Vorschriften der Gemeinschaft in diesem Bereich erforderlich und was sind ihre Hauptziele?*

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie soll ein gemeinsamer Rechtsrahmen für die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen im Personen- und Güterverkehr betrautem Zugpersonal geschaffen werden. Sie ermöglicht die Förderung der Interoperabilität des Zugpersonals zum Ausbau des internationalen Schienenverkehrs, die Wahrung und Steigerung des Sicherheitsniveaus (zu diesem Zweck ist für die Leistung des Zugpersonals ein hohes Qualitätsniveau zu gewährleisten, indem geprüft und sichergestellt wird, dass die Befähigung des Personals den genutzten transeuropäischen Netzen angemessen ist), die Leistung eines Beitrags zur Wirksamkeit der Verwaltungsmethoden von Eisenbahnunternehmen in Bezug auf die in interoperablen Diensten eingesetzten Fahrzeugführer und die Verringerung der Gefahr von Sozialdumping.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. *Wer ist von dem Vorschlag betroffen?*

- Welche Wirtschaftszweige?

Dieser Vorschlag betrifft hauptsächlich Eisenbahnunternehmen und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten; die Infrastrukturbetreiber sind ebenfalls betroffen, jedoch in geringerem Maße. Wie in Kapitel 7 der Begründung ausgeführt, sind die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen des Vorschlags in Bezug auf Kosten und Nutzen positiv. Er bringt normalerweise keine zusätzliche finanzielle Belastung für die Eisenbahnunternehmen mit sich. Dagegen würde der Vorschlag durch die Schaffung eines gemeinsamen Rechtsrahmens für die Zertifizierung des Zugpersonals die Transparenz des Zertifizierungsverfahrens erhöhen, das heute integraler Bestandteil der internen Personalverwaltung ist; dadurch würden die Interoperabilität des Personals gesteigert und das Zertifizierungsverfahren der Unternehmen erleichtert.

- *Welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?*

Heute dominieren die etablierten Betreiber den Sektor, dank der Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes im Eisenbahnverkehr treten mehr und mehr kleine und mittlere Unternehmen in den Markt ein. Der Vorschlag wird den Markteintritt dieser Unternehmen erleichtern, die in der Lage sind, grenzüberschreitende Dienste ohne Umladen der Güter anzubieten, und daher im Wettbewerb mit den Güterkraftverkehrsunternehmen mithalten können.

- *Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geographischen Gebieten?*

Die Eisenbahnunternehmen sind in allen Mitgliedstaaten vertreten.

3. *Welche Verpflichtungen ergeben sich aus dem Vorschlag für die Unternehmen?*

Die unmittelbare Auswirkung des Vorschlags nach seiner Umsetzung in einzelstaatliches Recht wird die Übertragung eines Teils der Aufgaben in Bezug auf Ausbildung/Zertifizierung des Personals auf die zuständigen Behörden und zugelassene Ausbildungseinrichtungen sein. Sie müssen gegebenenfalls dafür Sorge tragen, dass die Arbeitsmediziner, Ausbilder und Prüfer durch die zuständige Behörde zugelassen werden. Bei der Einrichtung von Registern müssen sie eng mit der zuständigen Behörde zusammenarbeiten. Diese Übertragung hat für die Unternehmen positive Auswirkungen, da sie sich mehr auf ihre kommerzielle Tätigkeit konzentrieren können.

4. *Welche wirtschaftlichen Auswirkungen sind zu erwarten?*

In Kapitel 7 der Begründung werden die wirtschaftlichen Auswirkungen dieses Vorschlags in Bezug auf die Gesamtkosten und –nutzen ausführlich dargelegt.

- *Auf die Beschäftigungslage?*

Die Wiederbelebung des Sektors führt zu verstärktem Wettbewerb innerhalb des Sektors und zu rentableren Transportlösungen, die wahrscheinlich mit einem Stellenabbau verbunden sein werden. Dennoch könnte die Bahn dank des gesteigerten Wettbewerbs ihren Marktanteil zu Lasten der anderen Verkehrsträger erhöhen und sich substanziell weiterentwickeln, wodurch sich die Zahl der stabilen und attraktiven Arbeitsplätze im Eisenbahnsektor erhöhen würde. Durch diesen Vorschlag wird sozusagen der „unter der Wasseroberfläche gelegene Teil des Eisbergs“ sichtbarer und der Beruf des Lokführers aufgewertet. Der Beschäftigungsmarkt wird flexibler, wodurch die mit der Umgestaltung von Unternehmen verbundenen sozialen Kosten sinken.

- *Auf Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen?*

Ein wettbewerbsfähigeres Eisenbahnsystem, das den Gemeinschaftsmarkt abdeckt, statt sich auf die nationalen Märkte zu beschränken, wird neue Geschäftsfelder eröffnen und Investitionen anregen. Dank des Abbaus der Rechtsunsicherheit und der Verfahren für die Zertifizierung von Ausbildungszentren und Prüfern wird durch den Vorschlag die Schaffung neuer Unternehmen erleichtert.

- *Auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen?*

Durch den Vorschlag werden die Kosten für Ausbildung/Zertifizierung der im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeugführer gesenkt; damit sind außerdem bessere Einnahmen für die Eisenbahnunternehmen und die Möglichkeit verbunden, im Vergleich zu den Güterkraftverkehrsunternehmen mehr Marktanteile zu erobern. Auch ein verbesserter Zugang zu den Ausbildungszentren und eine größere Mobilität der Fahrzeugführer werden vor allem den kleinen und mittleren Eisenbahnunternehmen zugute kommen.

Darüber hinaus wird eine noch systematischere Risikobeherrschung ein entscheidender Faktor in diesem Sektor sein, in dem Unfälle katastrophale Folgen in Bezug auf Menschenleben und die Unternehmenstätigkeit haben können.

5. *Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen):*

In Anwendung des Subsidiaritätsprinzips können die Mitgliedstaaten entscheiden, welche Aufgaben sie der zuständigen Behörde übertragen und welche sie an die Eisenbahnunternehmen delegieren. Sie können also Maßnahmen zur Berücksichtigung der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen einführen.

KONSULTATIONEN

6. *Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Richtlinie konsultiert wurden, und ihre wichtigsten Auffassungen*

Dem Vorschlag ging eine Studie voraus (siehe Begründung).

Die Kommission hat auf der Grundlage des am 2. Juli 2003 auf Ihrer Website „Europa“ veröffentlichten Konsultationsdokuments eine Anhörung der interessierten Kreise vorgenommen. Dieses Dokument wurde bei einem am 16. Juli 2003 von der Kommission veranstalteten Hearing allen Vertretern des Schienenverkehrssektors – Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Sozialpartner, Dienstleistungsunternehmen – vorgestellt.

Das Dokument wurde mit großem Interesse aufgenommen; es gingen ungefähr dreißig offizielle Stellungnahmen ein, die auf der Webseite „Europa“ vom 15. August bis zum 30. Oktober 2003³⁴ veröffentlicht wurden. Die Idee eines Legislativvorschlags zur Festlegung gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern wurde begrüßt. Gleichwohl wurde hervorgehoben, wie wichtig die Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen ist. Gleichzeitig wurden zahlreiche Stellungnahmen zu Einzelheiten der vorgeschlagenen Mechanismen und zu den Mindestanforderungen vorgebracht, die von der Kommission in großem Umfang berücksichtigt worden sind.

Die Kommission hat ferner die grundlegenden Prinzipien dieses Vorschlags mit Sicherheitssachverständigen erörtert: mit Vertretern der Sicherheitsbehörden, der Ministerien, der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, des internationalen Eisenbahnverbands (UIC) und der International Liaison Group of Government Railway Inspectorates (ILGGRI). Die Kommission hat die Schlüsselemente des Vorschlags dem im Rahmen von Artikel 21

³⁴ Die Reaktionen sind auf EUROPA veröffentlicht (Internet-Adresse: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction_de.htm)

der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems eingesetzten Regelungsausschuss und anderen Gremien vorgelegt.

In jüngerer Zeit haben die Gemeinschaft Europäischer Bahnen (GEB) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) eine Übereinkunft über einen europäischen Führerschein für im interoperablen grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienst eingesetzte Fahrzeugführer erzielt. Die Kommission hat, wie in Kapitel 2 der Begründung erläutert, diese Übereinkunft in großem Umfang berücksichtigt.