

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap”

COM(2004) 142 def. — 2004/0048 (COD)

(2005/C 221/14)

Op 28 april 2004 heeft de Raad besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 71 van het EG-Verdrag te raadplegen over het Voorstel voor.

De gespecialiseerde afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereiding van het advies was belast, heeft haar advies op 17 januari 2005 goedgekeurd. Rapporteur was de heer CHAGAS.

Tijdens zijn 414e zitting (vergadering van 9 februari 2005) heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité het volgende advies uitgebracht, dat met 127 stemmen voor en 25 stemmen tegen, bij 26 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1 Dit voorstel maakt deel uit van het zogenoemde **derde spoorwegpakket**, dat op 3 maart 2004 door de Europese Commissie is goedgekeurd. De overige elementen van dit pakket zijn:

- wijziging van richtlijn 91/440/EEG: liberalisering van internationaal reizigersvervoer per spoor (COM(2004) 139 def.);
- het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer (COM(2004) 143 def.);
- het voorstel voor een verordening betreffende compensatie en kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor (COM(2004) 144 def.);

alsook

- de Mededeling van de Commissie inzake voortzetting van de integratie van het Europese spoorwegsysteem (COM(2004) 140 def.);
- het werkdocument van de diensten van de Commissie betreffende de geleidelijke openstelling van de markt voor internationale passagiersdiensten per spoor (SEC(2004) 236).

1.2 Het zogenoemde **eerste spoorwegpakket** (ook infrastructuurpakket genoemd) werd op 15 maart 2001 van kracht en moest uiterlijk op 15 maart 2003 zijn omgezet in nationale wetgeving. Dit pakket omvat het volgende:

- een wijziging van Richtlijn 91/440/EEG: o.m. openstelling van de markt voor het internationale goederenvervoer per spoor op het trans-Europese spoorwegnet voor goederenvervoer op uiterlijk 15 maart 2003, en liberalisering van het gehele internationale goederenvervoer per spoor op uiterlijk 15 maart 2008; ⁽¹⁾
- uitbreiding van het toepassingsgebied van Europese vergunningen voor spoorwegondernemingen (wijziging van Richtlijn 95/18/EG); ⁽²⁾
- harmonisatie van de bepalingen inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (komt in de plaats van Richtlijn 95/19/EG) ⁽³⁾.

1.3 In oktober 2003 heeft de Europese Commissie negen lidstaten voor het Europese Hof van Justitie gedaagd omdat ze geen maatregelen hadden gemeld om het eerste spoorwegpakket in nationale wetgeving om te zetten. In mei 2004 hadden vijf lidstaten dat nog steeds niet gedaan, en twee lidstaten hadden de bepalingen slechts ten dele in hun nationale wetgeving geïntegreerd.

⁽¹⁾ Richtlijn 2001/12/EG – PB L 75 van 15/03/2001, blz. 1 – Advies van het EESC – PB C 209 van 22/07/1999, blz. 22.

⁽²⁾ Richtlijn 2001/13/EG – PB L 75 van 15/03/2001, blz. 26 – Advies van het EESC – PB C 209 van 22/07/1999, blz. 22.

⁽³⁾ Richtlijn 2001/14/EG – PB L 75 van 15/03/2001, blz. 29 – Advies van het EESC – PB C 209 van 22/07/1999, blz. 22.

1.4 Het zogenoemde **tweede spoorwegpakket** is op 30 april 2004 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie en moet op uiterlijk 30 april 2006 zijn omgezet in nationale wetgeving. Dit pakket omvat het volgende:

- een wijziging van Richtlijn 91/440/EEG: vervroeging van de openstelling van de markt voor het internationale goederenvervoer per spoor naar 1 januari 2006, en liberalisering van het nationale goederenvervoer per spoor (met inbegrip van cabotage) per 1 januari 2007; ⁽¹⁾
- een richtlijn over de veiligheid op de communautaire spoorwegen; ⁽²⁾
- een verordening tot oprichting van een Europees spoorwegbureau; ⁽³⁾
- een wijziging van de richtlijnen betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem (RL 96/48/EG) en van het conventionele spoorwegnet (RL 2001/16/EG). ⁽⁴⁾

1.5 Met het eerste en het tweede spoorwegpakket werd de rechtsgrondslag gelegd voor een interne markt voor goederenvervoer per spoor. De maatregelen hebben betrekking op de openstelling van de markt, de verlening van vergunningen en veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen, de toegang tot de spoorweginfrastructuur en de heffing van rechten voor het gebruik daarvan, het scheppen van een rechtskader voor de veiligheid op het spoor, alsook maatregelen voor de technische interoperabiliteit van het spoorwegnet.

1.6 Zoals het EESC in zijn advies over het tweede spoorwegpakket ⁽⁵⁾ reeds heeft opgemerkt, vereist dit nieuwe rechtskader een volledige reorganisatie van de sector, waarbij nieuwe instanties en bevoegdheden in het leven worden geroepen.

1.7 De **sociale rechtsregels** met betrekking tot de opleiding en de werkomstandigheden van personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht komen onvoldoende of in het geheel niet aan de orde in dit kader.

1.8 De Europese sociale partners in de spoorwegsector — de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Transportwerknemers (ETF) — hebben op 17 januari 2004 twee overeenkomsten gesloten:

1) overeenkomst inzake de invoering van een Europees rijbewijs voor machinisten in het grensoverschrijdend vervoer;

⁽¹⁾ Richtlijn 2004/51/EG — PB L 164 van 30/04/2004, blz. 164 — Advies van het EESC — PB C 61 van 14/03/2003, blz. 131.

⁽²⁾ Richtlijn 2004/49/EG — PB L 164 van 30/04/2004, blz. 44 — Advies van het EESC — PB C 61 van 14/03/2003, blz. 131.

⁽³⁾ Verordening (EG) nr. 881/2004 — PB L 164 van 30/04/2004, blz. 1 — Advies van het EESC — PB C 61 van 14/03/2003, blz. 131.

⁽⁴⁾ Richtlijn 2004/50/EG — PB L 164 van 30/04/2004, blz. 114 — Advies van het EESC — PB C 61 van 14/03/2003, blz. 131.

⁽⁵⁾ PB C 61 van 14/03/2003, blz. 131.

2) overeenkomst inzake bepaalde voorwaarden voor de inzet van treinpersoneel in het grensoverschrijdend vervoer.

1.9 In het onderhavige voorstel werkt de overeenkomst inzake de invoering van een Europees rijbewijs voor treinmachinisten tot op zekere hoogte door.

1.10 De Commissie heeft het EESC meegedeeld dat de Europese sociale partners formeel hebben verzocht om de overeenkomst inzake arbeidsomstandigheden (werk- en rusttijden) in de vorm van een besluit van de Raad te gieten. Dit verzoek wordt momenteel door de Commissie bestudeerd.

2. Het voorstel van de Commissie

2.1 Volgens de Commissie is de voorgestelde richtlijn nodig om de interoperabiliteit en het personeelsmanagement te verbeteren. Zij wil de certificering van spoorwegondernemingen vergemakkelijken met behoud van een hoog veiligheidsniveau en met de garantie dat de voorwaarden voor een vrij verkeer van werknemers aanwezig zijn.

2.2 De Commissie licht ook toe wat de doelstellingen van de Europese sociale partners zijn, zoals:

- garanderen dat treinpersoneel goed op zijn taak berekend is, zodat de veiligheid op peil blijft of zelfs wordt verbeterd;
- het risico van sociale dumping verminderen.

2.3 De Commissie stelt voor treinbestuurders aan de hand van uniforme minimumvereisten te certificeren. In 2010 zouden bestuurders van internationale treinen gecertificeerd moeten zijn en in 2015 de overige, op nationale routes werkzame bestuurders.

2.4 Volgens de Commissie bestaat de eerste groep uit 10 000 bestuurders en de tweede uit 200 000 bestuurders.

2.5 De Commissie stelt ook voor om indirect bij de besturing betrokken personeel eveneens te certificeren. Het richtlijnvoorstel bevat hiervoor echter geen speciale bepalingen; bepalingen met betrekking tot de vaardigheden van ander treinpersoneel ontbreken zelfs volledig. De in de richtlijn genoemde beginselen dienen in acht te worden genomen. De eisen die aan vaardigheden worden gesteld moeten later door het Europese Spoorwegbureau of in de technische specificaties voor interoperabiliteit worden omschreven.

2.6 De certificering zal uit twee delen bestaan:

- 1) een Europees rijbewijs, dat door de bevoegde instantie wordt afgegeven en in de hele EU wordt erkend, dat eigendom van de treinbestuurder is en waaruit blijkt dat deze aan een aantal basisvereisten voldoet en over basisvaardigheden beschikt;
- 2) een geharmoniseerde aanvullende verklaring, die door de spoorwegonderneming wordt afgegeven en hier ook eigendom van blijft, en waaruit blijkt dat de treinbestuurder over de vereiste specifieke kennis van de onderneming of de infrastructuur beschikt.

2.7 De bevoegde instanties en de spoorwegondernemingen moeten registers beheren die informatie bevatten over (de vernieuwing van) kwalificaties en over eventuele intrekking en wijzigingen van rijbewijzen en geharmoniseerde certificaten.

2.8 Er worden drie categorieën treinbestuurders voorgesteld: bestuurders van (A) rangeerlocomotieven en werktreinen, (B) passagierstreinen en (C) goederentreinen.

2.9 De minimumleeftijd zou 20 moeten zijn, maar treinbestuurders die alleen in hun eigen lidstaat werken zouden ook 18 jaar oud mogen zijn.

2.10 Het voorstel bevat bepalingen voor het wijzigen en vernieuwen van rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen, voor periodieke onderzoeken om te garanderen dat de betrokken werknemers nog steeds aan de voorwaarden voldoen, én voor het intrekken van de documenten en de desbetreffende beroepsmogelijkheden. Het regelt ook inspecties en sancties.

2.11 Ook bevat het voorstel bepalingen over de toegang tot opleidingen, onderzoeken en de beoordeling van de kwaliteit van opleidingstelsels en procedures.

2.12 Bijlage I gaat over het communautaire model voor het rijbewijs en de aanvullende verklaring, terwijl Bijlagen II t/m VII betrekking hebben op de taken van treinbestuurders, medische/psychologische onderzoeken en beroepskwalificaties.

2.13 Het Europees Spoorwegbureau zal verzocht worden vóór 2011 een rapport uit te brengen waarin het mede ingaat op de mogelijkheid om een chipkaart in te voeren.

3. Beoordeling van het Commissievoorstel

3.1 Algemene opmerkingen

3.1.1 Het EESC is het in grote lijnen eens met het voorstel.

3.1.2 Treinbestuurders en andere werknemers met voor de veiligheid cruciale taken hebben een zeer zware verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het verkeer, werknemers, reizigers en goederen. In een geliberaliseerde spoorwegensector dienen gemeenschappelijke bepalingen een hoog kwalificatieniveau te garanderen.

3.1.3 Geharmoniseerde minimumbepalingen maken het ook gemakkelijker om werknemers in een andere lidstaat in te zetten⁽¹⁾. Vooral echter de verschillen tussen de lidstaten wat operationele systemen en veiligheidsvoorschriften betreft staan het inzetten van werknemers in een andere lidstaat in de weg, en deze situatie zal nog heel wat jaren blijven bestaan. Deze verschillen en de verschillende talen stellen nog eens extra eisen aan de vaardigheden van het treinpersoneel.

3.1.4 Het beroep in kwestie zal mede aanzien behouden en aantrekkelijk blijven als er een — in een certificaat vastgelegd — hoog vaardigheidsniveau voor nodig is. Dit is belangrijk voor een beroep met onaantrekkelijke werktijden en minder zekerheid nu uitzendbureaus steeds actiever worden in de sector. In het wegtransport en de binnenvaart klagen ondernemingen al dat ze moeilijk aan personeel kunnen komen. De voorgestelde richtlijn kan niet tot doel hebben om op opleidingen te bezuinigen.

3.1.5 De van oudsher zelfstandig opererende spoorwegondernemingen hebben altijd zonder tussenkomst van anderen zorggedragen voor goed gekwalificeerd personeel en een veilige dienstverlening. Hierdoor is het spoor momenteel een van de veiligste vervoerswijzen.

3.1.6 Er moet op worden toegezien dat de richtlijn leidt tot een grotere mobiliteit van treinbestuurders en tot algemeen toegankelijke opleidingen, en niet tot een situatie waarin opleidingen in hun geheel slechter worden en werknemers zelf moeten betalen voor deze opleidingen.

⁽¹⁾ De vervanging van treinbestuurders en ander treinpersoneel bij de grens neemt slechts enkele minuten in beslag (acht minuten bijvoorbeeld bij de Brennerpas). Als goederentreinen aan de grens moeten stoppen, is dat vooral om papieren te controleren en het materieel te inspecteren.

3.2 Afzonderlijke bepalingen

3.2.1 Reikwijdte en invoering van certificering

3.2.1.1 Het EESC staat achter de geleidelijke invoering van certificering voor **internationaal en nationaal verkeer**. Daardoor hoeven de betrokken ondernemingen de nodige aanpassingen niet in één keer door te voeren.

3.2.1.2 Het **tijdschema** in artikel 34 (2008-2010 voor grensoverschrijdend verkeer en 2010-2015 voor in één lidstaat werkende bestuurders) is echter verrassend. De certificering van treinbestuurders zou eerder moeten gebeuren, aangezien de liberalisering van het internationale goederenvervoer dan al in gang is (sinds 2003/2006) en het nationale goederenvervoer vanaf 2007 zal worden geliberaliseerd.

3.2.1.3 Het EESC stemt ook in met de **certificering van treinpersoneel**. Personeel met veiligheidstaken is belangrijk voor de veiligheid van het spoor. De voorgestelde definitie (artikel 25) is echter onbegrijpelijk: „Ieder ander personeelslid dan de treinbestuurder dat op de locomotief of de trein aanwezig is en dat indirect bij de besturing van locomotieven en treinen betrokken is...”. Het zou beter zijn om te spreken van treinpersoneel met veiligheidstaken. In de richtlijn zou ook moeten komen te staan welke taken dit personeel mag/moet uitvoeren en over welke vaardigheden het dient te beschikken.

3.2.2 Categorieën (van) treinbestuurders

3.2.2.1 De Commissie wil drie categorieën (van) rijbewijzen invoeren: voor bestuurders van rangeerlocomotieven en werktreinen, van passagierstreinen en van goederentreinen (artikel 4(2)). Het onderscheid tussen passagiers- en goederenvervoer is niet praktisch en mist ook een redelijke grond. Wat de opleiding en het werk zelf betreft zijn er geen verschillen. Voor de bediening van de locomotieven zouden aparte vergunningen moeten worden afgegeven, maar vaak gaat het om dezelfde locomotieven. Twee categorieën — met veiligheidsvereisten als uitgangspunt — zijn genoeg: locomotieven die rijden op gesloten routes (rangeerterreinen, bouwterreinen) en locomotieven die rijden op open routes (treinbestuurders op hoofdroutes).

3.2.2.2 Het zou bovendien beter zijn om deze categorie niet op de aanvullende geharmoniseerde verklaring, maar op het rijbewijs aan te geven.

3.2.3 Minimumleeftijd en werkervaring

3.2.3.1 De Commissie stelt een **minimumleeftijd** van 20 voor, al mogen lidstaten een alleen op hun eigen grondgebied

geldig rijbewijs afgeven aan een aanvrager die minstens 18 jaar is (artikel 8). In een aantal lidstaten⁽¹⁾ is de minimumleeftijd 21. De richtlijn zou dus leiden tot een lagere minimumleeftijd, in ieder geval voor grensoverschrijdend verkeer.

3.2.3.2 Het EESC is van mening dat de minimumleeftijd 21 zou moeten zijn. Grensoverschrijdend verkeer is zwaarder en vereist beter opgeleid personeel. Deze leeftijdseis laat bovendien de mogelijkheid onverlet dat de lidstaten voor nationaal verkeer een lagere leeftijdsgrens hanteren.

3.2.3.3 Het EESC vindt ook dat op nationale hoofdverbindingen werkzame treinbestuurders drie jaar **werkervaring** zouden moeten hebben om op internationale routes te mogen rijden. Artikel 10 bevat al een soortgelijke bepaling voor nationaal verkeer. Spoorwegmaatschappijen die alleen internationale vervoersdiensten aanbieden, zouden er in samenwerking met maatschappijen die nationale diensten aanbieden voor kunnen zorgen dat hun treinbestuurders toch de vereiste ervaring opdoen.

3.2.4 Structuur van het certificeringsproces

3.2.4.1 De Commissie stelt een uit twee delen bestaand certificeringsproces voor: een Europees rijbewijs dat door de bevoegde instantie wordt afgegeven en in heel Europa wordt erkend, en een door de spoorwegondernemingen afgegeven geharmoniseerde aanvullende verklaring. Als reden voor deze tweedeling voert zij aan dat het oorspronkelijke geplande uniforme rijbewijs met chipkaart te ingewikkeld en duur is.

3.2.4.2 Het EESC is het in grote lijnen eens met de door de Commissie voorgestelde structuur. Het gebruik van twee documenten zou echter wel tot verwarring kunnen leiden, vooral wat de **kennis van infrastructuur** betreft. Er zou een duidelijk onderscheid moeten worden gemaakt tussen kennis van de operationele en veiligheidsbepalingen voor een bepaalde infrastructuur én kennis van verbindingen en plaatsen. De kennis van de operationele bepalingen voor een of meerdere infrastructurale netwerken zou op het rijbewijs moeten worden aangegeven, terwijl de — regelmatig op te frissen — kennis van verbindingen en plaatsen op de geharmoniseerde aanvullende verklaring zou moeten komen te staan.

3.2.4.3 Het tweeledige certificeringsproces leent zich voor een overgangperiode. Het uiteindelijke streven is echter één enkel document met een chipkaart af te geven waaruit blijkt dat de houder beschikt over de nodige basiskennis en over kennis van een specifieke onderneming. Dit mag niet uit het oog worden verloren.

⁽¹⁾ zoals Denemarken, Duitsland, Nederland, Noorwegen en Oostenrijk

3.2.5 Erkenning van examinatoren en opleidingscentra

3.2.5.1 Het Europese Spoorwegbureau krijgt als taak om criteria op te stellen voor de erkenning van instructeurs, examinatoren en opleidingscentra. Het EESC heeft hier geen bezwaar tegen, maar vindt wel dat de richtlijn hier en daar onduidelijk is. De Commissie geeft niet duidelijk aan welke testen moeten worden uitgevoerd door een erkende examinator en welke vaardigheden door de spoorwegonderneming zelf, dus zonder een erkende examinator, moeten worden gecertificeerd. Evenmin is duidelijk aangegeven dat het testen van de kennis van de werking en veiligheid van een bepaalde infrastructuur moet gebeuren door een examinator die erkend is door de lidstaat in kwestie.

3.2.6 Beroepskwalificaties en medische/psychologische eisen

3.2.6.1 In de bijlagen van de ontwerprichtlijn staan de taken van treinbestuurders, de vereiste algemene en specifieke kennis en de medische/psychologische eisen. De Commissie heeft zich hierbij grotendeels laten leiden door het akkoord tussen de sociale partners om een Europees rijbewijs voor treinbestuurders in te voeren.

3.2.6.2 Het is een goede zaak dat de Commissie uitgaat van de beroeps- en de medische/psychologische eisen die de sociale partners hebben geformuleerd. Dit staat borg voor een hoog vaardigheidsniveau, dat de verkeersveiligheid ten goede zal komen. De kwalificaties en de vereisten voor het verkrijgen van een certificering zouden in de richtlijn zelf moeten worden gespecificeerd.

3.2.6.3 Wijzigingen in de bijlagen kunnen worden aangebracht door het comité van vertegenwoordigers van de lidstaten, dat ook verantwoordelijk is voor de goedkeuring van de technische specificaties voor interoperabiliteit. In het kader van de interoperabiliteitsrichtlijnen dienen de sociale partners geraadpleegd te worden over onderwerpen die te maken hebben met kwalificaties, gezondheid en veiligheid op het werk. Aangezien de bijlagen over de certificering van treinpersoneel zijn gebaseerd op definities van de Europese sociale partners, is het alleen maar logisch dat deze bij eventuele wijzigingen van de bijlagen worden betrokken. Een hiertoe strekkende bepaling dient in de richtlijn te worden opgenomen.

3.2.7 Periodieke controles

3.2.7.1 Bepaalde kennis moet van tijd tot tijd getest worden willen treinbestuurders hun rijbewijs of geharmoniseerde verklaring kunnen behouden.

3.2.7.2 Met betrekking tot de periodieke medische controles heeft de Commissie zich op het akkoord tussen de Europese sociale partners gebaseerd.

3.2.7.3 Er moet worden voorzien in psychologische nazorg na ongelukken waarbij mensen zijn betrokken (vaak gaat het om mensen die voor een trein springen). Hieraan is in de richtlijn voorbijgegaan (artikel 14 in combinatie met Bijlage III).

3.2.7.4 De Commissie is te vaag over het regelmatig opruimen van de kennis van spoorwegverbindingen. Ze zou duidelijk moeten stellen dat een desbetreffend diploma zijn geldigheid verliest als een bestuurder een jaar lang niet over een bepaalde verbinding heeft gereden.

3.2.7.5 De Commissie zwijgt over vervolgoopleidingen waarbij treinbestuurders op gezette tijden hun algemene kennis bijspijkeren. In het akkoord van de Europese sociale partners wordt hier wel op ingegaan. In aansluiting hierop zou daarom in de richtlijn moeten komen te staan dat treinbestuurders jaarlijks hun basiskennis moeten opruimen en bijspijkeren.

3.2.8 Intrekking van rijbewijzen

3.2.8.1 Volgens de voorgestelde richtlijn dienen treinbestuurders de bevoegde instanties ervan in kennis te stellen als zij niet langer voldoen aan de voorwaarden om hun taken te kunnen uitvoeren. Dit komt erop neer dat zij zichzelf moeten „aangeven”, wat zij niet kunnen doen. Alleen een erkende bedrijfsarts is in staat om zo'n besluit te nemen en de spoorwegonderneming hiervan op de hoogte te brengen. De spoorwegonderneming moet dan de bevoegde instantie inlichten.

3.2.8.2 De voorgestelde richtlijn bevat geen procedure om een rijbewijs terug te krijgen nadat het is ingetrokken.

4. Voorstel voor een richtlijn over de certificering van treinpersoneel en het akkoord tussen de Europese sociale partners over de invoering van een Europees rijbewijs

4.1 Het is een goede zaak dat de Europese sociale partners — de CER en ETF — uit zichzelf al met een voorstel zijn gekomen voor een rijbewijs voor treinbestuurders op internationale routes.

4.2 Het akkoord heeft als voordeel dat werknemers van bij de CER aangesloten ondernemingen al heel spoedig aan hoge kwalificatie-eisen zullen moeten voldoen en dat er wat dit betreft niet tot 2010 hoeft te worden gewacht. Deze ondernemingen mogen niet benadeeld worden ten opzichte van ondernemingen die het akkoord niet toepassen.

4.3 Dit akkoord moet ten volle in acht worden genomen op die gebieden waar het samenvalt met de voorgestelde richtlijn.

4.4 In het akkoord van de Europese sociale partners wordt ervan uitgegaan dat de betrokken treinbestuurders altijd beschikken over een bepaalde nationale certificering, waardoor hiervoor een regeling ontbreekt. Ten grondslag hieraan ligt de ervaring die traditionele spoorwegmaatschappijen in de loop van vele jaren hebben opgedaan met het samenwerken op dezelfde routes.

4.5 Het in dit akkoord geregelde rijbewijs is een aanvullende verklaring waaruit blijkt dat de treinbestuurder in kwestie beschikt over de extra kennis die nodig is om in een andere lidstaat te rijden. Dit rijbewijs wordt afgegeven door en is eigendom van de ondernemingen.

4.6 De aanvullende geharmoniseerde verklaring die de Commissie voorstelt komt min of meer overeen met het Europese rijbewijs voor treinbestuurders.

4.7 De Commissie zou moeten nagaan in hoeverre het mogelijk is om het Europese rijbewijs voor treinbestuurders dat wordt geregeld in het akkoord tussen de Europese sociale partners gedurende een overgangperiode te erkennen als een document dat gelijkwaardig is aan de geharmoniseerde aanvullende verklaring. Hiermee zou tegemoet worden gekomen aan de ondernemingen die al actief zijn geworden op dit gebied. De richtlijn zou een hiertoe strekkende bepaling moeten bevatten.

4.8 Volgens het EESC zijn maatschappijen die het akkoord van de sociale partners hebben ondertekend in het nadeel ten opzichte van maatschappijen die het certificeringssysteem uit de voorgestelde richtlijn gebruiken. Krachtens het akkoord moeten treinbestuurders namelijk jaarlijks cursussen volgen om hun algemene beroepsmatige kennis op peil te houden. In het richtlijnvoorstel ontbreekt een dergelijke bepaling, terwijl zoets toch cruciaal is voor een betrouwbaar kennisniveau.

5. Conclusie

5.1 Het EESC is ingenomen met het voorstel voor een richtlijn inzake de certificering van treinpersoneel. Helaas wordt deze maatregel opgevoerd als de laatste schakel in een keten van wettelijke Europese bepalingen om het vrachtvervoer per spoor te liberaliseren.

5.2 Wat veiligheid betreft is er voor treinbestuurders en ander treinpersoneel een belangrijke rol weggelegd. De certificering van deze werknemers moet ervoor zorgen dat zij altijd goed gekwalificeerd zijn.

5.3 Het EESC maakt zich zorgen over de enorme tijdspanne tussen de volledige liberalisering van het vrachtvervoer per spoor en de deadlines voor de invoering van het certificeringssysteem. De Commissie zou er alles aan moeten doen om deze tijdspanne te verkorten.

5.4 De Raad en het Europees Parlement zouden de voorgestelde richtlijn voor de certificering van treinpersoneel uit het derde pakket moeten halen en apart moeten behandelen om verdere vertraging te vermijden. Zij zouden deze richtlijn zo snel mogelijk moeten goedkeuren.

5.5 Daarbij zouden zij het advies van het EESC en de daarin geformuleerde wijzigingsvoorstellen in aanmerking moeten nemen.

5.6 Het EESC is ingenomen met de overeenkomst van de Europese sociale partners inzake bepaalde aspecten van de arbeidsomstandigheden van treinpersoneel dat wordt ingezet in het grensoverschrijdend vervoer. De Commissie zou deze overeenkomst voor besluit moeten voorleggen aan de Raad, die er op zijn beurt zijn goedkeuring aan zou moeten hechten.

Brussel, 9 februari 2005

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Anne-Marie SIGMUND

BIJLAGE

bij het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité (conform art. 54, lid 3, r.v.o.)

Onderstaand wijzigingsvoorstel kreeg meer dan een kwart van het aantal uitgebrachte stemmen, maar werd tijdens de beraadslagingen verworpen.

Par. 3.2.3.3

Schrappen

Motivering

Het onderhavige voorstel voor een richtlijn behelst de invoering van een certificering in twee fasen:

- de invoering van een Europees treinrijbewijs dat in heel de EU erkend wordt;
- een geharmoniseerde aanvullende verklaring waaruit blijkt dat de treinbestuurder over de vereiste specifieke kennis van de onderneming of de infrastructuur beschikt.

Ook zijn er bepalingen in de richtlijn opgenomen voor het wijzigen en vernieuwen van rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen en voor periodieke onderzoeken om te garanderen dat de betrokken werknemers nog steeds aan de voorwaarden voldoen.

De geharmoniseerde aanvullende verklaring dient ter kwalificatie van de vaardigheid van de treinbestuurder en van zijn kennis van één of meerdere routes.

Een en ander rechtvaardigt niet om ook nog een proefperiode van drie jaar voor het internationaal verkeer te eisen, die, zoals het nu geformuleerd staat in par. 3.2.3.3, opgeteld zouden moeten worden bij de eventueel door het nationale spoorvervoer ingestelde twee jaar die nodig zijn om op te klimmen van bestuurder van rangeerlocomotieven naar bestuurder op hoofdroutes (passagierstreinen en goederentreinen).

Een dergelijke vereiste, die zou neerkomen op een proefperiode van vijf jaar, zou de geharmoniseerde aanvullende verklaring ontkrachten en een belemmering vormen voor het streven naar een versoepeling van het grensoverschrijdend vervoer. Het gevolg — of het doel — van deze vereiste zou zijn dat de ontwikkeling en verbetering van de grensoverschrijdende spoorwegbetrekkingen een halt wordt toegeroepen.

Het is dus niet duidelijk waarom het werk op het internationale spoorwegennet andere eisen met zich zou moeten meebrengen dan het werk op het nationale net, aangezien de geharmoniseerde aanvullende verklaring al de nodige garanties biedt ten aanzien van vaardigheden en kennis van het spoorwegnet.

Om deze redenen lijkt par. 3.2.3.3 niet steekhoudend en zou deze moeten worden geschrapt.

Stemuitslag

stemmen voor: 59

stemmen tegen: 100

onthouding: 11
