

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0133/2005

3.5.2005

*****I**

VERSLAG

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)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Gilles Savary

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in ***vet cursief*** aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

Blz.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	27
PROCEDURE	31

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

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)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2004)0142)¹,
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 71 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0002/2004),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0133/2005),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 Overweging 6

(6) Om de vereiste uniformiteit en transparantie te kunnen verzekeren, is het wenselijk dat de Gemeenschap één enkel model vaststelt ***voor de documenten waarmee wordt verklaard dat enerzijds bepaalde basiseisen en –vaardigheden in acht worden genomen en anderzijds is voldaan aan de eisen inzake de rijvaardigheid van het met de besturing van treinen belaste personeel, dat door de lidstaten onderling wordt erkend, waarbij de lidstaten verantwoordelijk zijn voor de afgifte van het basisrijbewijs en de spoorwegondernemingen voor de afgifte van de geharmoniseerde aanvullende***

(6) Om de vereiste uniformiteit en transparantie te kunnen verzekeren, is het wenselijk dat de Gemeenschap één enkel model vaststelt, ***dat uit twee delen bestaat: het basisrijbewijs, ter staving van de inachtneming van bepaalde basiseisen en –vaardigheden voor het besturen van treinen, en een geharmoniseerde aanvullende verklaring, ter staving van de voor het verrichten van de dienst vereiste technische en specifieke kennis.*** De lidstaten ***zijn*** verantwoordelijk voor de afgifte van het basisrijbewijs, en de spoorwegondernemingen voor de afgifte van de geharmoniseerde aanvullende

¹ PB C .../Nog niet in het PB gepubliceerd.

verklaring.

verklaring. *Deze documenten worden door de lidstaten onderling erkend.*

Motivering

De nieuwe formulering van deze overweging heeft tot doel de precieze inhoud van de richtlijn duidelijker te omschrijven.

Amendement 2
Overweging 6 bis (nieuw)

(6 bis) Deze richtlijn ligt in het verlengde van en steunt grotendeels op de "historische", op 27 januari 2004 door de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Transportwerknemers (ETF) gesloten paritaire overeenkomst betreffende het "Europees rijbewijs voor treinbestuurders die in het interoperabele grensoverschrijdende verkeer worden ingezet", en de overeenkomst betreffende de arbeidsvoorwaarden van het mobiele personeel dat in het grensoverschrijdende verkeer wordt ingezet.

Amendement 3
Overweging 7

(7) Deze gemeenschappelijke bepalingen **moeten vooral** gericht **zijn** op het vergemakkelijken van de mobiliteit van de treinbestuurders tussen de lidstaten, maar ook tussen verschillende spoorwegondernemingen en, in het algemeen, van de erkenning van het rijbewijs en van de geharmoniseerde aanvullende verklaring door alle betrokkenen in de spoorwegsector. Hiertoe is het noodzakelijk minimeisen vast te stellen waaraan de aanvrager dient te voldoen om het basisrijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring te verkrijgen.

(7) Deze gemeenschappelijke bepalingen **zijn** gericht op het vergemakkelijken van de mobiliteit van de treinbestuurders tussen de lidstaten, maar ook tussen verschillende spoorwegondernemingen en, in het algemeen, van de erkenning van het rijbewijs en van de geharmoniseerde aanvullende verklaring door alle betrokkenen in de spoorwegsector, **waarbij maatregelen dienen te worden getroffen ter verbetering van de opleiding en de werkgelegenheid van het betrokken personeel**. Hiertoe is het noodzakelijk minimeisen vast te stellen waaraan de aanvrager dient te voldoen om het basisrijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring te verkrijgen.

Motivering

Het grondidee van dit amendement is hetzelfde als dat van het amendement op overweging 5.

Amendement 4
Overweging 7 bis (nieuw)

(7 bis) In de context van de geleidelijke openstelling van de spoorwegnetten en de

toenemende concurrentie tussen spoorwegondernemingen dient ervoor te worden gezorgd dat het opleidingskapitaal van de treinbestuurders niet verloren gaat, door te voorzien in wederzijdse erkenning van hun opleidingen en dus de toepassing van gemeenschappelijke normen, waardoor ze gemakkelijker weer werk kunnen vinden.

Motivering

De markt van het (internationale en nationale) railgoederenvervoer wordt uiterlijk op 1 januari 2007 opengesteld voor concurrentie. De wederzijdse erkenning en de harmonisering van de beroepsbekwaamheden van de treinbestuurders zijn in deze context dan ook een prioriteit, teneinde enerzijds sociale dumping tussen "nieuwkomers" en traditionele spoorwegondernemingen te voorkomen, en anderzijds werknemers in staat te stellen te werken in de spoorwegonderneming van hun keuze binnen de Europese Unie.

Amendement 5

Overweging 8 bis (nieuw)

(8 bis) De in de bijlagen I tot VI van deze richtlijn omschreven taken en eisen kunnen worden herzien teneinde ze aan te passen aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang. De technische voorschriften van deze bijlagen dienen volledig compatibel te zijn met de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI) en dienen te worden herzien volgens de procedures waarin is voorzien in de richtlijnen 96/48/EG¹ en 2001/16/EG² betreffende de interoperabiliteit, met volledige inachtneming van Verordening (EG) nr. 881/2004³, met name de artikelen 3, 4, 6, 12 en 17 daarvan wat de rol van de sociale partners betreft.

¹ Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6), laatstelijk gewijzigd door richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 114).

² Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese

spoorwegsysteem (PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1), laatstelijk gewijzigd door richtlijn 2004/50/EG.

³ Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegagentschap (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1).

Motivering

De TSI-voorschriften en de bijlagen bij deze richtlijn moeten helemaal coherent zijn. Met het oog op de sectorale sociale dialoog dient de herziening van de bijlagen te geschieden op basis van de voor de TSI's vastgestelde regels, conform de in verordening 881/2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegagentschap vastgestelde procedures.

Amendement 6

Overweging 13 bis (nieuw)

(13 bis) De vervanging van de nationale regels inzake de certificering van treinbestuurders door de bepalingen van deze richtlijn dient geleidelijk aan te geschieden, teneinde de ondernemingen voor railvervoer en de infrastructuurbeheerders zo weinig mogelijk te belasten. Te dien einde mogen deze bedrijven met name zelf bepalen op welke wijze rekening wordt gehouden met de opgedane ervaring bij de afgifte van rijbewijzen of verklaringen op grond van de bepalingen van deze richtlijn.

Motivering

Ter verduidelijking van artikel 34, leden 3 en 4.

Amendement 7

Artikel 1, alinea 1

Deze richtlijn stelt de voorwaarden en procedures vast voor de certificering van treinpersoneel ***dat*** belast ***is*** met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap. In deze context bepaalt zij tevens welke taken toevallen aan de bevoegde instanties van de lidstaten, de treinbestuurders en de overige betrokkenen in de sector, met name spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en opleidingscentra.

Deze richtlijn stelt de voorwaarden en procedures vast voor de certificering van ***treinbestuurders en*** treinpersoneel ***die*** belast ***zijn*** met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap. In deze context bepaalt zij tevens welke taken toevallen aan de bevoegde instanties van de lidstaten, de treinbestuurders en de overige betrokkenen in de sector, met name spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en

Motivering

Ter wille van de coherentie dient dezelfde terminologie te worden gebruikt in alle artikelen, met name in de artikelen 1 en 2.

Amendement 8
Artikel 2, letter b)

b) "treinbestuurder": persoon die in staat is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen van rangeerlocomotieven, werktreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen. De taken van de treinbestuurder worden omschreven in bijlage II van deze richtlijn;

b) "treinbestuurder": persoon die in staat is tot het zelfstandig, verantwoordelijk en veilig besturen, **regelmatig of bij gelegenheid**, van **treinen, inclusief tractievoertuigen, elektrische treinstellen**, rangeerlocomotieven **en** werktreinen of treinen voor het vervoer van reizigers of goederen. De taken van de treinbestuurder worden omschreven in bijlage II van deze richtlijn;

Motivering

Er dient duidelijk te worden aangegeven wat men onder treinbestuurder verstaat. Deze precisering sluit aan bij artikel 4, lid 2 van het voorstel voor een richtlijn. Sommige leden van het treinpersoneel moeten maar bij gelegenheid een trein besturen, na een incident of bij incidentele onmacht van de bestuurder. Het spreekt vanzelf dat deze leden van het treinpersoneel eveneens onder de definitie moeten vallen.

Amendement 9
Artikel 2, letter c)

c) "treinpersoneel": voor deze richtlijn omvat treinpersoneel **enerzijds** treinbestuurders **en anderzijds "andere werknemers"**, aanwezig op locomotieven of treinen, **die indirect bij de besturing betrokken zijn** en wier beroepskwalificaties mede bepalend zijn voor de verkeersveiligheid;

c) "treinpersoneel": **functionarissen die geen** treinbestuurders **zijn maar die** op locomotieven of treinen **aanwezig zijn en die voortdurend of bij gelegenheid met veiligheidsstaken in of nabij treinen zijn belast** en wier beroepskwalificaties mede bepalend zijn voor de verkeersveiligheid **van treinen en passagiers en vervoerde goederen**;

Motivering

De omschrijving "indirect" geeft niet duidelijk aan welk personeel daaronder moet worden verstaan. Het is er veeleer zaken te zorgen dat onder het begrip treinpersoneel al het op de trein aanwezige personeel wordt verstaan dat voortdurend of bij gelegenheid met de veiligheidsstaken is belast. Onder de omschrijving "bij gelegenheid" moeten veiligheidsstaken vallen die hetzij alleen bij abnormale bedrijfssituaties (bijvoorbeeld ongevallen) of bij bijzondere bedrijfssituaties (bijvoorbeeld beveiliging van de trein bij lange tunnelritten) dienen te worden vervuld.

Amendement 10
Artikel 2, letter i bis) (nieuw)

i bis) "opleidingscentrum": een door de bevoegde instantie gemachtigd of erkend instituut waar opleidingscursussen kunnen worden gevolgd.

Motivering

De opleidingscentra dienen te worden erkend of gemachtigd door de lidstaten.

Amendement 11
Artikel 3

Deze richtlijn beoogt de certificering van treinpersoneel dat belast is met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwagennet van de Gemeenschap, voor rekening van een spoorwegonderneming die een veiligheidscertificaat nodig heeft of van een infrastructuurbeheerder die een veiligheidsvergunning nodig heeft.

Deze richtlijn beoogt de certificering van **treinbestuurders en** treinpersoneel **die**/dat belast **zijn**/is met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwagennet van de Gemeenschap, voor rekening van een spoorwegonderneming die een veiligheidscertificaat nodig heeft of van een infrastructuurbeheerder die een veiligheidsvergunning nodig heeft.

Amendement 12
Artikel 4, lid 2

2. De geharmoniseerde aanvullende verklaring machtigt de houder tot het besturen van een trein in een of **meerdere** van de volgende categorieën:

a) categorie A: rangeerlocomotieven **en** werktreinen;

b) categorie B: **reizigersvervoer**;

c) categorie C: goederenvervoer.

2. De geharmoniseerde aanvullende verklaring machtigt de houder tot het besturen van een trein in een of **beide** van de volgende categorieën:

a) categorie A: rangeerlocomotieven, werktreinen **en voertuigen voor het onderhoud van het spoorwagennet**;

b) categorie B: **reizigers- en/of goederenvervoer**;

Amendement 13
Artikel 9, lid 3

3. De aanvrager moet ter staving van zijn psychologische geschiktheid een onderzoek ondergaan bij een door de bevoegde instantie erkende psycholoog. Dit onderzoek heeft ten minste betrekking op de in bijlage III, punt 2.2 genoemde

3. De aanvrager moet ter staving van zijn psychologische geschiktheid een onderzoek ondergaan bij **of onder toezicht van** een door de bevoegde instantie erkende psycholoog **of arts**. Dit onderzoek heeft ten minste betrekking op de in

criteria.

bijlage III, punt 2.2 genoemde criteria.

Motivering

In sommige lidstaten is het beroep van psycholoog geen medisch beroep, en daarom dient te worden voorzien in de mogelijkheid van onderzoek door een psycholoog of een arts.

Amendement 14

Artikel 10

Onverminderd artikel 6 kan een lidstaat op zijn grondgebied van de aanvrager verlangen dat hij aantoot over een beroepservaring van minstens twee jaar in categorie A als bedoeld in artikel 4, lid 2, onder a), te beschikken, alvorens toegang tot de **categorieën B en C** te krijgen.

Onverminderd artikel 6 kan een lidstaat op zijn grondgebied van de aanvrager verlangen dat hij aantoot over een beroepservaring van minstens twee jaar in categorie A als bedoeld in artikel 4, lid 2, onder a), te beschikken, alvorens toegang tot de **categorie B** te krijgen.

Motivering

Schrapping is het logisch gevolg van de wijziging van artikel 4, lid 2 en voorgestelde beperking van het aantal categorieën.

Amendement 15

Artikel 14, titel

Periodieke controles

Minimumeisen voor controle

Motivering

Regelmatige toetsingen, die niet alleen de medische geschiktheid, maar ook de kennis omtrent trajecten, het rollend materieel en taalkennis betreffen, zijn niet nodig zolang een treinbestuurder regelmatig tijdens zijn dienst bij voortduring van zijn kennis en vaardigheden blijkt geeft. Dergelijke regelmatige toetsing van vakkennis bestaat overigens ook niet in het luchtverkeer noch bij het wegvervoer.

Amendement 16

Artikel 14, lid 1

1. Ten einde zijn rijbewijs ***en zijn geharmoniseerde verklaring*** te kunnen behouden, moet de houder zich ***op gezette tijden onderwerpen aan examens en/of keuringen waarbij wordt nagegaan of de houder nog steeds aan de in de artikelen 9 en 11 genoemde voorwaarden voldoet. Hierbij worden de volgende minimumfrequenties aangehouden:***
a) medische keuringen (lichamelijke en geestelijke geschiktheid): om de drie jaar tot de leeftijd van 60 jaar, daarna ieder

1. Ten einde zijn rijbewijs te kunnen behouden, moet de houder zich ***tot de leeftijd van 60 jaar elke drie jaar en vervolgens jaarlijks aan een keuring van zijn lichamelijke geschiktheid onderwerpen.***

jaar;

b) kennis van de spoorlijnen: vast te stellen door de bevoegde instantie van de lidstaat in kwestie;

c) kennis van het rollend materieel: naar gelang van het eigen veiligheidsbeheersysteem vast te stellen door de spoorwegonderneming die de treinbestuurder in dienst heeft.

Bij elk van deze controles verklaart de spoorwegonderneming, met een aantekening op de geharmoniseerde verklaring en in het in artikel 20 bedoelde register, dat de treinbestuurder aan genoemde eisen voldoet.

Motivering

Regelmatige toetsingen, die niet alleen de medische geschiktheid, maar ook de kennis omtrent trajecten, het rollend materieel en taalkennis betreffen, zijn niet nodig zolang een treinbestuurder regelmatig tijdens zijn dienst bij voortdurende van zijn kennis en vaardigheden blijkt geeft. Dergelijke regelmatige toetsing van vakkennis bestaat overigens ook niet in het luchtverkeer noch bij het wegvervoer.

Amendement 17

Artikel 14, lid 2

2. Onverlet de krachtens lid 1 vereiste periodieke controles voeren de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders een systeem in voor het volgen van hun treinbestuurders. Indien de resultaten van dit volgsysteem aanleiding geven tot twijfel omtrent de bekwaamheid van een treinbestuurder en de wenselijkheid om diens rijbewijs of geharmoniseerde verklaring te handhaven, neemt de werkgever onmiddellijk de nodige maatregelen. In voorkomend geval verzoekt hij de bevoegde instantie het rijbewijs in te trekken.

2. Ten einde de geharmoniseerde aanvullende verklaring in stand te houden dient de spoorwegonderneming, respectievelijk de beheerder van de infrastructuur in het kader van zijn systeem voor veiligheidsbeheer overeenkomstig artikel 9 van richtlijn 2004/49/EG¹ ten aanzien van kennis en vaardigheden omtrent rollend materieel, trajecten en zo nodig taal, bepaalde uiterlijke termijnen en passende maatregelen (b.v. rijden onder toezicht) te treffen voor het geval de treinbestuurder trajecten en/of voertuigen waarvoor zijn geharmoniseerd aanvullende verklaring geldt, gedurende deze termijnen niet gebruikt.

¹ Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de

verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44).

Motivering

Het voorgestelde lid 2 is inhoudelijk onduidelijk. De voorgestelde wijziging van lid 2 sluit daarom in aangepaste vorm aan bij het voorgestelde lid 1, sub b en c). Voor het overige bevat artikel 16 van de ontwerprichtlijn voldoende bepalingen.

Amendement 18
Artikel 15, alinea 1

Wanneer een treinbestuurder niet langer bij een spoorwegonderneming in dienst is, **stelt laatstgenoemde** de bevoegde instantie hiervan onmiddellijk in kennis.

Wanneer een treinbestuurder niet langer bij een spoorwegonderneming **of een infrastructuurbeheerder** in dienst is, **stellen deze** de bevoegde instantie hiervan onmiddellijk in kennis.

Motivering

Er dient ook rekening te worden gehouden met de bestuurders die bij een infrastructuurbeheerder in dienst zijn.

Amendement 19
Artikel 15, alinea 3

De geharmoniseerde aanvullende verklaring verliest zijn geldigheid wanneer het dienstverband wordt beëindigd.

De geharmoniseerde aanvullende verklaring verliest zijn geldigheid wanneer het dienstverband wordt beëindigd. **De betrokken spoorwegonderneming dient dit evenwel op te tekenen in haar register, conform artikel 20, lid 2. Bestuurders dienen in het bezit te zijn van een gewaarmerkt duplicaat van de geharmoniseerde aanvullende verklaring waarvan zij houder zijn.**

Zij kunnen op grond van deze verklaring hun nieuwe spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder vragen hun opleiding met het oog op de afgifte van een nieuwe geharmoniseerde aanvullende verklaring aan te passen.

Motivering

In een markt die zich aan het openstellen is voor concurrentie moeten treinbestuurders na (al dan niet vrijwillige) beëindiging van een dienstverband hun beroepservaring kunnen laten gelden, teneinde gemakkelijker een nieuwe baan vinden.

Amendement 20

Artikel 16, lid 1

1. De **werkgever of, in voorkomend geval, de** treinbestuurder **zelf stelt de bevoegde instantie** onverwijld in kennis van iedere wijziging in zijn gezondheidstoestand die aanleiding kan geven tot twijfel omtrent de bekwaamheid van de treinbestuurder en de wenselijkheid om zijn rijbewijs of geharmoniseerde verklaring te handhaven.

1. De treinbestuurder stelt **zijn werkgever** onverwijld in kennis van iedere wijziging in zijn gezondheidstoestand die aanleiding kan geven tot twijfel omtrent de bekwaamheid van de treinbestuurder en de wenselijkheid om zijn rijbewijs of geharmoniseerde verklaring te handhaven.

Motivering

Om redenen van zowel veiligheid als doeltreffendheid dienen dergelijke problemen in de eerste plaats te worden behandeld in het kader van de betrekkingen tussen de treinbestuurder en diens werkgever. Het is de werkgever die bij voorrang moet worden ingelicht over een wijziging in de gezondheidstoestand van een treinbestuurder. De rol van de bevoegde instantie kan daarbij worden beperkt tot de beslissing omtrent het rijbewijs.

Amendement 21

Artikel 16, lid 2

2. Indien de bevoegde instantie constateert dat een treinbestuurder niet langer aan een of meer gestelde voorwaarden voldoet, trekt zij het rijbewijs **en, in voorkomend geval, de geharmoniseerde aanvullende verklaring** onmiddellijk in. **Zij** deelt onverwijld haar met redenen omklede besluit mede aan de betrokkene, alsook aan diens werkgever, zulks onverminderd het in **artikel 18** bedoelde recht van beroep. De schorsing is voorlopig of definitief, naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid. De bevoegde instantie werkt het in artikel 20 bedoelde register bij.

2 Indien de bevoegde instantie constateert **of ervan op de hoogte wordt gebracht** dat een treinbestuurder niet langer aan een of meer gestelde voorwaarden voldoet, trekt zij het rijbewijs onmiddellijk in **en deelt zij** onverwijld haar met redenen omklede besluit mede aan de betrokkene, alsook aan diens werkgever, zulks onverminderd het in **artikel 19** bedoelde recht van beroep. De schorsing is voorlopig of definitief, naar gelang van de grootte van het risico voor de spoorwegveiligheid. De bevoegde instantie werkt het in artikel 20 bedoelde register bij. **Zodra hij op de hoogte is gebracht van het besluit, trekt de werkgever de geharmoniseerde verklaring tijdelijk of definitief in, op grond van de motivering van de bevoegde instantie. De werkgever werkt het in artikel 20 bedoelde register bij.**

Indien een werkgever constateert dat een

treinbestuurder niet meer aan een of meer gestelde voorwaarden voldoet, trekt hij de geharmoniseerde verklaring onmiddellijk in en deelt hij de bevoegde instantie onverwijld zijn met redenen omklede besluit mede. De werkgever werkt het in artikel 20 bedoelde register bij.

Motivering

Ter aanvulling van het amendement van de rapporteur op artikel 16, lid 1, teneinde de respectieve verantwoordelijkheden en competenties van de bevoegde instantie en de werkgever te verduidelijken.

Amendement 22
Artikel 16, lid 2 bis (nieuw)

2 bis. De lidstaten zien erop toe dat, in geval van intrekking van de documenten, een onafhankelijke procedure wordt ingesteld ter toetsing en eventueel hernieuwde toelating. Het betrokken personeelslid kan zich op deze procedure beroepen.

Motivering

De beoordeling van de gezondheidstoestand is altijd een zaak van het medisch deskundig personeel. De eigen verantwoordelijkheid van de treinbestuurder om in geval van een verandering van de gezondheidstoestand zich medisch te laten adviseren, bestaat ook als de procedure voor in kennis stelling van de betrokken instantie wordt gewijzigd. De verplichting om zichzelf aan te melden, dient te worden geschrapt.

Daarentegen moet de infrastructuurbeheerder, die immers bij onregelmatigheden en bij dreigend risico direct ter plaatse is, ook de bevoegdheid hebben om de documenten voorlopig in te trekken (artikel 14, lid 2).

Even belangrijk als intrekking is echter ook een objectieve procedure waarbij, ter bescherming van het personeel, verwijten worden onderzocht en, bij onrechtmatige intrekking, de mogelijkheid wordt geboden voor een hernieuwde toelating.

Amendement 23
Artikel 17, lid 1 bis (nieuw)

1 bis. De taken van de bevoegde instanties omvatten:

- de afgifte van het rijbewijs na verificatie van de naleving van alle door deze richtlijn gestelde voorwaarden, op basis van de door de kandidaat over te leggen stukken;***
- de goedkeuring en verificatie van de***

systemen van veiligheidsbeheer, conform Richtlijn 2004/49/EG¹;

- de sleutelfuncties van de inspectie;

- de kwaliteitsgarantie en de objectiviteit van de opleidings- en examenprocedures.

¹ *Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44).*

Motivering

Het lijkt ons niet overbodig om hier de taken van de bevoegde instanties te omschrijven, met name ten aanzien van de controle op de systemen van veiligheidsbeheer en de inspecties.

Amendement 24

Artikel 17, lid 4, letter a)

a) de verificatie van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid: uitgevoerd door **artsen** of instellingen voor arbeidsgeneeskunde die door de bevoegde instantie worden erkend;

a) de verificatie van de lichamelijke en geestelijke geschiktheid: uitgevoerd door **bedrijfsartsen** of instellingen voor arbeidsgeneeskunde die door de bevoegde instantie worden erkend;

Motivering

Er dient op te worden toegezien dat zolang de bedrijfs- en veiligheidsvoorschriften in de diverse lidstaten onderling verschillen, de terzake bevoegde instantie in de lidstaat waar de infrastructuur zal worden bereden, ook de verificatie en controle verricht.

Amendement 25

Artikel 17, lid 4, letter b)

b) de verificatie van de psychologische geschiktheid: uitgevoerd door psychologen of instellingen voor arbeidspychologie die door de bevoegde instantie worden erkend;

b) verificatie van de psychologische geschiktheid: uitgevoerd door psychologen, **verkeerspsychologen** of instellingen voor arbeidspychologie die door de bevoegde instantie worden erkend;

Motivering

Er dient op te worden toegezien dat zolang de bedrijfs- en veiligheidsvoorschriften in de diverse lidstaten onderling verschillen, de terzake bevoegde instantie in de lidstaat waar de infrastructuur zal worden bereden, ook de verificatie en controle verricht.

Amendement 26
Artikel 17, lid 4, letter c)

c) de verificatie van de algemene beroepsbekwaamheid: uitgevoerd door instellingen **of** examinatoren die door de bevoegde instantie worden erkend;

c) verificatie van de algemene beroepsbekwaamheid: uitgevoerd door instellingen **en** examinatoren die **beide** door de bevoegde instantie worden erkend;

Motivering

Er dient op te worden toegezien dat zolang de bedrijfs- en veiligheidsvoorschriften in de diverse lidstaten onderling verschillen, de terzake bevoegde instantie in de lidstaat waar de infrastructuur zal worden bereden, ook de verificatie en controle verricht.

Amendement 27
Artikel 18, titel

Erkenning

Machtiging en erkenning

Motivering

[Opmerking van de vertaler: in de Spaanse versie van het voorstel van de Commissie wordt de term "acreditación" (machtiging) gebruikt. Dit Spaanse amendement heeft tot doel tevens te voorzien in de mogelijkheid van "reconocimiento" (erkenning, de term die in de Nederlandse versie van het voorstel van de Commissie wordt gebruikt).]

Aangezien de machtiging een lange en complexe procedure is, wordt het systeem van erkenning voorgesteld, dat minder ingewikkeld is en waarmee hetzelfde wordt bereikt.

Amendement 28
Artikel 18, alinea 1

Taken kunnen in het kader van artikel 17 enkel worden gedelegeerd aan een persoon of instantie die vooraf door de bevoegde instantie, dan wel door een door de lidstaat aangewezen erkenningsinstantie is erkend. Het erkenningsproces berust op de **relevante Europese normen van de EN 45000-reeks**, alsmede op de beoordeling van een door de kandidaat ingediend dossier waarin diens bekwaamheid op het gebied in kwestie terdege wordt gestaafd.

Taken kunnen in het kader van artikel 17 enkel worden gedelegeerd aan een persoon of instantie die vooraf door de bevoegde instantie, dan wel door een door de lidstaat aangewezen erkenningsinstantie is erkend. Het erkenningsproces berust op de **criteria van bekwaamheid, onafhankelijkheid, onpartijdigheid en het ontbreken van belangenconflicten**, alsmede op de beoordeling van een door de kandidaat ingediend dossier waarin diens bekwaamheid op het gebied in kwestie terdege wordt gestaafd.

Motivering

Als de erkenningscriteria worden gespecificeerd met een verwijzing naar de EN 45000-reeks, is de delegatie van taken in verband met het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders uitgesloten. Deze delegatie, toegestaan overeenkomstig artikel 17, is zeer wenselijk, om de kosten van het systeem voor het verlenen van vergunningen te beperken. De taak van het publiceren van het register hoeft niet door de bevoegde instantie te worden uitgevoerd. Zij kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd door de nationale erkenningsinstantie van de lidstaat in kwestie.

Amendement 29
Artikel 18, alinea 2

De bevoegde instantie **houdt** een register van in het kader van deze richtlijn erkende personen en instanties **bij** en **publiceert dit bij**.

De bevoegde instantie **zorgt ervoor dat** een register van in het kader van deze richtlijn erkende personen en instanties **wordt bijgehouden** en **gepubliceerd**.

Motivering

Als de erkenningscriteria worden gespecificeerd met een verwijzing naar de EN 45000-reeks, is de delegatie van taken in verband met het verlenen van vergunningen aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders uitgesloten. Deze delegatie, toegestaan overeenkomstig artikel 17, is volstrekt wenselijk, om de kosten van het systeem voor het verlenen van vergunningen te beperken. De taak van het publiceren van het register hoeft niet door de bevoegde instantie te worden uitgevoerd. Zij kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd door de nationale erkenningsinstantie van de lidstaat in kwestie.

Amendement 30
Artikel 18, alinea 2 bis (nieuw)

Als alternatief voor het bepaalde in alinea 1, kan een lidstaat vaststellen dat een uit hoofde van deze richtlijn erkende persoon of entiteit dient te worden erkend door de bevoegde instantie of een door de lidstaat aangewezen orgaan. De erkenning zal steunen op criteria van onafhankelijkheid, bekwaamheid en onpartijdigheid. Indien het gaat om een bijzondere, weinig voorkomende bekwaamheid, kan evenwel een uitzondering worden gemaakt op deze regel, op grond van een gunstig advies van de Commissie, uitgebracht volgens de procedure van artikel 30.

Motivering

[Zie opmerking van de vertaler bij amendement 79]

Aangezien de machtiging een lange en complexe procedure is, wordt het systeem van erkenning voorgesteld, dat minder ingewikkeld is en waarmee hetzelfde wordt bereikt.

Amendement 31
Artikel 20, lid 5 bis (nieuw)

5 bis. De treinbestuurder moet te allen tijde toegang hebben tot zijn gegevens die in het register van de bevoegde instanties of het register van de spoorwegondernemingen zijn opgeslagen en moet op verzoek een afschrift ontvangen.

Motivering

Ter wille van de nodige transparantie moet het betrokken personeelslid toegang tot zijn gegevens hebben.

Amendement 32
Artikel 21 bis (nieuw)

Artikel 21 bis

Financiering van de opleiding

*Spoorwegondernemingen en
infrastructuurbeheerders zijn
contractueel verantwoordelijk voor de
basisopleiding, de beroepsopleiding en de
bijscholing.*

*Wanneer een bestuurder een
spoorwegonderneming of een
infrastructuurbeheerder die geheel of
gedeeltelijk voor zijn opleiding gezorgd
heeft, na een dienstverband van minder
dan vijf jaar vrijwillig verlaat, dient hij de
residuele kosten van deze opleiding aan
de onderneming of
infrastructuurbeheerder terug te betalen.*

*De gedetailleerde uitvoeringsbepalingen
terzake worden vastgesteld op basis van
een aanbeveling van het Agentschap, ter
uitvoering van artikel 17 van verordening
881/2004.*

Amendement 33
Artikel 22, alinea 1

Bij de procedure ter verkrijging van het in artikel 12, lid 1, genoemde rijbewijs, alsmede ter verkrijging van de geharmoniseerde aanvullende verklaring, worden examens vastgesteld en examinatoren aangewezen ter verificatie van de vereiste beroepskwalificaties. Deze examens vinden plaats onder toezicht van commissies van **bevoegde en door de bevoegde instantie erkende** examinatoren; **zij worden op zodanige wijze georganiseerd dat** belangenconflicten **worden vermeden.**

Bij de procedure ter verkrijging van het in artikel 12, lid 1, genoemde rijbewijs, alsmede ter verkrijging van de geharmoniseerde aanvullende verklaring, worden examens vastgesteld en examinatoren aangewezen ter verificatie van de vereiste beroepskwalificaties. Deze examens vinden plaats onder toezicht van commissies van examinatoren **die bevoegd, onafhankelijk, onpartijdig en vrij van belangenconflicten zijn. De examinatoren die de bekwaamheden verifiëren die voor de verkrijging van een rijbewijs nodig zijn, worden erkend overeenkomstig artikel 18.**

Motivering

Er is geen bewijs dat, als de examinatoren die de voor de geharmoniseerde aanvullende verklaring vereiste bekwaamheden verifiëren, door de bevoegde instantie worden erkend, dit meer baten heeft dan kosten.

Amendement 34
Hoofdstuk IX, titel

Certificering van *andere personeelsleden*

Certificering van *treinpersoneel*

Motivering

Zie de amendementen op artikel 1 en 2 van het voorstel voor een richtlijn.

Amendement 35
Artikel 25

*Bepalingen die op andere personeelsleden
van toepassing zijn*

***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, dient*** in het bezit te zijn van
een door de bevoegde instantie afgegeven
certificaat, zulks overeenkomstig het
bepaalde in dit artikel.

***De artikelen 4 tot en met 24 zijn mutatis
mutandis van toepassing op
bovenvermelde andere personeelsleden,
behalve waar het de criteria ten aanzien
van opleiding, basisvaardigheden en
beroepskwalificaties betreft.***

Deze worden als volgt vastgesteld:

– hetzij via de desbetreffende TSI's

***– hetzij via de criteria die door het
Agentschap in het kader van artikel 17
van Verordening (EG) nr. .../2004 worden
voorgesteld en vervolgens door de***

*Bepalingen die op treinpersoneel van
toepassing zijn*

Alle treinpersoneel dient in het bezit te
zijn van een door de bevoegde instantie
afgegeven certificaat, zulks
overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.

***Het Europese spoorwegagentschap
onderzoekt vóór 1 januari 2009 de
profielen en taken van het overige
treinpersoneel met inachtneming van de
gevolgen daarvan voor de
verkeersveiligheid. Aan de hand van dit
onderzoek stelt het Agentschap eventueel
een certificering met inachtneming van de
onderhavige richtlijn en uniforme
Europese kwalificatienormen voor.***

***Op basis van deze voorstellen stelt de
Commissie een certificeringsregeling op
voor treinpersoneel, overeenkomstig de
procedure waarnaar wordt verwezen in
artikel 30, lid 2. Na goedkeuring wordt
deze regeling als integraal onderdeel
opgenomen in deze richtlijn en in een
bijlage hierbij uiteengezet.***

***Zolang deze regeling niet is goedgekeurd
worden de uit hoofde van de richtlijnen
96/48/EG en 2001/16/EG goedgekeurde
TSI's toegepast op het treinpersoneel.***

Commissie worden goedgekeurd volgens de in artikel 30, lid 2, bedoelde procedure.

Indien dergelijke communautaire regels ontbreken, stelt de bevoegde instantie de in acht te nemen minimumeisen vast en publiceert zij deze.

Indien dergelijke communautaire regels ontbreken, stelt de bevoegde instantie de in acht te nemen minimumeisen vast en publiceert zij deze.

Amendement 36
Artikel 28, letter c bis) (nieuw)

c bis) bestuurders die alleen treinen besturen op delen van trajecten die gesloten zijn voor het normale verkeer wegens onderhoud, vernieuwing of modernisering van het spoorwegnet.

Motivering

Bestuurders die alleen onderhoudsmachines besturen op delen van trajecten die gesloten zijn wegens onderhoud enz. hoeven niet even opgeleid en gekwalificeerd te zijn als bestuurders op het spoorwegnet dat volledig in gebruik is. Er is geen reden om deze bestuurders de bijkomende last op te leggen van een vergunningssysteem; hierdoor zouden alleen de exploitatiekosten van het spoorwegnet stijgen. Op deze bestuurders blijven de controles van toepassing die de infrastructuurbeheerder instelt als onderdeel van zijn systeem voor veiligheidsbeheer, door de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 11, lid 1 van Richtlijn 2004/49/EG goedgekeurd.

Amendement 37
Artikel 29

De bijlagen worden aangepast aan de vooruitgang van wetenschap en techniek volgens de procedure van artikel 30, lid 2.

De bijlagen worden aangepast aan de vooruitgang van wetenschap en techniek volgens de procedure van artikel 30, lid 2, ***met volledige inachtneming van de procedures en bevoegdheden waarin is voorzien in verordening 881/2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegagentschap, met name de artikelen 3, 4, 6, 12 en 17 daarvan.***

De sociale partners worden in het kader van het bij besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998* ingestelde "Comité voor de sectoriële dialoog" bij de aanpassing van de bijlagen betrokken.

** PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.*

Motivering

Sommige elementen van de bijlagen vallen reeds onder TSI's of zullen worden geregeld of

gepreciseerd door TSI's waaraan momenteel wordt gewerkt, met name de TSI "exploitatie". Er dient dan ook op te worden toegezien dat deze teksten volledig coherent zijn. Een soepele procedure van herziening van de bijlagen kan worden overwogen, maar dan met volledige inachtneming van de bepalingen en procedures waarin is voorzien in de verordening tot oprichting van een Europees Spoorwegagentschap wat de goedkeuring van de TSI's betreft.

Amendement 38
Artikel 31, alinea 1

Het Agentschap evalueert de gang van zaken bij de certificering van treinbestuurders in overeenstemming met deze richtlijn. Het legt de Commissie uiterlijk op **1 januari 2010** een verslag voor met daarin eventueel aanbevelingen voor de verbetering van het systeem met betrekking tot de procedures voor de afgifte van rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen, de erkenning van opleidingscentra en examinatoren, het door de bevoegde instanties ingevoerde kwaliteitssysteem, de wederzijdse erkenning van certificaten en de mobiliteit op de arbeidsmarkt.

Het Agentschap evalueert de gang van zaken bij de certificering van treinbestuurders in overeenstemming met deze richtlijn **en andere ontwikkelingen in de lidstaten op het gebied van het beheer van de bekwaamheden van treinbestuurders**. Het legt de Commissie uiterlijk op **1 januari 2009** een verslag voor met daarin eventueel aanbevelingen voor de verbetering van het systeem met betrekking tot de procedures voor de afgifte van rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen, de erkenning van opleidingscentra en examinatoren, het door de bevoegde instanties ingevoerde kwaliteitssysteem, de wederzijdse erkenning van certificaten en de mobiliteit op de arbeidsmarkt.

Motivering

De kosten-batenanalyse die de Commissie van de tweede etappe van deze regeling voor het verlenen van vergunningen maakt (blz. 17-18), bevat fouten en overtuigt niet. Voor de uitbreiding van de regeling naar bestuurders die niet van plan zijn in een andere lidstaat te werken, is een besluit nodig van de Commissie via comitologie, op basis van een deugdelijke beoordeling door het Europees Spoorwegagentschap, gelet op de reële kosten die de invoering van de regeling en de uitvoering ervan voor internationale bestuurders met zich meebrengt.

De tenuitvoerlegging van deze richtlijn hangt nauw samen met de openstelling van de spoorwegmarkten, in het door richtlijn 91/440 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap bepaalde tempo. Aangezien de markt van het goederenvervoer op 1 januari 2007 helemaal moet zijn opengesteld voor concurrentie en de lidstaten uiterlijk op die datum de certificeringsregeling voor het betrokken personeel dienen in te voeren, moet het Agentschap in staat zijn reeds op 1 januari 2009 een eerste balans op te maken.

Amendement 39
Artikel 33, lid 1, alinea 1

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] aan

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op **31**

deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onmiddellijk de tekst van deze bepalingen toekomen, alsmede een correspondentietabel tussen die bepalingen en deze richtlijn.

¹ *Vierentwintig maanden na de datum van inwerkingtreding.*

december 2006 aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onmiddellijk de tekst van deze bepalingen toekomen, alsmede een correspondentietabel tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Motivering

Zoals in de amendementen op de artikelen 3 en 33 dient ook hier duidelijk te worden gesteld dat deze richtlijn de onontbeerlijke aanvulling vormt op de openstelling van de spoorwegmarkten, en dat ze dan ook in eenzelfde tempo ten uitvoer moet worden gelegd.

Amendement 40 Artikel 34, leden 1 en 1 bis (nieuw),

1. Deze richtlijn wordt geleidelijk ten uitvoer gelegd in de volgende etappes:

a) Gedurende de eerste etappe (2006-2008) zetten de lidstaten deze richtlijn om. De in artikel 20 genoemde registers worden aangelegd.

b) ***Gedurende de tweede etappe (2008-2010)*** wordt een eerste groep treinbestuurders overeenkomstig deze richtlijn gecertificeerd; het betreft dan treinbestuurders ***voor grensoverschrijdende diensten. Aan het einde van deze etappe kan aan de hand van het door het Agentschap krachtens artikel 31 opgestelde verslag een eerste balans worden opgemaakt.***

c) ***Gedurende de derde etappe (2010-2015)*** worden de overige treinbestuurders en de andere personeelsleden gecertificeerd.

1. Deze richtlijn wordt geleidelijk ten uitvoer gelegd in de volgende etappes:

a) Gedurende de eerste etappe (2006-2008) zetten de lidstaten deze richtlijn om. De in artikel 20 genoemde registers worden aangelegd.

b) ***Met ingang van 1 januari 2007*** wordt een eerste groep treinbestuurders overeenkomstig deze richtlijn gecertificeerd; het betreft dan treinbestuurders ***die locomotieven en treinen besturen waarvan het toegangsrecht tot het communautaire spoornet voortvloeit uit richtlijn 91/440/EEG en die passagierstreinen besturen die worden geëxploiteerd in het kader van grensoverschrijdende samenwerking tussen ondernemingen.***

c) ***Met ingang van 1 januari 2009, en op basis van een door de Commissie overeenkomstig art. 25 goed te keuren voorstel, wordt treinpersoneel gecertificeerd volgens deze richtlijn.***

c bis) Met ingang van 1 januari 2010 worden de overige bestuurders gecertificeerd volgens deze richtlijn.

1 bis. Op verzoek van een lidstaat vraagt de Commissie het Agentschap om in overleg met de verzoekende lidstaat een kosten/baten-analyse uit te voeren van de toepassing van deze richtlijn op

treinbestuurders en -personeel die/dat uitsluitend op het grondgebied van die lidstaat werkzaam zijn/is. Deze kosten/baten-analyse beslaat een periode van 10 jaar en wordt aan het einde van de in lid 1, letter a) vermelde etappe voorgelegd aan de Commissie.

Wanneer deze kosten/baten-analyse uitwijst dat de baten van de toepassing van de richtlijn op voornoemd personeel niet opwegen tegen de kosten, neemt de Commissie binnen 6 maanden na overlegging van de analyse een besluit, overeenkomstig de procedure van artikel 30, lid 2. In dat besluit kan het desbetreffende treinpersoneel vrijgesteld worden van de toepassing van de punten c) en c bis).

Amendement 41
Artikel 34, lid 3

3. De lidstaten vervangen alle vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn en gedurende de overgangsperiode afgegeven certificaten vóór 2015 door rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen overeenkomstig deze richtlijn.

3. Onverminderd het bepaalde in lid 1, letter a), vervangen de lidstaten alle vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn en gedurende de overgangsperiode afgegeven certificaten vóór 2015 door rijbewijzen en geharmoniseerde aanvullende verklaringen overeenkomstig deze richtlijn.

Amendement 42
Artikel 34, lid 5

5. Gedurende de tweede etappe bekijkt het Agentschap de mogelijkheid van het gebruik van een chipkaart in plaats van het rijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring waarvan sprake is in artikel 4. Een dergelijke chipkaart zou het voordeel hebben dat beide certificaten worden gecombineerd en dat zij ook in het kader van andere toepassingen kan worden gebruikt, namelijk voor veiligheidsdoeleinden of bij de treinbestuurdersadministratie. In voorkomend geval keurt de Commissie, volgens de procedure van artikel 30, lid 2, en op basis van een door het Agentschap uitgewerkt project, de technische en

5. Het Agentschap **kan op elk ogenblik** de mogelijkheid van het gebruik van een chipkaart in plaats van het rijbewijs en de geharmoniseerde aanvullende verklaring waarvan sprake is in artikel 4 **bekijken**. Een dergelijke chipkaart zou het voordeel hebben dat beide certificaten worden gecombineerd en dat zij ook in het kader van andere toepassingen kan worden gebruikt, namelijk voor veiligheidsdoeleinden of bij de treinbestuurdersadministratie. In voorkomend geval keurt de Commissie, volgens de procedure van artikel 30, lid 2, en op basis van een door het Agentschap uitgewerkt project, de technische en

functionele specificaties van een dergelijke chipkaart goed.

functionele specificaties van een dergelijke chipkaart goed.

Motivering

Aanpassing als gevolg van de schrapping van de geleidelijke tenuitvoerlegging met amendement 101.

Amendement 43 Bijlage III, lid 3.2, alinea 1

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig en na elk arbeidsongeval gecontroleerd. De bedrijfsarts of de medische dienst van de onderneming kan besluiten een aanvullend medisch onderzoek te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van dertig dagen of meer. De werkgever kan de bedrijfsarts vragen de lichamelijke geschiktheid van de treinbestuurder te controleren, wanneer hij deze om veiligheidsredenen heeft geschorst.

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig en na elk arbeidsongeval **en bij werkonderbrekingen na een ongeval met personen** gecontroleerd. De bedrijfsarts of de medische dienst van de onderneming kan besluiten een aanvullend medisch onderzoek te verrichten, in het bijzonder na een ziekteverlof van dertig dagen of meer. De werkgever kan de **erkende** bedrijfsarts vragen de lichamelijke geschiktheid van de treinbestuurder te controleren, wanneer hij deze om veiligheidsredenen heeft geschorst.

Motivering

Treinbestuurders worden in de praktijk vaak met gevallen van suicide geconfronteerd. Deze betekenen voor de betrokkenen vaak een hoge mate van belasting. Om de veilige bedrijfsvoering ook verder te verzekeren is het nodig dat deze belasting wordt onderkend en de betrokkenen hulp wordt geboden ter voorkoming van het posttraumatische stresssyndroom. Om stigmatisering van individuele personen te voorkomen moet de aanwezigheid van het aanbod tot begeleiding worden voorgeschreven.

Amendement 44 Bijlage III, lid 4.5.3.

4.5.3. Lichaamsbouw

Schrappen

De antropometrische afmetingen van het personeel dienen verenigbaar te zijn met een veilig gebruik van het rollend materieel. Treinbestuurders mogen niet worden ingezet of toestemming krijgen om op bepaalde types rollend materieel te rijden, indien hun lengte, gewicht of andere kenmerken risico's opleveren bij de besturing van dit materieel.

Motivering

Richtlijn 89/391/EEG betreffende de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk gaat in een andere richting. Niet de werknemer moet zich aan de

werkplek aanpassen maar de werkplek dient geschikte worden gemaakt voor een veilige en gezonde uitoefening van de dienst.

TOELICHTING

Dit voorstel voor een richtlijn heeft tot doel geharmoniseerde Europese normen vast te stellen voor de certificering van treinbestuurders, in het licht van de reeds op gang gebrachte openstelling van het railgoederenvervoer (sinds 15 maart 2003 voor het internationale vervoer, vanaf 1 januari 2007 voor cabotage), en waarschijnlijk ook, maar dan op langere termijn, van het reizigersvervoer.

In het kader van de sectorale sociale dialoog hebben de spoorwegondernemingen (CER) en de vakbonden van werknemers in de spoorwegsector (ETF) deze ontwerp tekst grotendeels voorbereid en zijn ze erop vooruitgelopen, door op 27 januari 2004 een collectieve arbeidsovereenkomst te sluiten die voorbeeldig kan worden genoemd, en die betrekking heeft op, enerzijds, de arbeidsvoorwaarden (in het Frans "conditions d'utilisation") van het mobiele personeel dat werkzaam is bij grensoverschrijdende diensten van het spoorwegvervoer, en anderzijds een Europees rijbewijs voor treinbestuurders die voor grensoverschrijdende diensten worden ingezet. Het voorstel voor een richtlijn is grotendeels gebaseerd op deze overeenkomst. Wij verwelkomen het voorstel van de Commissie dan ook als een beslissende stap naar de totstandbrenging van een Europese spoorwegruimte, temeer daar er reeds ruime consensus bestaat over de wenselijkheid van een richtlijn terzake.

1. Inhoud van het voorstel een richtlijn

Het voorstel voor een richtlijn voorziet in een certificeringsregeling op twee niveaus voor alle treinbestuurders en het overige bij de besturing van de trein betrokken personeel op het gehele Europese spoorwegnet. Het is de bedoeling één enkel certificeringsmodel in te voeren.

Het eerste niveau betreft de afgifte, door de bevoegde instanties van de lidstaten, van een rijbewijs op basis van geharmoniseerde medische, taalkundige en beroepscriteria. Het rijbewijs is het persoonlijk eigendom van de bestuurder. De bevoegde autoriteit kan bepaalde van deze taken delegeren aan met name de spoorwegondernemingen. Het rijbewijs is onderworpen aan de algemene regeling voor de erkenning van beroepskwalificaties van het Europees recht (richtlijn 92/51).

Het tweede niveau betreft de geharmoniseerde aanvullende verklaring voor de specifieke infrastructuur en het specifieke rollend materieel waarvan treinbestuurders gebruik mogen maken. De verklaring wordt afgegeven door de spoorwegondernemingen volgens procedures die eigen zijn aan deze ondernemingen.

De examinatoren voor de twee certificeringsniveaus worden erkend door de nationale veiligheidsautoriteit. De criteria voor de examens en de keuze van de examinatoren worden voorgesteld door het Spoorwegagentschap en goedgekeurd door de Commissie of, bij ontstentenis, de nationale veiligheidsinstanties.

De nationale veiligheidsinstanties houden een interoperabel register bij van de in de Europese Unie afgegeven rijbewijzen en aanvullende verklaringen. Zij zijn gehouden de gegevens met betrekking tot de rijbewijzen en verklaringen mede te delen aan de instanties van de andere lidstaten, het Spoorwegagentschap en de spoorwegondernemingen.

Het certificaat wordt regelmatig gecontroleerd en kan worden gewijzigd of ingetrokken.

Het systeem zal fasegewijs worden ingevoerd. De bestuurders die in het grensoverschrijdende verkeer worden ingezet worden het eerst gecertificeerd, in 2008 -2010, de andere bestuurders en het overige bij de besturing betrokken personeel in 2010-2015.

2. Opmerkingen van de rapporteur

Wij wensen ons hier te beperken tot de punten die aanleiding kunnen geven tot discussies en controversen, zoals is gebleken uit de eerste gedachtewisseling in onze commissie op 6 oktober ll., en uit de contacten die uw rapporteur met diverse vertegenwoordigers van de spoorwegsector heeft gehad.

2.1 Toepassingsgebied van de richtlijn

Hier doen zich twee soorten problemen voor:

a) Het personeel dat onder de richtlijn valt

Het voorstel voor een richtlijn betreft rechtstreeks vooral de treinbestuurders, maar andere leden van het treinpersoneel dragen ontegensprekelijk ook bij aan de veiligheid in treinen. Er dient dus ook te worden voorzien in Europese regelgeving voor deze personeelscategorie, maar het lijkt ons voorbarig ze reeds rechtstreeks in deze richtlijn te integreren, in elk geval niet in de door de Commissie in de artikelen 1 en 2 voorgestelde termen, omdat dit de structuur van het voorstel aanzienlijk aantast.

Uw rapporteur stelt dan ook voor de in artikel 2 gegeven definities te wijzigen en te verduidelijken, teneinde enerzijds een duidelijk onderscheid te maken tussen treinbestuurders en andere personeelsleden, en anderzijds alleen het treinpersoneel dat indirect bij de besturing van de trein betrokken is onder het toepassingsgebied van de richtlijn te doen vallen. Voor de certificering van deze personeelscategorie gelden de bepalingen van artikel 25 (amendementen 7, 8, 9, 10, 15, 16, 17).

b) Het tijdschema voor de vervoerssectoren in kwestie

De Commissie stelt voor de certificeringsregeling toe te passen op het gehele spoorwegnet (artikel 3), maar dan fasegewijs (artikel 34): in 2008-2010 zullen alleen de treinbestuurders die voor grensoverschrijdende diensten worden ingezet moeten worden gecertificeerd conform de in de richtlijn vastgestelde procedures. De andere (nationale) bestuurders zullen tussen 2010 en 2015 moeten worden gecertificeerd. Er is tevens voorzien in een evaluatieverslag van het Spoorwegagentschap aan het eind van de eerste fase (artikel 31).

Uw rapporteur stelt voor dit tijdschema te vereenvoudigen en af te stemmen op de Europese termijnen voor de openstelling van de netwerken, door zich eerst te concentreren op de bestuurders van het goederenvervoer (aangezien het hele goederenvervoer per 1 januari 2007 zal moeten zijn opengesteld voor concurrentie), alvorens een uitbreiding van de certificeringsregeling in overweging te nemen, op basis van het evaluatieverslag van het Spoorwegagentschap (wij stellen voor dat dit verslag uiterlijk op 1 januari 2009 wordt gepubliceerd, een jaar eerder dan voorgesteld door de Commissie) en rekening houdend met de Europese besluiten betreffende de openstelling van het reizigersvervoer (amendementen 10, 21, 22, 23 en 24).

2.2 Het probleem van de kosten en de eigendom van de opleiding

De treinbestuurders zullen worden opgeleid door instanties die worden erkend door de nationale veiligheidsautoriteiten en het Europees Spoorwegagentschap. Spoorwegondernemingen zullen dus ook in de toekomst treinbestuurders kunnen opleiden, zoals thans in de meeste lidstaten het geval is. De basisopleiding en de aanvullende opleiding van een bestuurder zal dan ook grotendeels worden gefinancierd door spoorwegondernemingen. De opleiding van een treinbestuurder kost ongeveer 50.000 euro.

Uw rapporteur is van oordeel dat in een context van openstelling voor concurrentie en om onnodige en kostbare geschillen te voorkomen, dient te worden voorzien in een clause die de investering van de spoorwegondernemingen op dit gebied beschermt. Hij stelt dan ook voor een nieuw artikel in te lassen waarin wordt gesteld dat bij vrijwillig vertrek van een bestuurder bij een spoorwegonderneming die hem heeft opgeleid, de bestuurder verplicht is de spoorwegonderneming schadeloos te stellen voor een bedrag in verhouding tot de residuele kosten van de opleiding, op basis van geharmoniseerde criteria die dienen te worden vastgesteld in een aanbeveling van het Spoorwegagentschap (amendement 14).

2.3 Het probleem van de tewerkstellbaarheid en het in aanmerking nemen van de beroepservaring van de bestuurder

In een context van openstelling voor concurrentie lijkt het daarentegen absoluut noodzakelijk dat treinbestuurders van een onderneming waarvan een dienst naar een concurrent is gegaan gemakkelijk weer een baan vinden. Treinbestuurders moeten zich daarom kunnen beroepen op hun kwalificaties voor een spoorlijn of een dienst, door een door de spoorwegonderneming afgegeven geharmoniseerde aanvullende verklaring over te leggen. De nieuwe werkgever kan dan de opleiding met het oog op de afgifte van een nieuwe geharmoniseerde aanvullende verklaring verlichten. Amendement 13 is daarop gericht, en moet worden gezien in samenhang met en als aanvulling op amendement 14, dat tot doel heeft de werknemer die de bestuurder heeft opgeleid schadeloos te stellen voor de residuele kosten van zijn opleiding.

2.4 Het probleem van de verenigbaarheid met de TSI's, met name wat de herziening van de bijlagen betreft

Uw rapporteur wijst erop dat de in de bijlagen II tot VI vastgestelde minimumeisen voor bestuurders wat het verkrijgen van het rijbewijs (deel 1) en de geharmoniseerde aanvullende verklaring (deel 2) betreft grotendeels

onder de werkingssfeer van de TSI's vallen, op grond van de richtlijnen 96/48 en 2001/16, zoals gewijzigd bij richtlijn 2004/50. Men kan zich dan ook afvragen of ze in de thans voorgestelde richtlijn wel op hun plaats zijn.

Uw rapporteur is van oordeel dat de bijlagen in het huidige voorstel voor een richtlijn dienen te worden gehandhaafd om twee essentiële redenen:

- het voorwerp van de richtlijn impliceert dat de minimumeisen voor de kwalificatie en dus de certificering van het personeel duidelijk worden omschreven;
- over de meeste van deze minimumeisen hebben de betrokken partijen overeenstemming bereikt in het kader van de sectorale sociale dialoog, en nieuwe onderhandelingen daarover in het kader van de TSI's zijn dus nutteloos.

Een eventuele aanpassing van de richtlijn aan de vooruitgang op technisch en menselijk gebied zou veel tijd in beslag nemen en in technisch opzicht ingewikkeld zijn. Om dit te voorkomen stelt uw rapporteur voor dat voor een eventuele herziening van de richtlijn dezelfde methode wordt toegepast als voor de goedkeuring van de TSI's, met volledige inachtneming van de procedures waarin is voorzien in richtlijn 2004/50 en verordening 881/2004 tot oprichting van het Europees Spoorwegagentschap (amendementen 6, 18, 19 en 20).

PROCEDURE

Titel	Certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap		
Document- en procedurenummers	COM[(2004)0142 – C6-0002/2004 – 2004/0048(COD)]		
Rechtsgrondslag	art. 251, lid 2 en art. 71 EG		
Reglementsartikel(en)	art. 51		
Datum indiening bij EP	4.3.2004		
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 15.9.2004		
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	EMPL 15.9.2004		
Geen advies Datum besluit	EMPL 20.9.2004		
Nauwere samenwerking Datum bekendmaking			
Rapporteur(s) Datum benoeming	Gilles Savary 1.9.2004		
Vervangen rapporteur(s)			
Vereenvoudigde procedure Datum besluit			
Raadpleging Europees Economisch en Sociaal Comité Datum EP-besluit			
Raadpleging Comité van de regio's Datum EP-besluit			
Behandeling in de commissie	6.10.2004	23.10.2004	19.1.2005
Datum goedkeuring	19.4.2005		
Uitslag eindstemming	voor: 39 tegen: 0 onthoudingen: 3		
Bij de eindstemming aanwezige leden	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Fausto Correia, Den Dover, Elisabeth Jeggle, Willem Schuth, Dominique Vlasto		
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 178, lid 2)			
Datum indiening– A[5]	3.5.2005	A6-0133/2005	
Opmerkingen	...		