



Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11
B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

DAS ANSTEHENDE 4. EISENBAHNPAKET

ZUKÜNFTIGE AUFGABEN DER EUROPÄISCHEN EISENBAHNAGENTUR

ETF-POSITIONSPAPIER

18. September 2012

ZUSAMMENFASSUNG

Grundsätzlich unterstützt die ETF eine größere Rolle der ERA bezüglich einer europaweiten Fahrzeugzulassung, legt aber Nachdruck auf die höchsten Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutznormen.

Der Standpunkt der ETF zur zukünftigen Rolle und zu den Aufgaben der ERA auf einen Blick:

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation:

- Betont, dass die primäre Rolle der ERA die eines Aufpassers für die Eisenbahnsicherheit im europäischen Eisenbahnraum sein muss. Sie darf kein Akteur sein, der Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit einander gegenüberstellt.
- Glaubt fest daran, dass eine Harmonisierung der Sicherheitsnormen die nationalen Normen niemals zurückstufen darf. Sicherheit ist ein Vermögenswert des Eisenbahnsektors und die einschlägigen Regeln sind keine Hindernisse für den Binnenmarkt!
- Betrachtet die Einführung eines einzigen Sicherheitszertifikates kritisch.
- Glaubt, dass die Agentur eine überzeugte Verfechterin einer „gerechten Kultur“ sein sollte, die das Personal ermutigt, Risiken, Zwischenfälle und Unfälle ohne die Gefahr einer Schuldzuweisung zu melden (No-Blame-Politik).
- Glaubt, dass die Befugnisse der ERA hinsichtlich Überwachung und Kontrolle der Befolgung der Sicherheitsvorschriften einer Stärkung bedürfen, allerdings eine neutralere Rolle für die Agentur erfordern, unabhängig von der Europäischen Kommission.
- Ist überzeugt, dass die technische und betriebliche Interoperabilität ein wichtiges Element darstellt, um die Leistung der europäischen Bahnen zu verbessern. Dennoch sollte Interoperabilität niemals auf Kosten der Sicherheit verfolgt werden.
- Unterstreicht, dass sich die europaweite Zulassung von Fahrzeugen durch die ERA an den höchsten betrieblichen und beruflichen Sicherheitsnormen orientieren muss; keine



President Lars Lindgren

General Secretary Eduardo Chagas

Vice Presidents Alexander Kirchner
Brigitta Paas



Herabstufung der Normen bezüglich Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit.

- Fordert, dass die ERA eine horizontale Arbeitsgruppe für Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit (OHS) mit einer gleichwertigen Besetzung aus gewerkschaftlichen OHS-Experten und OHS-Sachverständigen der Geschäftsleitungen einrichtet.
- Beharrt darauf, dass die ERA ein Mandat für das Vorschlagen regelmäßiger Kontrollen und Durchsetzungsvorschriften für die Lenk- und Ruhezeit der Lokführer bekommt, einschließlich der Definition der technischen Merkmale für ein Aufzeichnungsgerät.
- Beharrt auf einer europäischen Zertifizierung des Zugbegleitpersonals (Schaffner) nach dem Abbild der Zertifizierung der Lokführer.
- Vertritt die Auffassung, dass für alle Berufskategorien mit Sicherheitsrelevanz/Sicherheitsaufgaben im Eisenbahnsektor eine harmonisierte EU-Definition der Aufgaben, Kompetenzen und Ausbildungsanforderungen auf einer hohen Ebene notwendig ist.
- Begrüßt die Aufnahme der Arbeitnehmervertreter in die ERA-Arbeitsgruppen, verurteilt aber die geringe Wertschätzung für die Auffassung der ETF-Vertreter. Beantragt eine vollständige finanzielle Entschädigung für die Arbeit der Arbeitnehmervertreter in den Arbeitsgruppen.

Die ETF ist eine paneuropäische Gewerkschaftsorganisation, die mehr als 2,5 Millionen Transportbeschäftigte aus 243 Gewerkschaften und 41 europäischen Ländern in allen Verkehrsträgern vertritt. Im Eisenbahnsektor vertritt die ETF 850.000 Bahnbeschäftigte, die in 83 Gewerkschaften in 37 Ländern organisiert sind.

1) EINLEITUNG

Die ETF unterstützte die Einrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur als Sicherheitsagentur, um die Eisenbahnsicherheit in Europa zu bewahren und zu verbessern, insbesondere im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum. Heute zählt die ERA drei Abteilungen, die sich mit Interoperabilitätsfragen befassen (Interoperabilität, gegenseitige Anerkennung des rollenden Materials, ERTMS) und nur eine Sicherheitsabteilung. Die Europäische Eisenbahnagentur konzentriert sich eindeutig auf die Förderung der technischen Interoperabilität. Hinsichtlich der Eisenbahnsicherheit konzentrieren sich die Aufgaben der ERA auf die Harmonisierung der Sicherheitskultur in Europa mit der inhärenten Gefahr einer Harmonisierung nach unten.

Die ETF fordert, dass die Europäische Eisenbahnagentur zu einer Hüterin der Eisenbahnsicherheit im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum wird. Die ETF fordert, dass Mitarbeiterkompetenzen, Aus- und Weiterbildung, akzeptable Arbeitszeitregeln, die Einhaltung selbiger sowie hochwertige Gesundheits- und Sicherheitsnormen am Arbeitsplatz als grundlegendes Element der Eisenbahnsicherheit betrachtet werden (der Faktor Mensch,) und dass die ERA zur Hüterin von Normen erster Güte im Namen der Eisenbahnsicherheit wird. Die ETF vertritt die Auffassung, dass die ERA einen neutraleren Status haben soll, von der Europäischen Kommission unabhängig und nur Rechenschaft schuldig gegenüber dem europäischen Gesetzgeber.

2) SICHERHEIT

Das hohe Sicherheitsniveau ist ein Vorteil und eine unabdingbare Voraussetzung für die Entwicklung des Eisenbahnsektors auf dem europäischen Verkehrsmarkt und darf nicht gefährdet werden. Um dieses hohe Niveau zu bewahren und zu verbessern, muss Sicherheit für die europäischen Gesetzgeber und die Europäische Eisenbahnagentur oberste Priorität genießen.

Den nationalen Sicherheitsbehörden sollten keine Veränderungen der Sicherheitsregelungen durch TSI's oder andere Mittel aufgezwungen werden, wenn die Veränderungen die Sicherheit nicht verbessern – oder die Eisenbahnsicherheit mindestens auf dem gleichen Niveau halten. Das sollte durch Risikobewertungen dokumentiert werden.

Die ETF kritisiert ausdrücklich ein Verhalten, bei dem das Sicherheitsargument als ein Argument für Protektionismus betrachtet wird, oder das eine vermeintliche überzogene Qualität in Bezug auf Sicherheit anprangert. Die ETF kritisiert ausdrücklich den Ansatz gegenüber nationalen Sicherheitsvorschriften als Hindernisse für den Eisenbahn-Binnenmarkt. Die ETF sieht einen Kosten-Nutzen-Ansatz bei Beschlüssen über Sicherheitsmaßnahmen kritisch und fordert in jedem Fall, keine Reduzierung des Sicherheitsniveaus auf der Basis von Kosten-Nutzen-Bewertungen zuzulassen. Wir können auch nicht akzeptieren, dass sich gute nationale Sicherheitsvorschriften im Namen der Harmonisierung verschlechtern.

Die erste Aufgabe der Eisenbahnagentur soll **das Aufspüren von Sicherheitsrisiken** im nun offenen Eisenbahnsystem in Europa sein. Der Schwerpunkt auf der Harmonisierung der Eisenbahn-Sicherheitssysteme in Europa birgt die Gefahr, dass neue Risiken eines Systems mit mehreren Akteuren und vielen Schnittstellen übersehen werden.

Ein äußerst wichtiger Schwerpunkt sollte die Identifikation neuer Sicherheitsrisiken im Zuge der aktuellen offenen Zugangspolitik sein. Das trifft zum Beispiel zu, wenn sicherheitskritische Aufgaben fremdvergeben werden, beispielsweise wichtige betriebliche Aufgaben wie das Fahren oder auch die Instandhaltung von Zügen. Genauso wichtig sind die zahlreichen Schnittstellen zwischen den einzelnen Akteuren im Eisenbahnsektor wie Sicherheitsbehörden, Infrastrukturmanager, Zugbetreiberunternehmen und Subunternehmer auf verschiedenen Ebenen.

Die Europäische Eisenbahnagentur sollte sich darauf konzentrieren, die nicht gemäß der Meldeanforderungen der Eisenbahnstatistikverordnung bzw. der Sicherheitsrichtlinie gemeldeten Schwachstellen und Probleme zu finden.

Die Zahl der Mitarbeiter in sicherheitskritischen Bereichen, das Pensum der Arbeitszeit und/oder die Zahl der Überstunden sollte man beispielsweise als Indikator betrachten und als sicherheitskritische Aspekte untersuchen. Der drastische Zuwachs von krankheitsbedingten Ausfalltagen und Burnout-Fällen aufgrund des Personalmangels und der Überlastung sollten ein weiterer Indikator sein. Ebenso sind die Einhaltung bzw. Missachtung von Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitregeln sowie die Anzahl auswärtiger Ruhezeiten Indikatoren.

Die Aufgabe der Agentur sollte die starke Unterstützung einer „angemessenen Meldekultur“ (*just culture*) in den Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, eine Politik der Nicht-Verunglimpfung von Mitarbeitern, die Zwischenfälle und Beinahe-Unfälle melden. Sie sollte prozedurale und gesetzliche Anforderungen vorschlagen, um eine solche Kultur durchzusetzen.

Die ETF erwartet von der Europäischen Eisenbahnagentur, eine Hüterin der Eisenbahnsicherheit zu sein und kein Akteur, der Sicherheit gegen Wettbewerbsfähigkeit stellt.

In dieser Hinsicht spart die ETF nicht mit Kritik an der Absicht zur Einführung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in allen EU-Mitgliedstaaten anerkannt und Operationen durch ganz Europa und in allen europäischen Ländern ohne vorherige Prüfung der jeweiligen nationalen Sicherheitsbehörden, ob das Unternehmen die nötigen Fachkompetenzen für den sicheren Betrieb auf einem bestimmten Netz besitzt, ermöglichen wird.

In Bezug auf Eisenbahnsicherheit vertritt die ETF die Auffassung, dass die ERA-Befugnisse zur Überwachung und Kontrolle der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften gestärkt werden sollen. Die ERA muss die Gelegenheit erhalten, unabhängig von den europäischen oder nationalen politischen Entscheidungsträgern zu arbeiten. Die ETF vertritt die Auffassung, dass die ERA noch immer zu sehr im Schatten der EU-Kommission steht.

3) INTEROPERABILITÄT – FAHRZEUG(TYPEN)-ZULASSUNG

Nach Meinung der ETF sind technische und betriebliche Interoperabilität ein wichtiges Element für die Verbesserung der Leistung der Bahnen in Europa. Die anderen Elemente sind eine angemessene Finanzierung der Infrastrukturentwicklung und des öffentlichen Dienstes und ein entschiedenes politisches Bekenntnis für einen *Modal Shift* über die Aufnahme aller externen Kosten in die Benutzergebühren für die anderen Verkehrsträger. Die ETF glaubt, dass diese Elemente effizienter

für die Förderung des Eisenbahnverkehrssystems in Europa sind als Marktöffnung und zerstörerischer Wettbewerb.

Nichtsdestotrotz betont die ETF, dass technische und betriebliche Harmonisierung nicht zum Nachteil der Betriebssicherheit verfolgt werden dürfen und insbesondere nicht die Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz des betroffenen Eisenbahnpersonals gefährden dürfen. Gesundheit und Arbeitssicherheit müssen weiterhin in der vollen Verantwortung des Arbeitgebers liegen.

Folgerichtig unterstützt die ETF die Absicht, die Inbetriebnahme von rollendem Eisenbahnmaterial effektiver, schneller und günstiger zu machen, und der Agentur die Befugnis der Fahrzeug(typen)-Zulassung zu verleihen, ganz nach dem Abbild der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA.

Dennoch betonen wir, dass sich Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen für Design und Ausstattung von Personen- und Güterlokomotiven sowie des rollenden Materials am höchsten Schutzniveau orientieren. Erfahrungen mit der Zulassung von Lokomotiven in mehreren Mitgliedstaaten haben gezeigt, dass sich die Normen der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz in den einzelnen Mitgliedstaaten unterscheiden. Sie gehörten zu den Elementen, die eine Anpassung des Designs erforderten. Und wir reden nicht über die Position des Feuerlöschers in der Lokomotive. Wir reden über Lärm und Wetterbedingungen in der Fahrerkabine, Ergonomie am Arbeitsplatz, Sichtanforderungen, usw.

Die ETF unterstreicht, dass sich die europaweite Zulassung von Fahrzeugen durch die ERA an den höchsten Normen für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz orientieren muss. Wir betonen, dass sich die TSI-Anforderungen an den höchsten Normen orientieren, und dass bei nicht vorhandenen europäischen Normen die höchste nationale Norm für eine europaweite Zulassung des fahrenden Materials genutzt werden muss.

4) GESUNDHEIT UND SICHERHEIT AM ARBEITSPLATZ

Die Einrichtung eines harmonisierten Ansatzes zur Eisenbahnsicherheit sowie die Harmonisierung durch Interoperabilität in Technik und Organisation wirken sich auch auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz aus.

Obschon die Richtlinie zur Interoperabilität 2008/57/EG in Artikel 5(3)g die Achtung von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz (GSA) vorschreibt, werden beim Erstellen der technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI) die GSA-Kapitel (Kapitel 4.7 jeder TSI) mit einem technischen Schwerpunkt und nicht aus dem Blickwinkel beruflicher Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz verfasst. Oft umfassen sie nur einen Absatz und verweisen auf die allgemeinen EU-Rechtsvorschriften zu Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Die Experten in den ERA-Arbeitsgruppen sind technische Experten, besitzen aber keine Fachkenntnisse in Fragen zu GSA am Arbeitsplatz oder zum Personal.

Eine Studie von einem Netzwerk von GSA-Experten der Eisenbahn¹, in der die Erarbeitung von CEN- und CENELEC-Normen für den Eisenbahnsektor analysiert wurde, kam zu den gleichen Schlussfolgerungen: Diese Normen berücksichtigen GSA-Anforderungen nicht ausreichend, weil sie aus der Feder technischer Experten ohne das entsprechende Fachwissen stammen.

Seit Beginn der Tätigkeit der ERA fordert die ETF die Einsetzung einer horizontalen Arbeitsgruppe zu Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und Interoperabilität mit paritätischer Besetzung durch GSA-Experten der Gewerkschaften und der Unternehmen. Diese Forderung wurde von der ERA stets aus folgenden Gründen abgelehnt:

- a) Personalmangel;
- b) Fehlendes Mandat;
- c) Mangelnde Kompetenzen, da Fragen der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz eine Angelegenheit des Beratenden Ausschusses der Kommission für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz sowie der GSA-Agentur in Bilbao sind.

Dennoch schließt beispielsweise Richtlinie 89/654/EWG über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz in Arbeitsstätten Lokomotiven oder irgendeinen Arbeitsplatz in einem Transportfahrzeug vom Geltungsbereich der Richtlinie aus.

Die Arbeit in Wartungswerkstätten für Lokomotiven und das andere rollende Material ist völlig anders als die Arbeit in gewöhnlichen Werkstätten und birgt spezifische Gefahren. Ein weiteres Beispiel ist die Instandhaltung der Infrastruktur mit spezifischen Gefahren, die sich aufgrund der verkehrenden Züge von anderen Baustellen unterscheiden. Es gibt eine Reihe spezieller GSA-Gefahren im Eisenbahnsektor, die einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen und von der allgemeinen Gesetzgebung nicht abgedeckt sind.

Zusätzlich untersagen sowohl die Richtlinie zur Eisenbahnsicherheit als auch die Richtlinie zur Interoperabilität den Mitgliedstaaten das Erstellen neuer Vorschriften einschließlich Regeln der Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Andererseits neigen das Ziel der „Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Sektors“, der Einsatz von Kosten-Nutzen-Analysen sogar für Sicherheitsmaßnahmen, technische und betriebliche Harmonisierung sowie das Kostenreduzierungsziel der gegenseitigen Anerkennung des rollenden Materials allesamt dazu, Gesundheits- und Sicherheitsnormen im Eisenbahnsektor auf ein Mindestmaß zu harmonisieren, insbesondere wenn sie von Nicht-GSA-Experten definiert werden; eine immense Bedrohung für die Eisenbahnsicherheit allgemein.

Und schließlich entstehen im Zuge des wachsenden grenzüberschreitenden Bahnverkehrs und des grenzüberschreitenden Einsatzes von mobilem Bahnpersonal zusätzliche betriebliche und berufliche Gesundheits- und Sicherheitsprobleme.

Die ETF fordert, dass die ERA ein klares und unmissverständliches Mandat von der Europäischen Kommission erhält, um eine horizontale Arbeitsgruppe zu Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz einzurichten, die sich paritätisch aus GSA-Experten der Gewerkschaften und der

¹ Verein für die Förderung der Arbeitssicherheit in Europa (VFA), 27. KAN-Bericht „Standardisierung in Bezug auf Gesundheit und Arbeitssicherheit im Bereich des Schienenverkehrs (2002), verfasst durch den Ausschuss für Gesundheit und Arbeitssicherheit und Standardisierung (KAN),

Unternehmen zusammensetzt. Diese Gruppe muss transversal und unabhängig arbeiten und alle ERA-Entwürfe unter GSA-Gesichtspunkten untersuchen und eigene Vorschläge unterbreiten.

Die ETF fordert, dass die ERA Kompetenzen erhält in:

- Studien zur Müdigkeit und anderen GSA-Gefahren im grenzüberschreitenden Verkehr, insbesondere bei Fahrten in unterschiedlichen Sicherheitssystemen mit unterschiedlichen Betriebsregeln unter Verwendung anderer Sprachen;
- Definition der Merkmale eines technischen Aufzeichnungsgeräts, das Lenk- und Ruhezeit sowie Pausen zu Kontrollzwecken aufzeichnet (digitaler Tachograph);
- Erarbeitung eines (Gesetzes-)Vorschlags über regelmäßige Kontrollen im grenzüberschreitenden Verkehr einschließlich eines Vorschlags für die Organisation von Kontrolle und Vollzug der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit im grenzüberschreitenden Verkehr, darunter auch die Rolle und Kooperation der nationalen Sicherheitsbehörden, Gewerbeaufsichten und anderer Kontroll- und Vollzugsorgane im Eisenbahnsystem;

5) AUSBILDUNG UND BERUFLICHE QUALIFIKATION

Die Richtlinie 2008/57/EC über die Interoperabilität fordert in Artikel 5(3)g auch die Berücksichtigung der Frage beruflicher Qualifikationen beim Erstellen der TSIs (Kapitel 4.6 jeder TSI).

Die ERA-Verordnung (abgeänderte Verordnung 1335/2008/EG) besagt im neuen

„Artikel 17 Berufliche Befähigung und Ausbildung

(1) Die Agentur spricht Empfehlungen für die Festlegung gemeinsamer Kriterien für die berufliche Befähigung und die Beurteilung des für den Betrieb und die Instandhaltung des Eisenbahnsystems zuständigen Personals aus, das nicht unter die Artikel 16b und 16c fällt.“

(Artikel 16b und 16c betreffen Lokführer und andere Besatzungsmitglieder.)

Obschon die ERA eine spezielle Arbeitsgruppe für berufliche Qualifikationen hat, befasst sich diese nur mit der Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern.

Die ETF vertritt die Auffassung, dass für alle Berufsgruppen mit Sicherheitsrelevanz/-aufgaben im Eisenbahnsektor eine harmonisierte EU-Definition der Aufgaben, Qualifikations- und Ausbildungsbedürfnisse erforderlich ist. Wir betonen, dass diese Harmonisierung auf einer hohen Ebene stattfinden und Qualität gewährleisten muss, damit im Laufe der Einrichtung des – von der Europäischen Kommission verfolgten und vom Europäischen Parlament unterstützten – einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes ein Abwärtsdruck auf Berufsausbildung und -qualifikationen vermieden wird.

Derzeit merken die ETF-Mitglieder, dass die Unternehmen Investitionen in Ausbildung zurückschrauben, Berufe neu definieren, Aufgabenbereiche verringern und so zu einem Abbau der Qualifikationen im Eisenbahnsektor beitragen.

Dieser Trend wird vom europäischen Ansatz der Sicherheitsregeln unterstützt, der Mitgliedstaaten und/oder nationale Sicherheitsbehörden daran hindert, neue Regeln einzuführen oder gar dazu neigt, existierende Vorschriften zu beruflichen Qualifikationen und erforderlicher Berufsausbildung

für sicherheitsrelevante Berufe als Hindernis für den Binnenmarkt zu interpretieren (siehe Bericht zum Zugbegleitpersonal).

Die ETF fordert, die Politik der Berufsqualifikationen für sicherheitsrelevantes Eisenbahnpersonal zu überprüfen und sicherzustellen, dass auch in einem europäischen Eisenbahnbinnenmarkt ein hohes Maß an Qualifikationen und Ausbildung für sicherheitsrelevantes Personal und damit auch Eisenbahnsicherheit für die Bahnbenutzer und die Umwelt gewährleistet werden.

Nach Meinung der ETF erscheint die ERA als richtiges Organ mit den spezifischen Kenntnissen der Eisenbahn, um daran zu arbeiten. Dennoch unterstreicht die ETF, dass im Mandat ganz unmissverständlich hochrangige Normen vorgeschrieben und eine Harmonisierung nach unten ausgeschlossen werden müssen.

Zusätzlich sollen nationale Regierungen und Unternehmen nicht von weiteren Bemühungen in Aus- und Weiterbildung abgehalten werden.

Die ETF fordert ein europaweites Zertifizierungssystem für Zugbegleitpersonal mit Sicherheitsaufgaben nach dem Abbild der Zertifizierung der Lokführer (zwei Teile), die von einer nationalen Behörde erteilt wird.

Mit aller Entschlossenheit lehnt die ETF jeden Versuch ab, existierende nationale Vorschriften für sicherheitsrelevante Eisenbahnberufe wegen des Argumentes zu untersagen, dass diese Regeln ein Hindernis für den Binnenmarkt darstellen. Beispielsweise unterscheiden sich die Parameter und die Qualität der nationalen Infrastruktur sehr stark von einem Mitgliedstaat zum anderen. Das erfordert noch immer eine Definition der Vorschriften und Anforderungen für sicherheitsrelevante Berufe durch die jeweiligen Mitgliedstaaten.

6) ARBEIT DER GEWERKSCHAFTSVERTRETER IN DER ERA

Die ETF begrüßt außerordentlich die Bestimmung in Artikel (3)1 der Agentur-Verordnung, wonach Arbeitnehmervertreter als Mitglieder der Arbeitsgruppen der Europäischen Eisenbahnagentur benannt werden können.

Die ETF benannte Arbeitnehmervertreter für drei Arbeitsgruppen im Referat Sicherheit, eine Arbeitsgruppe im Referat ERTMS, die Arbeitsgruppe des Referats Gegenseitige Anerkennung und fünf Arbeitsgruppen im Referat Interoperabilität. Derzeit beteiligen sich unsere Mitglieder aktiv an zehn Arbeitsgruppen mit einer Gesamtanzahl von 14 Gewerkschaftsexperten.

Es ist von größter Bedeutung, Arbeitnehmervertreter in die ERA-Arbeitsgruppen zu integrieren, da sich die große Mehrheit der Vorschläge zur technischen, betrieblichen und sicherheitsbezogenen Harmonisierung unmittelbar und mittelbar auf den Arbeitsplatz des Eisenbahnpersonals und/oder den Faktor Mensch in Betriebs- und Sicherheitsfragen auswirken. Das Fachwissen der Arbeitnehmervertreter ist unerlässlich.

Dennoch gibt es eine Reihe von Problemen, wenn es darum geht, die Berücksichtigung des Fachwissens der Arbeitnehmervertreter in der redaktionellen Arbeit der Agentur zu gewährleisten:

Die Arbeitnehmervertreter mit dem nötigen Fachwissen für die Mitarbeit in den Facharbeitsgruppen der Agentur sind üblicherweise KEINE Angestellten der Gewerkschaft bzw. hauptamtliche Gewerkschaftsvertreter. Sie sind erwerbstätige Eisenbahner, oftmals gewählte Betriebsratsmitglieder im Unternehmen. Sie erhalten von ihren Unternehmen keine freien Tage und werden von ihrem Arbeitgeber nicht für ihre Arbeit in den Arbeitsgruppen der ERA bezahlt. Um der Arbeit der ERA zu folgen und an den Sitzungen teilzunehmen, müssen sie ihr jährliches für die Arbeit im Betriebsrat vorgesehenes Tageskontingent nutzen. Das geschieht zum Nachteil ihrer Arbeit als gewählte Arbeitnehmervertreter in ihren Unternehmen.

Das unterscheidet sich vollständig von der Situation der Vertreter der Eisenbahnindustrie (CER, UNIFE, EIM, ERFA, usw.). Sie werden von ihrem Arbeitgeber in die ERA-Arbeitsgruppen entsandt und für diese Arbeit in ihrem normalen Gehalt bezahlt, und die Arbeit des ERA-Experten ist Teil der Beschreibung der Arbeitsstelle. Da die ERA-Expertenarbeit Teil der Arbeitsstellen-Beschreibung der Unternehmensvertreter ist, konnten diese Organisationen eine Struktur aufbauen, die Gruppe der repräsentativen Stellen, in der die Arbeit der ERA-Arbeitsgruppe vorbereitet wird und von der die Experten in der ERA-Arbeitsgruppe ein Mandat erhalten. Damit können die Arbeitnehmervertreter und ihre europäische Organisation nicht aufwarten.

Zusätzlich sorgt die Tatsache, dass die ERA ausschließlich in englischer Sprache arbeitet, für große Schwierigkeiten, da Gewerkschafts- und Betriebsratsvertreter zwar auf Unternehmensebene stark eingebunden und Fachleute auf ihrem Gebiet sind, allerdings nicht die sprachlichen Fähigkeiten besitzen.

Daher fordert die ETF, ein System zur Finanzierung der Arbeit der Arbeitnehmervertreter in den ERA-Arbeitsgruppen einzuführen. Neben Reise- und Unterkunftskosten muss der ERA-Haushalt oder eine andere EU-Haushaltslinie den Zeitaufwand für die nicht vom Arbeitgeber, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, vergütete ERA-Expertenarbeit, einschließlich Vorbereitungs- und Koordinationsarbeit, finanziell aufwiegen. Denkbar sind ein Beratungshonorar oder eine direkte Teil-Lohnerstattung an den Arbeitgeber des Experten.

Zusätzlich sollten Englisch-Sprachkurse und Simultanverdolmetschung bei den Sitzungen für die Arbeitnehmervertreter aus dem ERA-Haushalt finanziert werden.

Die ETF vertritt die Auffassung, dass die Einrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur mit all ihrer Harmonisierungsarbeit nicht alleine von Vertretern der Industrie und von Beratern durchgeführt werden kann. Diese Arbeit muss die Sichtweise und das Fachwissen der Arbeitnehmer umfassen. Allerdings muss dies aus dem EU-Haushalt finanziert werden.

7) KEINE AUFGABE FÜR DIE EUROPÄISCHE EISENBAHNAGENTUR

In der Diskussion über die zukünftige Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur werden andere Funktionen wie die einer europäischen Eisenbahn-Regulierungsstelle, einer europäischen Agentur für die Anlastung der Infrastrukturkosten und Benutzungsgebühren oder Aufgaben wie Fragen der Interoperabilität in Verbindung mit kommerziellen Aspekten (Ticketing, Zeitpläne, usw.) erörtert.

Die ETF warnt vor der Errichtung eines europäischen Super-Organs für den Eisenbahnsektor.

Die ETF ist strikt gegen die Übertragung der Aufgaben einer **Eisenbahnregulierungsstelle** an die ERA. Die ERA ist eine Sicherheitsagentur. Die ETF vertritt den Standpunkt, dass die beiden Zuständigkeiten nicht in einer Agentur vereint werden sollen. Das kann zu Interessenkonflikten in der gleichen Organisation führen, und die Gefahr ist zu groß, dass der Wettbewerb zum Nachteil der Sicherheit überwiegt. Sicherheit einerseits und Wettbewerbsaufsichtsfunktionen andererseits müssen unabhängige Funktionen sein.

Die ETF vertritt die Auffassung, dass die Agentur keine Aufgaben in der **Vergabe der Fahrwegkapazitäten oder der Benutzungsgebühren** haben soll. Bei derartigen Aufgaben müssen lokale und regionale Gegebenheiten berücksichtigt werden, und sie können nicht auf europäischer Ebene geregelt werden.