

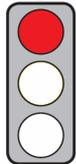
# FAHRENDES EISENBAHNPERSONAL IM GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHR

Stand: 08.08.06

## KERNPUNKTE

**Ziel der Richtlinie:** Mit der Richtlinie soll ein Mindeststandard für den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer und die Sicherheit des Schienenverkehrs festgelegt werden.

**Betroffene:** Eisenbahnunternehmen und im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetztes fahrendes Personal.



**Pro:** Geregelte Arbeitszeiten dienen grundsätzlich dem Gesundheitsschutz.

**Contra:** Die Richtlinie verstößt gegen das Subsidiaritätsprinzip, übergeht die kleinen und mittleren Eisenbahnunternehmen und läßt Wettbewerbsaspekte unberücksichtigt.

**Änderungsbedarf:** Die Richtlinie sollte zurückgenommen werden.

## INHALT

### Titel

**Richtlinie 2005/47/EG** des Rates vom 18. Juli 2005 zur Durchführung der Vereinbarung über bestimmte **Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals** im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)

### Kurzdarstellung

- ▶ Die **Richtlinie** erklärt eine Vereinbarung der Sozialpartner auf EU-Ebene über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im grenzüberschreitenden Verkehr für allgemeinverbindlich. Die **Vereinbarung** enthält folgende Regelungen:
- ▶ Pausenzeiten  
Für Triebfahrzeugführer werden 30 Minuten Pause bei 6 bis 8 Stunden Arbeitszeit bzw. 45 Minuten bei mehr als 8 Stunden Arbeitszeit vorgeschrieben. Mindestens eine Pause sollte zwischen der 3. und 6. Arbeitsstunde liegen. Das sonstige Zugpersonal erhält 30 Minuten Pause ab 6 Stunden Arbeitszeit.
- ▶ Tägliche Ruhezeiten  
Das gesamte fahrende Personal erhält eine tägliche Ruhezeit am Wohnort von mindestens 12 zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum. Sie kann einmal wöchentlich auf 9 Stunden reduziert werden, wenn dies bei der nächsten Ruhezeit am Wohnort angerechnet wird.  
Wird eine Ruhezeit an einem anderen Ort gewährt, muß sie mindestens 8 Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum betragen. Einer auswärtigen Ruhezeit muß eine Ruhezeit am Wohnort folgen. Davon abweichend sind Tarifvereinbarungen mit zwei zusammenhängenden auswärtigen Ruhezeiten und Ausgleichszeiten für auswärtige Ruhezeiten möglich.  
Die europäischen Vertragsparteien verhandeln im Jahr 2006 über die Gesamtzahl der zusammenhängenden auswärtigen Ruhezeiten sowie Ausgleichszeiten.
- ▶ Wöchentliche Ruhezeiten  
Die Vereinbarung schreibt 104 wöchentliche Ruhezeiten von 24 Stunden pro Jahr vor. Darin sind enthalten:
  - Eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden pro 7-Tages-Zeitraum, ergänzend zur täglichen Ruhezeit von 12 Stunden,
  - 12 Doppelruhen von 48 Stunden pro Jahr, die den Samstag und den Sonntag einschließen müssen, und
  - 12 Doppelruhen von 48 Stunden pro Jahr, ohne Garantie, daß ein Samstag oder Sonntag einbezogen ist.
- ▶ Fahrzeiten  
Die Fahrzeiten zwischen zwei täglichen Ruhezeiten dürfen bei Tagesschicht höchstens 9 Stunden, bei Nachtschicht höchstens 8 Stunden betragen. Pro 2-Wochen-Zeitraum sind maximal 80 Stunden Fahrzeit zulässig.

- ▶ Kontrolle  
Es muß ein Verzeichnis über Arbeits- und Ruhestunden geführt werden. Die Angaben über die tatsächlichen Arbeitsstunden müssen in den Unternehmen bereitgehalten werden. Das Verzeichnis ist ein Jahr lang aufzubewahren.
- ▶ Sozialniveau  
Weitergehende nationale Schutzvorschriften dürfen nicht aufgrund der Vereinbarung reduziert werden.
- ▶ Die **Richtlinie** regelt:  
Die Richtlinie erklärt die Verbindlichkeit der Vereinbarung der Sozialpartner EU-weit. Es wird festgelegt, daß die Bestimmungen der Vereinbarung nur Mindestbestimmungen darstellen. Weiter wird die Einführung von Sanktionen bei Verstößen gegen die Vereinbarung vorgeschrieben und ein Bericht über die Umsetzung der Richtlinie innerhalb von drei Jahren angekündigt.

## Änderung zum Status quo

Es gibt bislang keine Regelung der Arbeitszeiten des fahrenden Personals auf europäischer Ebene. Ebenso wenig gibt es einen für allgemeinverbindlich erklärten Tarifvertrag mit vergleichbaren Regelungen.

## Subsidiaritätsbegründung

Die Subsidiaritätsprüfung beschränkt sich unter Hinweis auf die Vollendung des Binnenmarkts im Eisenbahnverkehr und der dort herrschenden Wettbewerbsbedingungen auf die Wiedergabe der Legaldefinition des Subsidiaritätsprinzips in Art. 5 EGV.

## Positionen der EU-Organe

### Europäische Kommission

Die Europäische Kommission sagte dem Rat angesichts dessen anfänglicher Bedenken zu, vor Ablauf der Umsetzungsfrist einen Bericht über die Auswirkungen der Richtlinie auf die Liberalisierung des Eisenbahnsektors vorzulegen.

### Ausschuß der Regionen

—

### Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuß

—

### Europäisches Parlament

Das Parlament befürwortet die Richtlinie.

### Rat – „Beschäftigung, Sozialpolitik, Gesundheit und Verbraucherschutz“

Der Rat hat am 2. Juni 2005 eine politische Einigung gefunden. Er äußerte allerdings Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen der Richtlinie auf die Liberalisierung des Eisenbahnsektors. Der Rat „Landwirtschaft und Fischerei“ hat die Richtlinie am 18. Juli 2005 als A-Punkt angenommen. Die österreichische, die slowakische und die britische Delegation enthielten sich der Stimme.

## Stand der Gesetzgebung

08.02.05	Annahme durch Kommission
02.06.05	Politische Einigung im Rat
18.07.05	Annahme im Rat
27.07.05	Veröffentlichung im Amtsblatt der EU
27.07.08	Ablauf der Umsetzungsfrist

## Politische Einflußmöglichkeiten

Federführende Generaldirektion:	GD Beschäftigung, soziale Angelegenheiten und Chancengleichheit
Ausschüsse des Europäischen Parlaments:	Beschäftigung und soziale Angelegenheiten, Berichterstatter Proinsias De Rossa (SPE-Fraktion, IE)
Ausschüsse des Deutschen Bundestags:	Wirtschaft und Arbeit (federführend); Gesundheit und Soziale Sicherung; Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Entscheidungsmodus im Rat:	Qualifizierte Mehrheit (Ablehnung mit 90 von 321 Stimmen; Deutschland: 29 Stimmen)

## Formalien

Kompetenznorm:	Art. 139 Abs. 2, 137 EGV (Sozialpolitik)
Art der Gesetzgebungskompetenz:	Konkurrierende Gesetzgebungskompetenz
Verfahrensart:	Art. 139 Abs. 2 EGV, Verfahren sui generis Beteiligung des EP nicht vorgeschrieben

## BEWERTUNG

### Ökonomische Folgenabschätzung

#### Ordnungspolitische Beurteilung

Die Richtlinie entspricht Sicherheitserfordernissen, die im unregulierten Wettbewerb gefährdet sein könnten, stellt jedoch einen Eingriff in die Vertragsfreiheit dar. An der tariflichen Vereinbarung war aus Arbeitgebersicht nur die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER), also der Verband der großen, ehemals monopolistischen Staatsunternehmen beteiligt, jedoch nicht die kleineren privaten Bahnbetreiber. Die Allgemeinverbindlicherklärung einer nur von einem Teil der Sozialpartner abgeschlossenen Vereinbarung auch für solche Marktteilnehmer, die an der Vereinbarung nicht beteiligt waren, stellt einen schweren Verstoß gegen deren Autonomie dar.

#### Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

Die Umsetzung der Richtlinie fällt besonders kleinen privaten Bahnbetreibern schwer. Insbesondere die Vorschrift, wonach grundsätzlich jede zweite Ruhezeit am Wohnort stattfinden muß, hindert kleinere Bahnen an der Beteiligung an komplizierteren grenzüberschreitenden Zugsatz-Konzepten. Dementsprechend besteht ein Zielkonflikt zwischen Förderung von Sicherheit und Arbeitnehmerschutz einerseits und Stärkung des Wettbewerbs andererseits.

Wenn die Richtlinie kleinere Anbieter vom Markt verdrängt, wird die Überwindung monopolistischer Strukturen im Eisenbahnverkehr behindert. Da die der Richtlinie zugrunde liegende Vereinbarung schärfere Schutzvorschriften vorsieht, als für Kraftfahrer gelten, wird außerdem eine Wettbewerbsverzerrung zugunsten des Lkw-Verkehrs begründet.

#### Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Durch die Richtlinie wird die Dominanz der ehemaligen Monopolisten im Eisenbahnverkehr gefestigt. Dies brems die Innovationsdynamik und damit das Wachstum.

#### Folgen für die Standortqualität Europas

—

### Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit

#### Berechtigung hoheitlichen Handelns

Die Arbeitszeiten des fahrenden Personals sind in Deutschland tarifvertraglich geregelt. Dadurch wird ein ausreichend hohes Maß an Gesundheitsschutz für Arbeitnehmer und Sicherheit im Schienenverkehr gewährleistet. Hoheitliches Handeln ist nicht erforderlich.

#### Zulässigkeit und Adäquanz EU-Handelns

Die Richtlinie verstößt gegen das Subsidiaritätsprinzip. Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, daß die Mitgliedstaaten mit ihren einzelstaatlichen Regelungen die Ziele der Richtlinie – den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer und die Sicherheit des Schienenverkehrs – nicht erreichen. Es ist auch kein Mehrwert erkennbar, der erst durch gemeinschaftliches Handeln entsteht.

#### Verhältnismäßigkeit

Entfällt.

### Juristische Bewertung

#### Rechtmäßigkeit der Richtlinie, Kompatibilität mit EU-Recht

Voraussetzung des Verfahrens nach Art. 139 Abs. 2 EGV ist eine Vereinbarung zwischen repräsentativen Sozialpartnern. Ob dies vorliegend gegeben ist, muß bezweifelt werden. Zwar war mit der CER ein Arbeitgeberverband vertreten, dessen Mitglieder über 90% der Beschäftigten stellen. Allerdings vertritt er die ehemaligen, wenigen Staatsmonopolisten. Deren jüngere Wettbewerber und damit die Mehrzahl der Eisenbahnunternehmen waren nicht vertreten. Die Kommission hält deren Verband, die European Rail Freight Association (ERFA), allerdings für nicht repräsentativ.

Die Vereinbarung entspricht dem Ausnahmetatbestand in Art. 17 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2003/88/EG (Arbeitszeitrichtlinie). Danach ist ein partielles Abweichen von den Bestimmungen der Arbeitszeitrichtlinie

im Eisenbahnsektor im Wege von Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern zulässig. Sie entspricht ferner den Anforderungen der Richtlinie 93/104/EG hinsichtlich Ruhezeiten und Nachtarbeitszeiten.

### Kompatibilität mit deutscher Rechtsordnung

Eine Änderung des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) ist nicht erforderlich. Das ArbZG sieht in den §§ 7 und 12 die Möglichkeit vor, durch Tarifvertrag von den gesetzlichen Bestimmungen abzuweichen. Von dieser Möglichkeit wird im Bereich des Eisenbahnpersonals bereits Gebrauch gemacht.

Der derzeitige Tarifvertrag für die Bediensteten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen von September 2005 entspricht den Bestimmungen der Vereinbarung hinsichtlich der Wochenendregelungen sowie der Ruhezeit am Wohnort und auswärtigen Ruhezeiten nicht. Insoweit ist eine Anpassung erforderlich. Der Tarifvertrag der Deutschen Bahn AG genügt den Bestimmungen der Vereinbarung.

### Alternatives Vorgehen

Staatliches Eingreifen ist nicht notwendig. Es ist Sache der nationalen Sozialpartner, unter Beteiligung aller Betroffenen entsprechende Vereinbarungen zu treffen.

### Mögliche zukünftige Folgemaßnahmen der EU

—

### Ergebnis

Die Richtlinie verstößt gegen das Subsidiaritätsprinzip, übergeht die kleinen und mittleren Eisenbahnunternehmen und läßt Wettbewerbsaspekte unberücksichtigt. Die Richtlinie sollte zurückgenommen werden.

## KONTAKT

Für weitere Hintergrundinformationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.  
[Auf unserer Webseite finden Sie Kontaktmöglichkeiten und Ansprechpartner.](#)