COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 08.02.2005
COM(2005) 32 final

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. OBJET DE LA PROPOSITION

1. La présente proposition vise à donner effet à l'accord annexé sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, conclu le 27 janvier 2004, entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF).

2. Par courrier du 20 décembre 2002, les partenaires sociaux du secteur ferroviaire, la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont informé la Commission de leur intention d'entamer des négociations sur les conditions de travail du personnel utilisé dans des opérations transfrontalières.

3. Le 27 janvier 2004, ces deux organisations ont conclu un accord sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Elles ont présenté cet accord à la Commission européenne et ont demandé qu'il soit mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité.

II. CONTEXTE JURIDIQUE

4. Dans le domaine de la politique sociale, le traité reconnaît aux partenaires sociaux au niveau communautaire un rôle fondamental et *sui generis*. L'article 138, paragraphe 2, prévoit que toute initiative dans ce domaine doit faire l'objet d'une consultation préalable des partenaires sociaux, sur l'orientation possible de l'action et, ultérieurement, sur le contenu de la proposition envisagée.

5. L'article 139, paragraphe 1, du traité va plus loin et reconnaît aux partenaires sociaux au niveau communautaire la possibilité, s'ils le souhaitent, d'engager un dialogue pouvant conduire à des relations conventionnelles, y compris des accords. Dans ce cas, le traité n'impose aucune obligation de consultation préalable.

6. Ces accords sont mis en œuvre soit selon les procédures et pratiques propres aux partenaires sociaux et aux États membres, soit, dans les matières relevant de l'article 137, à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission (article 139, paragraphe 2).

7. Dans sa communication "Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire"[1], la Commission soulignait que "avant de présenter une proposition législative portant application d'un accord au Conseil, la Commission procède à une évaluation tenant compte du caractère représentatif des parties contractantes, de leur mandat et de la légalité de chaque clause de la convention collective au regard du

[1] Communication de la Commission - Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire, document COM(98) 322 final, du 20.05.1998; voir également la Communication concernant la mise en oeuvre du Protocole sur la politique sociale présentée par la Commission au Conseil et au Parlement européen, document COM(93) 600 final, du 14.12.1993.

droit communautaire ainsi que du respect des dispositions concernant les petites et moyennes entreprises

8. Cette évaluation est faite ci-après.

III. ANALYSE DE L'ACCORD

Caractère représentatif et mandat des parties contractantes

9. Les organisations signataires de l'accord sont la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Ces deux organisations sont les membres du comité de dialogue sectoriel "chemins de fer" établi conformément à la décision de la Commission du 20 mai 1998[2] concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen.

10. Les informations fournies par les parties signataires prouvent qu'elles appartiennent à un secteur spécifique et qu'elles sont organisées au niveau européen. En outre, elles sont composées d'organisations elles-mêmes reconnues comme faisant partie intégrante des structures des partenaires sociaux des États membres, elles ont la capacité de négocier des accords et sont représentatives dans pratiquement tous les États membres. Enfin, elles disposent de structures adéquates leur permettant de participer de manière efficace au processus de consultation.

11. L'accord passé par ces organisations porte sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Les organisations signataires ont transmis des informations concernant leur caractère représentatif. Les informations communiquées indiquent qu'elles sont suffisamment représentatives des travailleurs mobiles dans le secteur des chemins de fer, y inclus ceux effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Il s'agit, sans discussion possible, des principales organisations de partenaires sociaux du secteur. La CER représente 24 entreprises du secteur ferroviaire réparties dans 22 pays membres de l'UE. Mis à part Malte et Chypre qui ne disposent pas de réseau ferroviaire, la Suède est le seul Etat membre où la CER n'a pas d'affilié. L'ensemble de ses membres regroupe environ 95% de l'emploi total dans le secteur des entreprises ferroviaires. Côté syndical, l'accord a été signé par l'ETF dont la section chemins de fer représente le personnel du secteur dans 22 États membres. Mis à part Malte et Chypre, l'Estonie est le seul État membre où l'ETF n'est pas présente. L'ETF représente la très grande majorité de travailleurs syndiqués dans le secteur.

12. Il faut noter que, suite à l'adaptation du cadre législatif communautaire dans le secteur ferroviaire, depuis mars 2001, de nouvelles organisations représentant les intérêts des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires au niveau européen ont vu le jour. Il s'agit d'une part de l'EIM (European Rail Infrastructure Managers), dont les membres n'emploient pas de personnel mobile au sens de

[2] Décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen, JO L 225, du 12.8.1998, p. 27.

l'accord et ne seront donc pas directement touchés par ses dispositions[3] et, d'autre part, de l'ERFA (European Rail Freight Association/Association Européenne du Fret Ferroviaire), qui représente de nouvelles entreprises de fret ferroviaire, qui ne peut à ce jour être considérée comme partenaire social tel que défini par les critères de la décision de la Commission du 20 mai 1998, notamment celui relatif à la capacité de négocier des accords.

13. Du côté syndical, il existe une autre association européenne, regroupant différents syndicats indépendants de conducteurs de trains. Cette organisation, l'ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas), fondée en 1989, est affiliée à la Confédération Européenne des Syndicats Indépendants (CESI). L'ALE est très spécifique, limitée aux seuls conducteurs de trains. Cette organisation n'est pas reconnue comme interlocuteur par les employeurs européens et ne participe donc pas au dialogue social. Une éventuelle présence de l'ALE à la table de négociation n'aurait, en outre, pas modifié la représentativité des parties signataires. La catégorie professionnelle des conducteurs de trains est déjà couverte par l'ETF qui couvre, en outre, les autres travailleurs mobiles (voir tableaux ci-dessous).

EU25 / *Employeurs*	Effectif moyen de personnel	En % de l'effectif total du secteur	Conducteurs de train	Conducteurs de train effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière	Autres travailleurs mobiles	Autres travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière
Total secteur	1.046.400 (1)	100	133.021 (4)		79.125 (5)	
CER	991.700 (1) 1.083.524 (2)	94,7 (1)	125.971 (2)	13.261 (2)	74.931 (2)	11.105 (2)
D'autres organisations européennes représentant des entreprises ferroviaires	25.000 (3)		2.280(6)	298 (6)	-	

[3] Cela a été confirmé par l'EIM dans une réunion organisée avec les services de la Commission.

EU25 / *Travailleurs*	Affiliés	En % du nombre connu de salariés membres d'une organisation syndicale	Conducteurs de train affiliés	Autres travailleurs mobiles affiliés
Total secteur	889.440(7)	100		
ETF	711.552(8) 752.078(9)	80 (8)	72.380(9)	73.599 (9)
D'autres organisations européennes représentants des travailleurs du secteur ferroviaire	73.080(10)		73.080 (10)	

Sources :

(1) Union internationale des chemins de fer (UIC), Statistiques des chemins de fer – synthèse – résultats provisoires 2002 (chiffres incomplets pour le Royaume-Uni).

(2) Chiffres communiqués par la CER concernant l'année 2004.

(3) Commission européenne, Direction générale Energie et Transports, European Union Energy & Transport in Figures 2003. Ces chiffres pour 2001 et pour l'UE des 15 ne se réfèrent pas à une organisation européenne mais à la somme de l'effectif des entreprises non affiliées à la CER).

(4) Estimation qui est calculée sur la supposition que la CER représente 94,7 % des conducteurs. Selon ce calcul, le nombre total des conducteurs s'élève à 12,67 % de l'emploi total du secteur.

(5) Estimation qui est calculée sur la supposition que la CER représente 94,7 % des autres travailleurs mobiles. Selon ce calcul, le nombre total des autres travailleurs mobiles s'élève à 7,65 % de l'emploi total du secteur.

(6) Chiffre communiqué par l'ERFA concernant l'année 2004.

(7) Estimation qui se base sur une densité d'affiliation syndicale de 85 % avec comme base les chiffres de l'UIC (1). L'étude publiée par l'EIRO (European Industrial Relations Observatory) en mars 2000 sur les relations industrielles dans le secteur des chemins de fer témoigne d'une densité qui, dans neuf des 15 États membres, s'élève à 90 % ou plus (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html). La densité d'affiliation syndicale dans ce secteur dans les dix nouveaux États membres est également estimée très haute, vu la proximité de leurs entreprises ferroviaires au secteur public.

(8) Selon le rapport sur "Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE" présenté en décembre 2000 par l'Université catholique de Louvain (recherche menée pour la Commission européenne, DG Emploi et Affaires sociales), l'ETF représente 80 % du nombre connu de salariés membres d'une organisation syndicale. Ce chiffre est également estimé réaliste comme base pour l'UE des 25.

(9) Chiffres communiqués par l'ETF concernant l'année 2004. Ces chiffres concernent exclusivement les salariés en activité.

(10) Chiffres communiqués par l'ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas) concernant l'année 2004. L'ALE est présente dans seulement 10 États membres. À noter que 34.000 conducteurs représentés par l'ALE proviennent d'un seul Etat membre.

14. La Commission a informé ces trois organisations sur le contenu de l'accord et sur son intention de le soumettre au Conseil pour décision.

15. Ces trois organisations ont regretté leur absence à la table des négociations.

16. Comme le Tribunal de première instance l'a dit dans son arrêt du 17 juin 1998 dans l'affaire *UEAPME*[4], le droit communautaire ne confère *« à aucun partenaire social, quels que soient les intérêts qu'il prétend représenter, un droit général à participer à toute négociation entreprise (...). La seule circonstance que la requérante ait, en l'espèce, demandé à plusieurs reprises à la Commission de pouvoir participer aux négociations entreprises par d'autres partenaires sociaux ne saurait faire la différence, la maîtrise de la phase de négociation proprement dite relevant de la seule initiative des partenaires sociaux concernés et non de la Commission ».*

17. Selon le Tribunal, il incombe à la Commission et au Conseil de vérifier si, au regard du contenu de l'accord en cause, les partenaires sociaux signataires de ce dernier ont une représentativité cumulée suffisante (point 90). Il est à souligner que les trois organisations en cause ne sont, à ce jour, pas considérées comme représentatives du secteur et ne sont donc pas consultées par la Commission au titre de l'article 138 du traité.

18. Les deux tableaux ci-dessus offrent une vue d'ensemble de l'emploi dans le secteur ferroviaire (entreprises ferroviaires) et, dans la mesure du possible, une estimation du personnel mobile (conducteurs de train et autres travailleurs mobiles). Sur la base des chiffres existants, on peut estimer le personnel mobile total dans le secteur à environ 20 % de l'effectif total de personnel, soit à environ 210.000 personnes, dont environ 12 % effectuent des services d'interopérabilité transfrontalière (25.000 personnes). Au niveau des employeurs, la CER emploie près de 95% de l'ensemble du personnel. L'ETF représente quelque 80 % du personnel syndiqué.

19. En ce qui concerne les conducteurs de train, leur chiffre total dans l'UE des 25 est estimé à environ 133.000. Si dans le deuxième tableau l'addition du nombre des conducteurs affiliés à l'ETF et à l'ALE dépasse ce chiffre, cela peut s'expliquer par des doubles affiliations ou par le fait que souvent les syndicats englobent dans leurs adhérents des retraités, chômeurs ou autres inactifs. Par contre, pour l'ETF, ces chiffres concernent exclusivement les salariés en activité.

20. La Commission en conclue que l'ETF représente une grande proportion des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, dont plus de la moitié des conducteurs de trains.

21. La représentativité de l'ETF est donc incontestable eu égard au champ d'application de l'accord conclu par les partenaires sociaux.

22. Quant à l'organisation représentant les employeurs (CER), elle représente une grande majorité des entreprises du secteur, qui emploient la plupart des travailleurs concernés.

23. Sur base des informations collectées, il apparaît que la CER et l'ETF ont disposé d'un mandat de leurs membres nationaux pour négocier l'accord sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services

---

[4] Arrêt du Tribunal de première instance (quatrième chambre élargie) du 17 juin 1998, dans l'affaire T-135/96, Union Européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises (UEAPME) contre Conseil de l'Union européenne, Recueil de jurisprudence 1998 page II-02335, point 78.

d'interopérabilité transfrontalière et qu'en outre ils représentent une très forte proportion du secteur et satisfont au critère de représentativité.

24. En conclusion, les parties signataires de l'accord en objet ont une représentativité suffisante par rapport au secteur des transports ferroviaires en général et par rapport aux travailleurs potentiellement couverts par les dispositions de l'accord.

Respect des dispositions concernant les petites et moyennes entreprises

25. Aux termes de l'article 137, paragraphe 2, du traité, la législation dans le domaine social doit éviter d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement de petites et moyennes entreprises (PME).

26. L'accord n'établit pas de distinction entre les travailleurs des PME et les autres. Cependant, tel n'est pas imposé par ladite disposition du traité.

27. Comme la Cour de justice l'a dit dans son arrêt dans l'affaire Kirsammer-Hack[5], cette disposition du traité indique que ces entreprises peuvent faire l'objet de mesures économiques particulières. En revanche, cette disposition ne s'oppose pas à ce que ces entreprises fassent l'objet de mesures contraignantes.

28. Cette disposition vise plutôt à ce que ne soient imposées plus de contraintes que le strictement nécessaire pour atteindre l'objectif essentiel de toute action dans ce domaine, c'est-à-dire, la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

29. Le présent accord n'établit pas de contraintes administratives, financières et juridiques supplémentaires par rapport à la législation communautaire en vigueur dans le domaine, à savoir la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail. Le secteur des transports ferroviaires est couvert par cette directive.

30. Le fait que l'accord prévoit que certaines adaptations peuvent intervenir à l'issue de négociations ouvertes directement au niveau de l'entreprise (concernant un second repos hors résidence ou la compensation des repos hors résidence) montre que les règles applicables peuvent être ajustées au plus près encore de l'entreprise directement concernée, et notamment des petites et moyennes entreprises.

31. Par conséquent, la Commission conclut que l'accord respecte les dispositions concernant les petites et moyennes entreprises.

"Légalité" des clauses de l'accord

32. L'examen attentif par la Commission de chacune des clauses de l'accord n'a pas révélé de dispositions contraires au droit communautaire. Les obligations imposées aux États membres ne découlent pas directement de l'accord entre les partenaires sociaux mais des modalités de mise en œuvre de cet accord en application de la directive. Les parties prévoient que, en ce qui concerne les travailleurs mobiles

---

[5] Arrêt de la Cour du 30 novembre 1993, affaire C-189/91, *Kirsammer-Hack*, Recueil de jurisprudence 1993 p. I-06185, point 34.

effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ne s'appliquera pas aux aspects pour lesquels cet accord contient des dispositions plus spécifiques. Les paragraphes suivants reprennent l'évaluation du contenu de l'accord effectuée par la Commission.

Evaluation de l'accord

33. La directive 93/104/CE[6] du 23 novembre 1993 a constitué le premier texte communautaire fixant des prescriptions minimales visant à promouvoir notamment l'amélioration du milieu de travail afin de garantir un meilleur niveau de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs.

34. La directive 93/104/CE s'appliquait à tous les secteurs d'activités à l'exception des transports aériens, ferroviaires, routiers, maritimes, fluviaux et lacustres, de la pêche maritime, d'autres activités en mer ainsi que des médecins en formation. La directive 2000/34/CE du 22 juin 2000 a modifié la directive du 23 novembre 1993 afin de couvrir les secteurs et activités jusqu'alors exclus. La directive 2003/88/CE du 4 novembre 2003, dans un souci de clarté et de sécurité juridique, a procédé à la codification de la directive 93/104/CE du 23 novembre 1993 et de la directive 2000/34/CE du 22 juin 2000. La directive 2003/88/CE est dorénavant le texte en vigueur, ayant abrogé les deux précédentes directives.

35. Le secteur des transports ferroviaires est donc désormais couvert par la directive 2003/88/CE du 4 novembre 2003. Il est à noter que son article 14 prévoit que d'autres instruments communautaires peuvent prévoir des prescriptions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail concernant certaines occupations ou activités professionnelles. Par ailleurs, son article 17, paragraphe 3, point e) prévoit qu'il peut être dérogé, sous certaines conditions, pour les personnes travaillant dans le secteur du transport ferroviaire, aux articles 3, 4, 5, 8 et 16 de ladite directive.

36. Les législations nationales ont ainsi la possibilité de prévoir des conditions de travail spécifiques pour les personnels qui accomplissent leur temps de travail à bord des trains. Aussi, s'agissant des personnels affectés à des opérations transfrontalières, afin d'éviter l'adoption de mesures nationales qui leur seraient applicables mais qui pourraient cependant comporter des divergences, seule une action communautaire permet de fixer des conditions de travail coordonnées et homogènes rendues d'autant plus nécessaires par le prévisible développement du trafic ferroviaire transfrontalier.

37. C'est dans ce contexte qu'intervient l'accord sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, conclu entre la CER et l'ETF.

38. La Commission a déjà marqué son soutien à la négociation des partenaires sociaux dans ce domaine. C'est ainsi que lors de la discussion au Conseil Transports du 28 mars 2003 du "deuxième paquet ferroviaire", la Commission a fait une déclaration au procès-verbal selon laquelle elle "soutient entièrement et encourage le travail actuellement fourni par les partenaires sociaux dans le cadre du dialogue social

---

[6] Directive 93/104/CE du Conseil, du 23 novembre 1993, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, JO L 307, du 13.12.1993, p. 18.

européen, conformément à l'article 139 du traité en ce qui concerne l'harmonisation des temps de conduite et des périodes de repos pour les conducteurs et les convoyeurs de trains[7]".

39. La Commission porte une appréciation positive de l'initiative des partenaires sociaux pour plusieurs raisons.

40. Tout d'abord, en fixant des exigences minimales en matière de temps de travail, l'accord applique les points 7, 8 et 19 de la Charte communautaire des droits sociaux fondamentaux des travailleurs, visés à l'article 136 du traité ainsi que l'article 31 de la Charte des Droits fondamentaux de l'Union européenne.

41. Par ailleurs, cet accord établit un équilibre entre la nécessité d'assurer une protection adéquate de la santé et de la sécurité des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière et les exigences d'une flexibilité de fonctionnement adéquate des entreprises de transport ferroviaires dans la perspective d'un espace ferroviaire européen intégré. Cet accord est en totale cohérence avec le "premier paquet ferroviaire" que constituent les directives adoptées[8] par le Conseil et le Parlement européen qui ouvrent le marché international du fret entre 2003 et 2008 qui va entraîner un accroissement du trafic transfrontalier.

42. Cet accord est également conforme en tous points à la directive 2003/88/CE du 4 novembre 2003 en prévoyant des dispositions spécifiques concernant les personnels mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Il est à noter que s'agissant du repos journalier, du temps de pause et du repos hebdomadaire, l'accord prévoit des dispositions allant à la fois dans le sens d'une plus grande protection des salariés concernés mais aussi d'une plus grande flexibilité par rapport à la directive afin de répondre au plus près aux exigences du secteur. L'accord pose en effet le principe de temps de repos ou de pause supérieurs aux prescriptions minimales fixées par la directive, mais prévoit dans le même des assouplissements à ces règles afin de prendre en compte les contraintes inhérentes au secteur ferroviaire. Dans le même sens, il convient de signaler l'instauration par l'accord de deux définitions visant à adapter et à préciser les dispositions de la directive 2003/88/CE aux spécificités et aux besoins du secteur, à savoir les notions de temps de conduite et de travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

43. Enfin, cet accord constitue une réalisation remarquable du dialogue social sectoriel au niveau communautaire, il confirme le rôle essentiel des partenaires sociaux européens appelés à compléter, renforcer et adapter au niveau communautaire les normes nationales sur les conditions de travail et il illustre le rôle que les partenaires sociaux peuvent jouer dans la mise en oeuvre de la stratégie de réformes économiques et sociales décidée à Lisbonne et renforcée à Barcelone en mars 2002, tel que rappelé dans la Communication de la Commission sur "Le dialogue social européen, force de modernisation et de changement"[9]. La Commission est convaincue, comme elle l'a souligné dans sa récente communication "Partenariat

---

7 Voir document SEC(2003) 754 final, p. 8.
8 Directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE du 26 février 2001, JOCE L75 du 15 mars 2001
9 COM(2002) 341 final du 26.06.2002

pour le changement"[10], que la négociation est le moyen le plus approprié pour régler les questions relatives à l'organisation du travail et aux relations de travail à la fois au niveau interprofessionnel et sectoriel.

44. La Commission considère donc que toutes les conditions sont réunies pour transmettre une proposition visant à mettre en œuvre cet accord par une décision du Conseil.

IV. LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

45. Dans sa communication du 14 décembre 1993, la Commission a déclaré que "si la mise en oeuvre d'un accord conclu au niveau communautaire intervient, à la demande conjointe des partenaires sociaux, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, le Conseil n'a pas la possibilité de modifier l'accord. Pour cette raison, la Commission se bornera à proposer en tout état de cause, après examen de l'accord conclu entre partenaires sociaux, l'adoption d'une décision concernant l'accord tel qu'il a été conclu". En l'occurrence, l'acte proposé est une directive. Il contient par conséquent, les dispositions types relatives à la mise en oeuvre de la directive au niveau national.

46. Par ailleurs, la Commission a également estimé que "la décision du Conseil doit se contenter de rendre obligatoires les dispositions de l'accord conclu entre les partenaires sociaux, de manière que le texte de l'accord ne fasse pas partie de la décision mais y soit annexé".

47. Enfin, la Commission a annoncé que "si le Conseil décide, conformément aux procédures prévues au dernier alinéa de l'article 139, paragraphe 2, de ne pas mettre en œuvre l'accord tel que conclu par les partenaires sociaux, la Commission retirera sa proposition de décision et examinera l'opportunité de proposer, à la lumière des travaux menés, un instrument législatif dans le domaine concerné".

48. La Commission n'a donc pas repris le texte de l'accord dans sa proposition mais l'a simplement annexé à celle-ci. Par ailleurs, elle réitère que, si le Conseil venait à modifier l'accord conclu entre les partenaires sociaux, elle retirera sa proposition.

Base juridique

49. L'article 139, paragraphe 2, du traité prévoit que "la mise en oeuvre des accords conclus au niveau européen intervient dans les matières relevant de l'article 137, à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission". L'accord sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière porte sur les conditions de santé et de sécurité des travailleurs, domaine couvert par l'article 137, paragraphe 1, du traité. Cette matière relève des domaines dans lesquels le Conseil peut statuer à la majorité qualifiée. Par conséquent, l'article 139, paragraphe 2, constitue la base juridique appropriée pour fonder la proposition de la Commission.

---

[10] Communication de la Commission – partenariat pour le changement dans une Europe élargie – Renforcer la contribution du dialogue social européen, Document COM(2004) 557 final, du 12.8.2004..

50. Cet article ne prévoit pas la consultation du Parlement européen au sujet des demandes adressées à la Commission par les partenaires sociaux. Toutefois, la Commission lui a transmis cette proposition, afin qu'il puisse, s'il l'estime souhaitable, communiquer son avis à la Commission et au Conseil. Il en va de même pour le Comité économique et social européen et le Comité des régions.

Forme de l'acte

51. Le terme "décision" de l'article 139, paragraphe 2, du traité a un sens général de façon à permettre le choix de l'acte législatif conformément à l'article 249 du traité. Il appartient à la Commission de proposer au Conseil celui des trois instruments contraignant dudit article (règlement, directive ou décision) qui serait le plus approprié. En l'espèce, vu la nature et le contenu du texte des partenaires sociaux, il est clair que cet accord a vocation à être appliqué indirectement par voie de dispositions à transposer, par les États membres et/ou par les partenaires sociaux, dans le droit interne des États membres. Dès lors, dans ce cas, l'instrument le plus approprié pour sa mise en oeuvre est une directive du Conseil. Par ailleurs, conformément aux engagements pris, la Commission considère que le texte de l'accord ne doit pas faire partie de l'accord, mais y être annexé.

52. En ce qui concerne les articles de la proposition, la Commission formule les remarques suivantes.

Article 1er

Cet article se limite à rendre l'accord entre les partenaires sociaux obligatoire, ce qui est le but d'une décision du Conseil, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité.

Article 2

Selon l'article 2, les dispositions de la directive ne prévoient que des exigences minimales laissant aux États membres la possibilité d'adopter des mesures plus favorables aux travailleurs dans le domaine concerné.

Article 3

L'article 3, dans le contexte de l'évolution du secteur ferroviaire, prévoit que la Commission fera rapport au Conseil et au Parlement européen sur la mise en oeuvre de la directive, trois ans après le délai de transposition de ses dispositions dans l'ordre juridique des États membres. Ce rapport de la Commission est autonome par rapport au suivi et à l'évaluation prévus par les parties signataires. Il sera établi après consultation des partenaires sociaux au niveau communautaire.

Article 4

Cet article impose aux États membres l'obligation de prévoir des sanctions ayant un caractère effectif, proportionné et dissuasif. Dans le cadre de l'application du droit communautaire, il importe, comme dans tout système juridique, d'une part, que soient dissuadés de transgresser le droit communautaire tous ceux sur qui pèsent des obligations découlant dudit droit, et d'autre part, que soient dûment sanctionnés ceux qui ne le respectent pas.

Articles 5 à 7

Les articles 5 à 7 contiennent les dispositions habituelles concernant la transposition dans le droit interne des États membres et l'entrée en vigueur de la directive.

V. JUSTIFICATION DE LA DIRECTIVE AU REGARD DE LA SUBSIDIARITE

53. La proposition de directive du Conseil concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, est conforme au principe de subsidiarité dans ses deux éléments, à savoir la nécessité et la proportionnalité, tels qu'ils sont inscrits à l'article 5 du traité.

54. La nécessité de l'action communautaire se justifie non seulement par le fait que les partenaires sociaux, conformément à l'article 139, paragraphe 1, sont convenus de la nécessité d'une action communautaire en la matière et sont parvenus à la conclusion d'un accord au niveau communautaire, et qu'ils ont demandé la mise en œuvre de cet accord conclu par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, en vertu de l'article 139, paragraphe 2, du traité, mais aussi par la mise à la dimension européenne du secteur ferroviaire.

55. Par ailleurs, la proposition de directive complète la législation des États membres en établissant un cadre communautaire et flexible en vue d'améliorer les conditions de travail des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière et de promouvoir le trafic ferroviaire transfrontalier. Facteur de clarté et de transparence pour les entreprises du secteur, l'établissement d'un tel cadre favorise l'établissement d'une concurrence loyale au sein du marché intérieur.

56. Enfin, en raison de sa nature et de sa dimension transnationale, l'action envisagée ne peut être menée qu'au niveau communautaire.

57. La directive du Conseil répond à l'exigence de proportionnalité dans la mesure où elle se contente de fixer les objectifs à atteindre. La directive concernant l'accord vise à prévoir des dispositions plus spécifiques en matière d'aménagement du temps de travail pour des personnels assurant des services transfrontaliers afin de répondre de manière la plus adaptée aux besoins de sécurité des travailleurs et de flexibilité des entreprises du secteur.

VI. CONCLUSION

58. Le Conseil est invité à adopter la proposition de directive du Conseil concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 139, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,[11]

considérant ce qui suit:

(1) Le présent acte respecte les droits fondamentaux et observe les principes qui sont reconnus notamment par la Charte des Droits fondamentaux de l'Union européenne ; en particulier le présent acte vise à assurer le plein respect de l'article 31 de la Charte des Droits fondamentaux de l'Union européenne qui prévoit que tout travailleur a droit à des conditions de travail saines, sûres et dignes ainsi qu'à une limitation de la durée maximale de travail et à des périodes de repos journalier et hebdomadaire, ainsi qu'à une période annuelle de congés payés;

(2) Les partenaires sociaux peuvent, conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité, demander conjointement que les accords conclus au niveau communautaire soient mis en œuvre par une décision du Conseil sur proposition de la Commission.

(3) Le Conseil a arrêté la directive 93/104/CE[12] concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail. Les transports ferroviaires figuraient au nombre des secteurs d'activité exclus du champ d'application de ladite directive. Le Parlement européen et le Conseil ont arrêté la directive 2000/34/CE modifiant la directive 93/104/CE afin de couvrir des secteurs et activités qui en étaient précédemment exclus.

(4) Le Conseil a arrêté la directive 2003/88/CE[13] concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail qui a codifié et abrogé la directive 93/104/CE.

---

11 JO C […] du […], p. […]

12 Directive 93/104/CE du Conseil, du 23 novembre 1993, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, JO L 307, du 13.12.1993, p. 18, modifiée par la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 modifiant la directive 93/104/CE du Conseil concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive, JO L 195,du 1.8.2000, p 41.

13 Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, JO L 299, du 18.11.2003, p. 9.

(5) L'article 17, paragraphe 3, point e) de la directive 2003/88/CE prévoit qu'il peut être dérogé à ses articles 3, 4, 5, 8 et 16 pour les personnes travaillant dans le secteur du transport ferroviaire qui accomplissent leur temps de travail à bord des trains.

(6) La Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ont informé la Commission de leur volonté d'engager des négociations conformément à l'article 139, paragraphe 1, du traité.

(7) Lesdites organisations ont conclu, le 27 janvier 2004, un accord portant sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

(8) L'accord contient une demande conjointe invitant la Commission à mettre en œuvre l'accord par une décision du Conseil sur proposition de la Commission conformément à l'article 139, paragraphe 2, du traité.

(9) La directive 2003/88/CE s'applique aux travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière à l'exception des dispositions plus spécifiques contenues dans la présente directive et dans l'accord.

(10) L'acte approprié pour la mise en œuvre de l'accord est une directive au sens de l'article 249 du traité.

(11) Dans la perspective de la réalisation du marché intérieur du secteur du transport ferroviaire et les conditions de concurrence qui y règnent, les objectifs de la présente directive visant à protéger la santé et la sécurité ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres de sorte qu'une action communautaire est requise, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité ; la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(12) L'évolution du secteur ferroviaire européen implique un suivi étroit du rôle des acteurs actuels et nouveaux, afin d'assurer un développement harmonieux dans l'ensemble de la Communauté. Le dialogue social européen dans ce domaine doit pouvoir refléter cette évolution et la prendre en compte le mieux possible.

(13) En ce qui concerne les termes de l'accord qui ne sont pas spécifiquement définis par celui-ci, la présente directive laisse aux États membres la possibilité de définir ces termes conformément aux législations et pratiques nationales, comme cela est le cas pour d'autres directives en matière de politique sociale utilisant des termes analogues, à condition que lesdites définitions soient compatibles avec l'accord.

(14) La Commission a élaboré sa proposition de directive conformément à sa communication du 20 mai 1998 intitulée "Adapter et promouvoir le dialogue social au niveau communautaire" en tenant compte du caractère représentatif des parties contractantes et de la légalité de chaque clause de l'accord ; les parties signataires ont une représentativité cumulée suffisante pour les travailleurs mobiles des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.

(15) La Commission a élaboré sa proposition de directive conformément à l'article 137, paragraphe 2, du traité qui prévoit que les directives dans le domaine social doivent

éviter "d'imposer des contraintes administratives, financières et juridiques telles qu'elles contrarieraient la création et le développement des petites et moyennes entreprises".

(16) La présente directive et l'accord fixent des normes minimales; les États membres et/ou les partenaires sociaux devraient pouvoir conserver ou introduire des dispositions plus favorables.

(17) La Commission a informé le Parlement européen, le Comité économique et social européen et le Comité des régions en leur envoyant le texte de la proposition de directive concernant l'accord.

(18) Le Parlement européen a adopté, le …, une résolution sur l'accord des partenaires sociaux.

(19) La mise en œuvre de l'accord contribue à la réalisation des objectifs visés à l'article 136 du traité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive vise à mettre en œuvre l'accord conclu le 27 janvier 2004 entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisations des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

Le texte de l'accord figure à l'annexe.

Article 2

Les États membres peuvent maintenir ou introduire des dispositions plus favorables que celles prévues par la présente directive.

Article 3

Sans préjudice des dispositions de l'accord en annexe sur l'évaluation et la révision par les parties signataires, la Commission, après avoir consulté les partenaires sociaux au niveau communautaire, fera rapport au Conseil et au Parlement européen sur la mise en oeuvre de la présente directive dans le contexte de l'évolution du secteur ferroviaire, trois ans après la date prévue à l'article 5.

Article 4

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales arrêtées en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnelles et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard à la date mentionnée à l'article 5, ainsi que toute modification ultérieure dans les meilleurs délais.

Article 5

Les États membres mettent en vigueur, après consultation des partenaires sociaux, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ou s'assurent au plus tard à cette date que les partenaires sociaux ont mis en place les dispositions nécessaires par voie d'accord. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Les États membres prennent toute disposition nécessaire pour leur permettre d'être à tout moment en mesure de garantir les résultats imposés par la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 6

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le Président

Accord entre la Communauté Européenne du Rail (CER) et la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière

CONSIDERANT:

- le développement du transport ferroviaire qui exige la modernisation du système et le développement du trafic trans-européen et donc des services en interopérabilité,
- la nécessité de développer un trafic transfrontalier sûr et de protéger la santé et la sécurité des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière,
- la nécessité d'éviter une concurrence basée uniquement sur des différences dans les conditions de travail,
- l'intérêt de développer le transport ferroviaire au sein de l'Union européenne,
- l'idée que ces objectifs seront atteints en créant des règles communes sur des conditions d'utilisation standards minima du personnel mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière,
- la conviction que le nombre des personnels concernés va s'accroître dans les prochaines années,
- le Traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 138 et 139, paragraphe 2,
- la directive 93/104/CE (modifiée par la directive 2000/34/CE) et spécialement ses articles 14 et 17,
- la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome, 19 juin 1980),
- le fait que l'article 139, paragraphe 2, du Traité dispose que la mise en œuvre des accords conclus au niveau européen intervient à la demande conjointe des parties signataires, par une décision du Conseil sur proposition de la Commission,
- le fait que les parties signataires font cette demande par la présente,

LES PARTIES SIGNATAIRES ONT CONVENU CE QUI SUIT:

Clause 1

Champ d'application

Cet accord s'applique aux travailleurs mobiles des chemins de fer affectés à des services d'interopérabilité transfrontalière effectués par des entreprises ferroviaires.

Pour le trafic de passagers transfrontalier local et régional, et pour le trafic fret transfrontalier ne dépassant pas 15 kilomètres au-delà de la frontière, ainsi que pour le trafic entre les gares frontières officielles dont la liste figure en annexe, l'application de cet accord est facultative.

Cet accord est également facultatif pour les trains sur « les relations transfrontalières » qui commencent et se terminent également sur l'infrastructure du même Etat membre et utilisent l'infrastructure d'un autre Etat Membre sans s'y arrêter (ce qui peut donc être considéré comme une opération de transport national).

En ce qui concerne les travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière, la directive 93/104/CE ne s'appliquera pas aux aspects pour lesquels cet accord contient des dispositions plus spécifiques.

Clause 2

Définitions

Pour l'objet du présent accord, les définitions suivantes s'appliquent :

(1) *"services d'interopérabilité transfrontalière":* services transfrontaliers pour lesquels au moins deux certificats de sécurité, tels qu'ils sont exigés par la Directive 2001/14/CE, sont requis des entreprises ferroviaires;

(2) *"travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière":* tout travailleur membre de l'équipage d'un train, affecté à des services d'interopérabilité transfrontalière pour plus d'une heure sur la base d'une prestation journalière;

(3) *"temps de travail":* toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément aux législations et/ou pratiques nationales;

(4) *"période de repos":* toute période qui n'est pas du temps de travail;

(5) *"période nocturne":* toute période d'au moins 7 heures, telle que définie par la législation nationale, comprenant en tout cas l'intervalle compris entre 24 et 5 heures;

(6) *"prestation de nuit":* toute prestation d'au moins 3 heures de travail pendant la période nocturne;

(7) *"repos hors résidence":* repos journalier qui ne peut être pris à la résidence normale du personnel mobile;

(8) *"conducteur":* tout travailleur chargé de conduire un engin de traction;

(9) *"temps de conduite":* la durée d'une activité programmée durant laquelle le conducteur est responsable de la conduite d'un engin de traction, à l'exclusion du temps prévu pour la mise en service et pour la mise hors service de l'engin. Il inclut les interruptions programmées quand le conducteur reste responsable de la conduite de l'engin de traction.

Clause 3

Repos journalier à la résidence

Le repos journalier à la résidence est d'une durée minimum de 12 heures consécutives par période de 24 heures.

Il peut être réduit à un minimum de 9 heures consécutives une fois par période de 7 jours. Dans ce cas, les heures correspondant à la différence entre le repos réduit et les 12 heures seront ajoutées au repos journalier à la résidence qui suit.

Un repos journalier réduit de façon significative ne pourra pas être fixé entre deux repos journaliers hors résidence.

Clause 4

Repos journalier hors résidence

Le repos hors résidence a une durée minimum de 8 heures consécutives par période de 24 heures.

Un repos journalier hors résidence doit être suivi par un repos journalier à la résidence[14].

Il est recommandé de veiller au confort de l'hébergement du travailleur mobile en repos hors résidence.

Clause 5

Temps de pauses

a) Conducteurs

Si la durée du temps de travail d'un conducteur est supérieure à 8 heures, une pause d'au moins 45 minutes sera assurée pendant la journée de travail.

ou

Lorsque le temps de travail se situe entre 6 heures et 8 heures, cette pause sera d'au moins 30 minutes et sera assurée pendant la journée de travail.

Le moment de la journée et la durée de la pause sera suffisant pour permettre une récupération effective du travailleur.

Les pauses peuvent être adaptées au cours de la journée de travail en cas de retard de trains.

Une partie de la pause devrait être donnée entre la 3ème et la 6ème heure de travail.

La clause 5 *a)* n'est pas applicable s'il y a un second conducteur. Dans ce cas, les conditions d'octroi sont fixées au niveau national.

---

14 Les parties sont d'accord afin que des négociations sur un second repos hors résidence consécutif ainsi que pour la compensation des repos hors résidence puissent avoir lieu entre les partenaires sociaux au niveau de l'entreprise ferroviaire ou au niveau national, suivant ce qui est le plus approprié. Au niveau européen, la question du nombre de repos hors résidence consécutifs ainsi que de la compensation des repos hors résidence sera renégociée deux ans après la signature du présent accord.

b) Personnel d'accompagnement

Pour le personnel d'accompagnement, une pause de 30 minutes sera assurée si le temps de travail est supérieur à 6 heures.

Clause 6

Repos hebdomadaire

Tout travailleur mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière bénéficie, par période de 7 jours, d'une période minimale de repos ininterrompu d'une durée de 24 heures auxquelles s'ajoutent les 12 heures de repos journalier prévu à la clause 3.

Chaque année, le travailleur mobile dispose de 104 périodes de repos de 24 heures, incluant les périodes de 24 heures des 52 repos hebdomadaires,

comprenant

– 12 repos doubles (de 48 heures plus le repos journalier de 12 heures) comprenant le samedi et le dimanche

et

– 12 repos doubles (de 48 heures plus le repos journalier de 12 heures) sans garantie qu'un samedi ou un dimanche y soit inclus.

Clause 7

Temps de conduite

La durée du temps de conduite, tel que défini dans la clause 2, ne peut être supérieure à 9 heures pour une prestation de jour et à 8 heures pour une prestation de nuit entre deux repos journaliers.

La durée du temps de conduite maximum par période de 2 semaines est limitée à 80 heures.

Clause 8

Contrôle

Un tableau de service indiquant les heures quotidiennes de travail et de repos du personnel mobile doit être tenu pour veiller au respect des dispositions du présent accord. Les éléments concernant les heures réelles de travail seront disponibles. Le tableau de service sera conservé au sein de l'entreprise pendant au moins 1 an.

Clause 9

Clause de non-régression

La mise en oeuvre de cet accord ne constitue en aucun cas une justification valable pour réduire le niveau général de protection des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

Clause 10

Suivi de l'accord

Les signataires du présent accord suivront sa transposition et son application dans le cadre du Comité de dialogue sectoriel "chemins de fer" mis en place conformément à la décision 98/500/CE de la Commission européenne.

Clause 11

Evaluation

Les parties évalueront les dispositions de l'accord deux ans après sa signature à la lumière des premières expériences de développement de transport interopérable transfrontalier.

Clause 12

Révision

Les parties reverront les dispositions ci-dessus deux ans après la fin de la période de mise en oeuvre fixée par la décision du Conseil instaurant cet accord.

Bruxelles, le 27 janvier 2004

Pour la CER

Giancarlo CIMOLI

Président

Johannes LUDEWIG

Directeur Exécutif

Francesco FORLENZA

Président du Groupe des Directeurs des Ressources Humaines

Jean-Paul PREUMONT

Conseiller Affaires Sociales

Pour l'ETF

Norbert HANSEN

Président de la Section Chemins de fer

Jean-Louis BRASSEUR

Vice-Président de la Section Chemins de fer

Doro ZINKE

Secrétaire Générale

Sabine TRIER

Secrétaire Politique

Annexe

Liste des gares frontières officielles situées au delà de la limite des 15 km et pour lesquelles l'accord est facultatif

Rzepin (PL)

Tuplice (PL)

Zebrzydowice (PL)

Domodossola (I)

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Directive du Conseil concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

La nécessité de l'action communautaire se justifie du fait que les partenaires sociaux, dans le cadre de la procédure prévue par l'article 139, paragraphe 1, du traité, sont convenus de la nécessité d'une action communautaire en la matière et qu'ils ont demandé la mise en œuvre de leur accord conclu au niveau communautaire par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, en vertu de l'article 139, paragraphe 2, du traité. De plus, comme l'énonce le préambule de la directive 2003/88/CE des normes spécifiques prévues par d'autres instruments communautaires en ce qui concerne par exemple, les périodes de repos, le temps de travail, le congé annuel et le travail de nuit de certaines catégories de travailleurs doivent prévaloir sur les dispositions de cette directive. Enfin dans une affaire concernant la directive 93/104/CE, codifiée par la directive 2003/88/CE, la Cour de Justice a énoncé ce qui suit :"Dès lors que le Conseil a constaté la nécessité d'améliorer le niveau existant de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs et d'harmoniser, dans le progrès, les conditions existant dans ce domaine, la réalisation d'un tel objectif par voie de prescriptions minimales suppose nécessairement une action d'envergure communautaire qui, du reste, laisse, comme en l'occurrence, dans une large mesure aux États membres le soin de prendre les modalités d'application nécessaire[15]."

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?

La proposition touchera toutes les entreprises ferroviaires effectuant des services de transport transfrontaliers pour lesquels au moins deux certificats de sécurité sont

15 Affaire C-84/94, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord contre le Conseil de l'Union européenne, Recueil de jurisprudence 1996, page I-5755

requis conformément à la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001. Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, possèdent des entreprises de chemins de fer.

3. *Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?*

Les entreprises devront adapter les horaires de travail de leur personnel mobile circulant en service transfrontalier afin que ceux-ci respectent les dispositions de l'accord.

4. *Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir?*

La proposition définit un cadre commun de normes minimales concernant certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Cependant, la législation des États membres et/ou des conventions collectives nationales prévoient souvent un niveau général de protection au moins équivalent pour le personnel mobile. Du point de vue des entreprises, la proposition met en place des conditions équitables pour les entreprises du transport ferroviaire sans contenir aucune disposition pouvant être jugée restrictive au plan de l'accès au marché de nouveaux exploitants. Elle devrait favoriser une amélioration de l'organisation du travail et donc se traduire par des gains de productivité. Enfin, cette proposition fruit d'une démarche négociée au niveau communautaire, devrait renforcer la cohésion du secteur notamment en termes de relations sociales.

5. *La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?*

L'accord et la proposition de directive n'établissent aucune distinction entre les travailleurs des petites ou moyennes entreprises et les autres travailleurs. Cependant, les normes minimales en matière de santé et de sécurité des travailleurs ne devraient pas être subordonnés à la taille de l'entreprise.

Il est à noter que la clause 4 de l'accord prévoit que des adaptations concernant un second repos hors résidence ou la compensation des repos hors résidence, peuvent intervenir à l'issue de négociations ouvertes directement au niveau de l'entreprise ce qui permet un ajustement des règles applicables au plus près encore de l'entreprise directement concernée.

CONSULTATION

6. *Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position*

Non applicable, vu qu'il s'agit d'un accord conclu à l'initiative des partenaires sociaux au niveau communautaire.