KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 8.2.2005
KOM(2005) 32 endelig

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

vedrørende aftalen om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, indgået mellem European Transport Workers' Federation (ETF) og European Community of Rail (ECR)

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

I. FORMÅL MED FORSLAGET

1. Dette forslag har til formål at iværksætte vedlagte aftale om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, indgået mellem European Transport Workers' Federation (ETF) og European Community of Rail (ECR) den 27. januar 2004.

2. I brev af 20. december 2002 oplyste arbejdsmarkedets parter i jernbanesektoren, European Community of Rail (ECR) og European Transport Workers' Federation (ETF), Kommissionen om, at de havde til hensigt at indlede forhandlinger om arbejdsbetingelserne for arbejdstagere, der udfører grænseoverskridende tjenester.

3. Den 27. januar 2004 indgik disse to organisationer en aftale om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester. De forelagde denne aftale for Europa-Kommissionen og anmodede om, at den blev iværksat ved en i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2, hvorefter Rådet træffer afgørelse på forslag af Kommissionen.

II. RETLIG BAGGRUND

4. I traktaten anerkendes den grundlæggende og særlige rolle, som arbejdsmarkedets parter på fællesskabsplan spiller på det sociale og arbejdsmarkedspolitiske område. Artikel 138, stk. 2, bestemmer, at i forbindelse med alle forslag på dette område skal arbejdsmarkedets parter konsulteres om de mulige retningslinjer og senere om indholdet af det påtænkte forslag.

5. Traktatens artikel 139, stk. 1, går endnu videre og giver arbejdsmarkedets parter på fællesskabsplan mulighed for, hvis de ønsker det, at indgå i en dialog, som kan føre til overenskomstmæssige forbindelser, herunder aftaler. Traktaten indeholder ingen bestemmelser om en forudgående konsultation i sådanne tilfælde.

6. Iværksættelsen af aftaler, der indgås på fællesskabsplan, finder sted - enten efter de fremgangsmåder og den praksis, arbejdsmarkedets parter og medlemsstaterne normalt anvender - eller i spørgsmål under artikel 137, ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.

7. I sin meddelelse "Tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan"[1] understregede Kommissionen, at "før Kommissionen forelægger Rådet noget forslag til lovgivning om iværksættelse af en aftale, foretager den en vurdering, idet den skal tage hensyn til de kontraherende parters repræsentative status, deres mandat samt "lovmæssigheden" af de enkelte bestemmelser i den kollektive aftale i forhold til fællesskabslovgivningen og bestemmelserne vedrørende små og mellemstore virksomheder".

---

[1] Kommissionens meddelelse - Tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan (KOM(98) 322 endelig af 20.5.1998); jf. også meddelelsen om gennemførelsen af protokollen om social- og arbejdsmarkedspolitikken fremlagt af Kommissionen for Rådet og Europa-Parlamentet (KOM(93) 600 endelig af 14.12.1993).

8. Denne vurdering findes nedenfor.

III. ANALYSE AF AFTALEN

De kontraherende parters repræsentative status og mandat

9. De organisationer, der har undertegnet aftalen, er European Community of Rail (ECR) og European Transport Workers' Federation (ETF). Disse to organisationer er medlemmer af sektordialogudvalget "jernbaner", som er blevet nedsat i overensstemmelse med Kommissionens afgørelse af 20. maj 1998[2] om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan.

10. De oplysninger, som de underskrivende parter har forelagt, dokumenterer, at de tilhører en specifik sektor, og at de er organiseret på europæisk plan. Derudover består de af organisationer, som selv er anerkendt som en integreret del af strukturerne for arbejdsmarkedets parter i medlemsstaterne, de har mandat til at forhandle aftaler, og de er repræsenteret i praktisk taget alle medlemsstaterne. Sluttelig råder de over strukturer, som er tilstrækkelige til at tillade dem at deltage effektivt i konsultationsprocessen.

11. Den aftale, som disse to organisationer har indgået, vedrører visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester. De organisationer, der har undertegnet aftalen, har forelagt oplysninger om deres repræsentative status. De forelagte oplysninger viser, at de er tilstrækkeligt repræsentative for de mobile arbejdstagere i jernbanesektoren, herunder de mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester. Det drejer sig uden tvivl om de vigtigste organisationer for arbejdsmarkedets parter i sektoren. ECR repræsenterer 24 virksomheder i jernbanesektoren fordelt på 22 af EU's medlemsstater. Bortset fra Malta og Cypern, som ikke har et jernbanenet, er Sverige den eneste medlemsstat, hvor ECR ikke har en afdeling. Det samlede antal medlemmer beskæftiger ca. 95 % af det samlede antal arbejdstagere i virksomhederne i jernbanesektoren. På fagforeningssiden er aftalen blevet underskrevet af ETF, hvis jernbaneafdeling repræsenterer arbejdstagerne i sektoren i 22 medlemsstater. Bortset fra Malta og Cypern er Estland den eneste medlemsstat, hvor ETF ikke er repræsenteret. ETF repræsenterer det overvejende flertal af de organiserede arbejdstagere i sektoren.

12. Det bør bemærkes, at efter tilpasningen af Fællesskabets rammelovgivning inden for jernbanesektoren i marts 2001 er der opstået nye organisationer, som repræsenterer de interesser, som infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder på europæisk plan har. Det drejer sig på den ene side om EIM (European Rail Infrastructure Managers), hvis medlemmer ikke anvender mobile arbejdstagere i aftalens forstand og derfor ikke er direkte berørt af dennes bestemmelser[3], og på den anden side ERFA (European Rail Freight Association/Association Européenne du Fret Ferroviaire), som repræsenterer en række nye jernbanefragtvirksomheder, og som på nuværende tidspunkt ikke kan betragtes som en arbejdsgiver- eller arbejdstagerorganisation som

---

[2] Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan, EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27.

[3] Dette blev bekræftet af EIM på et møde med Kommissionens tjenestegrene.

defineret i kriterierne i Kommissionens afgørelse af 20. maj 1998, navnlig kriterierne vedrørende evnen til at forhandle aftaler.

13. Hvad angår fagforeninger, findes der en anden europæisk sammenslutning, som omfatter forskellige uafhængige fagforeninger for lokomotivførere. Denne organisation, som hedder ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas) og blev grundlagt i 1989, er medlem af Det Europæiske Forbund af Uafhængige Fagforeninger (CESI). ALE er meget specifik og udelukkende forbeholdt lokomotivførere. Denne organisation er ikke anerkendt som en forhandlingspartner af de europæiske arbejdsgivere og deltager således ikke i den sociale dialog. ALE's eventuelle tilstedeværelse ved forhandlingsbordet ville i øvrigt ikke ændre ved de underskrivende parters repræsentativitet. Lokomotivførernes fagområde er allerede dækket af ETF, som blandt andet dækker de øvrige mobile arbejdstagere (jf. skemaerne nedenfor).

EU25 / *Arbejdsgiver-gruppen*	Gennemsnitligt antal ansatte	I procent af det samlede antal i sektoren	Lokomotiv-førere	Lokomotivførere, der udfører interoperable grænseover-skridende tjenester	Andre mobile arbejdstagere	Andre mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseover-skridende tjenester
I alt i sektoren	1 046 400 (1)	100	133 021 (4)		79 125 (5)	
ECR	991 700 (1)	94,7 (1)				
	1 083 524 (2)		125 971 (2)	13 261 (2)	74 931 (2)	11 105 (2)
Andre europæiske organisationer, der repræsenterer jernbanevirksom-heder	25 000 (3)		2 280(6)	298 (6)	-	

EU25 / *Arbejdstagergruppen*	Medlemmer	I procent af det oplyste antal medlemmer af en fagforening	Lokomotivførere, der er medlemmer	Andre mobile arbejdstagere, der er medlemmer
I alt i sektoren	889 440(7)	100		
ETF	711 552(8) 752 078(9)	80 (8)	72 380(9)	73 599 (9)
Andre europæiske organisationer, der repræsenterer arbejdstagere i jernbanesektoren	73 080(10)		73 080 (10)	

Kilder:

(1) International Union of Railways (UIC), statistikker for jernbanesektoren - sammenfatning - foreløbige resultater for 2002 (tallene er ufuldstændige for Det Forenede Kongerige).

(2) Tal forelagt af ECR vedrørende 2004.

(3) Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Energi og Transport, European Union Energy & Transport in Figures 2003. Disse tal, som er for 2001 og de 15 gamle medlemsstater, vedrører ikke en europæisk organisation, men det samlede antal virksomheder, der ikke er medlem af ECR.

(4) Ved beregningen af dette skøn går man ud fra, at ECR repræsenterer 94,7 % af lokomotivførerne. I henhold til denne beregning udgør det samlede antal lokomotivførere 12,67 % af den samlede beskæftigelse i sektoren.

(5) Ved beregningen af dette skøn går man ud fra, at ECR repræsenterer 94,7 % af de øvrige mobile arbejdstagere. I henhold til denne beregning udgør det samlede antal øvrige mobile arbejdstagere 7,65 % af den samlede beskæftigelse i sektoren.

(6) Tal forelagt af ERFA vedrørende 2004.

(7) Skøn baseret på, at 85 % er medlem af en fagforening, og med udgangspunkt i UIC's tal (1). Den undersøgelse, som EIRO (European Industrial Relations Observatory) offentliggjorde i marts 2000 vedrørende arbejdsmarkedsrelationerne i jernbanesektoren, viser, at andelen af medlemmer i 9 af de 15 gamle medlemsstater er på 90 % eller derover (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html). Andelen af medlemmer af en fagforening i denne sektor i de 10 nye medlemsstater vurderes også som meget høj, da jernbanevirksomhederne er tæt knyttet til den offentlige sektor.

(8) I henhold til rapporten "Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE" (arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer i jernbanetransportsektoren i EU), som blev forelagt af det katolske universitet i Leuven i december 2000 (en undersøgelse gennemført på vegne af Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Beskæftigelse, Sociale Anliggender og Arbejdsmarkedsforhold), repræsenterer ETF 80 % af det oplyste antal arbejdstagere, der er medlem af en fagforening. Dette tal skønnes også at være realistisk som grundlag for alle de 25 EU-medlemsstater.

(9) Tal forelagt af ETF vedrørende 2004. Disse tal vedrører udelukkende de arbejdstagere, som er aktive på arbejdsmarkedet.

(10) Tal forelagt af ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas) vedrørende 2004. ALE er kun repræsenteret i 10 medlemsstater. Bemærk, at 34 000 af de lokomotivførere, som ALE repræsenterer, kommer fra en enkelt medlemsstat.

14. Kommissionen har oplyst disse tre organisationer om indholdet af aftalen, og om at den har til hensigt at forelægge den for Rådet til afgørelse.

15. Disse tre organisationer har beklaget, at de ikke var til stede ved forhandlingsbordet.

16. Som De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans udtalte i sin dom af 17. juni 1998 i UEAPME-sagen[4] tillægger fællesskabsretten ikke "nogen arbejdsmarkedspart en almindelig ret til at deltage i enhver forhandling (...). *Den omstændighed, at sagsøgeren i det foreliggende tilfælde gentagne gange anmodede Kommissionen om at kunne deltage i de forhandlinger, som andre arbejdsmarkedsparter havde indledt, kan ikke alene ændre herved, for det er alene de berørte arbejdsmarkedsparter og ikke Kommissionen, der er herre over den egentlige forhandlingsfase.*

17. I henhold til De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans påhviler det Kommissionen og Rådet at afgøre, om de arbejdsmarkedsparter, der har indgået en aftale, på baggrund af den omhandlede aftales indhold har en samlet repræsentationsevne, der er tilstrækkelig stor (præmis 90). Det skal understreges, at de pågældende tre organisationer ikke på nuværende tidspunkt betragtes som repræsentative for sektoren og derfor ikke konsulteres af Kommissionen i henhold til traktatens artikel 138.

18. De to tabeller ovenfor giver et samlet overblik over beskæftigelsen i jernbanesektoren (jernbanevirksomheder) og så vidt muligt et skøn over antallet af mobile arbejdstagere (lokomotivførere og andre mobile arbejdstagere). På grundlag af de foreliggende tal kan man anslå det samlede antal mobile arbejdstagere i sektoren til ca. 20 % af det samlede antal arbejdstagere, hvilket vil sige ca. 210 000 personer, hvoraf ca. 12 % udfører interoperable grænseoverskridende tjenester (25 000 personer). Blandt arbejdsgiverne beskæftiger ECR's medlemmer næsten 95 % af det samlede antal arbejdstagere. ETF repræsenterer ca. 80 % af de arbejdstagere, der er medlem af en fagforening.

19. Hvad angår lokomotivførere, vurderes det samlede antal i de 25 EU-medlemsstater til ca. 133 000. Hvis det samlede antal medlemmer af ETF og ALE i det andet skema overstiger dette tal, kan det forklares med dobbelt medlemskab, eller med at fagforeningerne blandt deres medlemmer ofte medregner pensionister, arbejdsløse og andre, som ikke er aktive på arbejdsmarkedet. Derimod vedrører disse tal, for så vidt angår ETF, udelukkende de arbejdstagere, som er aktive på arbejdsmarkedet.

20. Kommissionen har på dette grundlag konkluderet, at ETF repræsenterer en stor andel af de mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, herunder mere end halvdelen af lokomotivførerne.

21. På baggrund af anvendelsesområdet for den aftale, som arbejdsmarkedets parter har indgået, kan ETF's repræsentativitet således ikke bestrides.

22. Hvad angår den organisation, der repræsenterer arbejdsgiverne (ECR), repræsenterer den et stort flertal af virksomhederne i sektoren, som for sin del beskæftiger størstedelen af de berørte arbejdstagere.

23. På grundlag af de indsamlede oplysninger fremgår det, at ECR og ETF har mandat fra deres nationale medlemmer til at føre forhandlinger vedrørende aftalen om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører

---

[4] Dom afsagt af Retten i Første Instans (Fjerde Udvidede Afdeling) den 17. juni 1998 i sag T-135/96, Union Européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises (UEAPME) mod Rådet for Den Europæiske Union, sml. 1998 II, s. 2335, præmis 78.

interoperable grænseoverskridende tjenester, og at de derudover repræsenterer en meget stor del af sektoren og lever op til kriteriet vedrørende repræsentativitet.

24. Som konklusion kan det siges, at de parter, der har underskrevet den pågældende aftale, i tilstrækkelig grad er repræsentative for jernbanetransportsektoren generelt og for de arbejdstagere, som potentielt kan være dækket af aftalens bestemmelser.

Overholdelse af bestemmelserne vedrørende små og mellemstore virksomheder

25. I henhold til traktatens artikel 137, stk. 2, skal det i forbindelse med lovgivningen på det sociale og arbejdsmarkedspolitiske område undgås, at der pålægges administrative, finansielle og retlige byrder af en sådan art, at de hæmmer oprettelse og udvikling af små og mellemstore virksomheder (smv).

26. I aftalen skelnes der ikke mellem arbejdstagere i smv'er og i andre virksomheder. Dette skyldes imidlertid ikke den omtalte bestemmelse i traktaten.

27. Som Domstolen udtalte i sin dom i sagen Kirsammer-Hack[5], betyder denne bestemmelse i traktaten, at disse virksomheder kan gøres til genstand for særlige økonomiske foranstaltninger. Denne bestemmelse er imidlertid ikke til hinder for, at disse virksomheder gøres til genstand for bindende foranstaltninger.

28. Denne bestemmelse har snarere til formål at sikre, at der ikke pålægges flere byrder end strengt nødvendigt for at nå det afgørende mål for alle aktioner på dette område, som er beskyttelse af arbejdstagernes sundhed og sikkerhed.

29. Aftalen giver ikke anledning til yderligere administrative, finansielle og retlige byrder i forhold til den gældende fællesskabslovgivning på området, som er Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden. Jernbanetransportsektoren er omfattet af dette direktiv.

30. At aftalen indeholder bestemmelser om, at der kan gennemføres visse tilpasninger efter åbne drøftelser direkte på virksomhedsplan (vedrørende endnu en pause uden for bopælen eller kompensation for pauser uden for bopælen), viser, at de gældende regler i endnu højere grad kan tilpasses den enkelte virksomheds behov, herunder navnlig små og mellemstore virksomheders behov.

31. Følgelig konkluderer Kommissionen, at aftalen er i overensstemmelse bestemmelserne vedrørende små og mellemstore virksomheder.

"Lovmæssigheden" af aftalens bestemmelser

32. Kommissionen har nøje undersøgt hver enkelt bestemmelse i aftalen og har ikke fundet bestemmelser, der er i modstrid med fællesskabslovgivningen. De forpligtelser, som medlemsstaterne pålægges, følger ikke direkte af aftalen mellem arbejdsmarkedets parter, men af gennemførelsesbestemmelserne for aftalen i henhold til direktivet. Hvad angår mobile arbejdstagere, der udfører interoperable

[5] Domstolens dom af 30. november 1993, sag C-189/91, Kirsammer-Hack, sml. 1993 I, s. 6185, præmis 34.

grænseoverskridende tjenester, bestemmer parterne, at Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden ikke skal finde anvendelse på de aspekter, som er omfattet af mere specifikke bestemmelser i aftalen. I afsnittene nedenfor findes den vurdering af indholdet, som Kommissionen har foretaget.

Vurdering af aftalen

33. Direktiv 93/104/EF[6] af 23. november 1993 er den første fællesskabsretsakt, der fastlægger minimumsforskrifter med henblik på at forbedre navnlig arbejdsmiljøet for at sikre et højere niveau for beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed.

34. Direktiv 93/104/EF finder anvendelse på alle former for aktiviteter med undtagelse af vej-, luft-, sø- og jernbanetransport, sejlads ad indre vandveje, havfiskeri, andre aktiviteter på havet samt aktiviteter, der udøves af læger under uddannelse. Direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 har ændret direktivet af 23. november 1993 med henblik på også at dække de aktiviteter, som indtil da havde været undtaget. Direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 kodificerede direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 og direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 i én tekst for at opnå klarhed og juridisk sikkerhed. Direktiv 2003/88/EF er stadig den tekst, der gælder, idet det har ophævet de to førnævnte direktiver.

35. Jernbanetransportsektoren er altså stadig omfattet af direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003. Det bør bemærkes, at artikel 14 bestemmer, at andre fællesskabsinstrumenter kan indeholde mere specifikke forskrifter vedrørende tilrettelæggelse af arbejdstiden for visse former for beskæftigelse eller erhvervsvirksomhed. Derudover bestemmer artikel 17, stk. 3, litra e), at artikel 3, 4, 5, 8 og 16 kan fraviges for arbejdstagere i jernbanetransportsektoren under visse betingelser.

36. Der kan således i de nationale lovgivninger fastlægges specifikke arbejdsvilkår for arbejdstagere, der arbejder i tog. Hvad angår arbejdstagere, som udfører grænseoverskridende tjenester, og for at undgå vedtagelse af nationale bestemmelser, som ville finde anvendelse på disse, men som også kunne medføre forskelsbehandling, kan kun en fællesskabsforanstaltning muliggøre fastlæggelse af arbejdsvilkår, som er koordinerede og homogene, hvilket i stigende grad bliver nødvendigt på baggrund af den forventede udvikling inden for den grænseoverskridende jernbanetrafik.

37. Den aftale om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, som ECR og ETF har indgået, skal ses i denne sammenhæng.

38. Kommissionen har allerede givet udtryk for sin støtte til arbejdsmarkedets parters forhandlinger på dette område. Også i forbindelse med drøftelserne i Rådet (transport) den 28. marts 2003 vedrørende "anden jernbanepakke" fremsatte Kommissionen en erklæring til mødeprotokollen, hvoraf det fremgår, at den fuldt ud støtter det arbejde, der i øjeblikket udføres af arbejdsmarkedets parter inden for

---

[6] Rådets direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18.

rammerne af den europæiske sociale dialog, jf. traktatens artikel 139, vedrørende harmoniseringen af køre- og hviletider for lokomotivførere og togpersonale[7].

39. Kommissionens vurdering af arbejdsmarkedets parters initiativ er positiv af flere grunde.

40. Gennem fastsættelse af minimumskrav for arbejdstiden overholdes for det første punkt 7, 8 og 19 i fællesskabspagten om arbejdstagernes grundlæggende arbejdsmarkedsmæssige og sociale rettigheder, som er omhandlet i traktatens artikel 136 samt artikel 31 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

41. Derudover giver denne aftale balance mellem behovet for at sikre en tilstrækkelig beskyttelse af sundheden og sikkerheden for de mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, og de krav om en tilstrækkelig fleksibel drift, som jernbanetransportvirksomhederne stiller med henblik på at skabe et integreret europæisk jernbanesystem. Denne aftale er fuldstændig i overensstemmelse med "den første jernbanepakke" omfattende de direktiver, som Rådet og Parlamentet har vedtaget[8], og som åbner det internationale fragtmarked mellem 2003 og 2008, hvilket vil medføre en stigning i den grænseoverskridende trafik.

42. Aftalen er ligeledes i overensstemmelse med alle punkterne i direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003, idet den indeholder specifikke bestemmelser vedrørende arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester. Hvad angår daglig hviletid og ugentlig hviletid, skal det bemærkes, at aftalen indeholder bestemmelser, som både sikrer større beskyttelse af arbejdstagerne, men også en større fleksibilitet set i forhold til direktivet med henblik på at imødekomme sektorens krav så vidt muligt. Aftalen sætter rent faktisk princippet om hviletid over de minimumsforskrifter, der fastsættes i direktivet, men indeholder samtidig bestemmelser om lempelser af reglerne for at tage hensyn til de problemer, som jernbanesektoren har. I samme forbindelse bør det imidlertid bemærkes, at aftalen indfører to definitioner, som har til formål at præcisere og tilpasse bestemmelserne i direktiv 2003/88/EF til sektorens særegenheder og behov, nemlig begreberne køretid og mobil arbejdstager, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester.

43. Sluttelig er aftalen et bemærkelsesværdigt resultat for den sektorielle sociale dialog på fællesskabsplan, da den bekræfter de europæiske arbejdsmarkedsparters afgørende rolle i arbejdet for på EU-plan at udbygge, komplettere og tilpasse de nationale bestemmelser om arbejdsvilkår, og den viser, hvilken rolle arbejdsmarkedets parter kan spille i forbindelse med strategien for økonomiske og sociale reformer, der blev vedtaget i Lissabon og styrket i Barcelona i marts 2002 som fremhævet i Kommissionens meddelelse "Den europæiske sociale dialog som drivkraft bag modernisering og omstilling"[9]. Som den har understreget i sin nye meddelelse "Reformpartnerskaber i et udvidet Europa - Øge den europæiske sociale dialogs bidrag"[10], er Kommissionen overbevist om, at forhandling er det middel, som er

---

7 Jf. dokument SEK(2003) 754 endelig, s. 8.

8 Direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF af 26. februar 2001, EFT L 75 af 15. marts 2001.

9 KOM(2002) 341 endelig af 26.6.2002.

10 Meddelelse fra Kommissionen - Reformpartnerskaber i et udvidet Europa - Øge den europæiske sociale dialogs bidrag, KOM(2004) 557 endelig af 12.8.2004.

bedst egnet til at afklare spørgsmål vedrørende tilrettelæggelse af arbejdet og arbejdsforhold på både tværfagligt og sektorielt plan.

44. Kommissionen betragter alle betingelser som værende opfyldt for at kunne oversende et forslag til Rådets afgørelse om gennemførelse af aftalen.

IV. KOMMISSIONENS FORSLAG

45. I meddelelse af 14. december 1993 udtalte Kommissionen at, hvis en aftale, der er indgået på fællesskabsplan, efter arbejdsmarkedsparternes fælles anmodning gennemføres via Rådets afgørelse på grundlag af Kommissionens forslag, har Rådet ikke mulighed for at ændre aftalen. Kommissionen nøjes derfor, efter at den har set nærmere på den aftale, arbejdsmarkedets parter har indgået, under alle omstændigheder med at foreslå, at Rådet vedtager en retsakt vedrørende aftalen i den form, i hvilken den er blevet indgået. Den foreslåede retsakt er i dette tilfælde et direktiv. Den indeholder derfor nogle standardbestemmelser om direktivets gennemførelse i medlemsstaterne.

46. Endvidere burde ifølge Kommissionen "Rådets afgørelse begrænses til at gøre bestemmelserne i den fælles aftale, der er indgået mellem de pågældende arbejdsmarkedsparter, bindende for disse, således at aftalens tekst ikke vil indgå som en del af afgørelsen, men vil foreligge som bilag hertil".

47. Endelig meddelte Kommissionen, at "såfremt Rådet beslutter i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i sidste afsnit i artikel 139, stk. 2, ikke at iværksætte aftalen i den form, den er indgået mellem arbejdsmarkedets parter, trækker Kommissionen sit forslag til retsakt tilbage og undersøger muligheden for på grundlag af det udførte arbejde at fremsætte et forslag til retsakt på det pågældende område".

48. Kommissionen har således ikke indarbejdet aftalens tekst i sit forslag, men har vedlagt den som bilag hertil. Endvidere understreges det, at hvis Rådet skulle ændre aftalen, der er indgået mellem arbejdsmarkedets parter, vil Kommissionen trække sit forslag tilbage.

Retsgrundlag

49. Det fremgår EF-traktatens artikel 139, stk. 2, at "iværksættelsen af aftaler, der indgås på fællesskabsplan, finder sted ... i spørgsmål under artikel 137 efter fælles anmodning fra de underskrivende parter, ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen". Aftalen om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, vedrører beskyttelsen af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed, som er omfattet af traktatens artikel 137, stk. 1. Det er et af de områder, hvor Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal. Artikel 139, stk. 2, er således den korrekte hjemmel for Kommissionens forslag.

50. I den pågældende bestemmelse foreskrives ikke, at Europa-Parlamentet skal høres i forbindelse med anmodninger til Kommissionen fra arbejdsmarkedets parter. Kommissionen har dog fremsendt dette forslag til Parlamentet, således at det, hvis

det ønsker det, kan afgive en udtalelse til Kommissionen og Rådet. Det samme gælder for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

Retsaktens form

51. Begrebet "afgørelse" i artikel 139, stk. 2, er anvendt i en generel betydning for at give mulighed for at vælge én af retsakterne efter traktatens artikel 249. Det er Kommissionen, der skal foreslå Rådet, hvilken af de tre bindende retsakter, der nævnes i den pågældende bestemmelse (forordning, direktiv eller beslutning), som vil være mest hensigtsmæssig. I den pågældende sag er det i betragtning af arten og indholdet af teksten fra arbejdsmarkedets parter klart, at denne aftale vil kunne anvendes indirekte og omsættes til medlemsstaternes nationale ret af medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter. Den retsakt, der i dette tilfælde vil være mest velegnet til iværksættelse af aftalen er et rådsdirektiv. Endvidere er Kommissionen af den opfattelse, at aftalen på baggrund af de indgåede forpligtelser ikke bør indarbejdes i direktivet, men fremgå som bilag hertil.

52. Kommissionen har følgende bemærkninger til de enkelte artikler i direktivforslaget:

Artikel 1

Denne artikel skal blot sikre, at aftalen mellem arbejdsmarkedets parter får retskraft, hvilket er formålet med, at Rådet træffer en afgørelse i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2.

Artikel 2

Det bestemmes i artikel 2, at direktivets bestemmelser kun er minimumsforskrifter, idet medlemsstaterne kan indføre strengere regler på det pågældende område.

Artikel 3

På baggrund af udviklingen i jernbanesektoren bestemmer artikel 3, at Kommissionen skal aflægge rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om gennemførelsen af direktivet tre år efter fristen for inkoporering af disse bestemmelser i medlemsstaternes nationale lovgivning. Rapporten udarbejdes uafhængigt af den rapport om opfølgning og evaluering, som de parter, der har underskrevet aftalen, har indgået aftale om. Den udarbejdes efter høring af arbejdsmarkedets parter på europæisk plan.

Artikel 4

Ifølge denne artikel skal medlemsstaterne indføre sanktioner, der skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Som i alle retssystemer er det også i forbindelse med håndhævelsen af fællesskabsretten vigtigt at sikre, dels at alle overholder de forpligtelser, der påhviler dem ifølge fællesskabsretten, og dels at de, der ikke overholder forpligtelserne, straffes behørigt.

Artikel 5 til 7

Artikel 5 til 7 indeholder de sædvanlige bestemmelser om gennemførelse i medlemsstaternes nationale ret og direktivets ikrafttrædelse.

V. BEGRUNDELSE FOR DIREKTIVET SET I FORHOLD TIL NÆRHEDSPRINCIPPET

53. Forslaget til Rådets direktiv vedrørende aftalen om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, indgået mellem European Transport Workers' Federation (ETF) og European Community of Rail (ECR) er i overensstemmelse med de to kriterier, der skal være opfyldt i henhold til nærhedsprincippet i traktatens artikel 5: Forslaget skal være påkrævet og i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

54. Behovet for at Fællesskabet handler, fremgår ikke alene af det forhold, at arbejdsmarkedets parter i forbindelse med proceduren, som foreskrevet i traktatens artikel 139, stk. 1, er blevet enige om, at det er nødvendigt med en fællesskabsindsats på området, og at de har anmodet om, at deres aftale, som er indgået på fællesskabsplan, gennemføres ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag fra Kommissionen i medfør af traktatens artikel 139, stk. 2. Behovet fremgår også af det forhold, at jernbanesektoren har en europæisk dimension.

55. Derudover kompletterer direktivet medlemsstaternes lovgivning gennem fastlæggelse af et sæt fleksible fællesskabsrammer med henblik på at forbedre arbejdsforholdene for mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, og at fremme grænseoverskridende jernbanetrafik. Fastlæggelse af et sådant sæt rammer, som giver virksomhederne i sektoren øget klarhed og gennemsigtighed, fremmer en loyal konkurrence på det indre marked.

56. Sluttelig kan den planlagte aktion på grund af dens art og tværnationale dimension kun gennemføres på fællesskabsplan.

57. Rådets direktiv er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet direktivet udelukkende fastsætter de overordnede målsætninger. Direktivet vedrørende aftalen har til formål at fastsætte mere specifikke bestemmelser for tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere, der udfører grænseoverskridende tjenester, for på mest hensigtsmæssig vis at reagere på arbejdstagernes behov for sikkerhed og sektorens virksomheders behov for fleksibilitet.

VI. KONKLUSION

58. Rådet anmodes om at vedtage forslaget til Rådets direktiv vedrørende aftalen om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, indgået mellem European Transport Workers' Federation (ETF) og European Community of Rail (ECR).

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

vedrørende aftalen om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, indgået mellem European Transport Workers' Federation (ETF) og European Community of Rail (ECR)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 139 stk. 2,

under henvisning til Kommissionens forslag, og[11]

ud fra følgende betragtninger:

(1) Direktivet respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, der af Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder er anerkendt som de generelle principper for fællesskabsretten; formålet med retsakten er især at sikre overholdelse af artikel 31 i den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, ifølge hvilken enhver arbejdstager har ret til sunde, sikre og værdige arbejdsforhold og til en begrænsning af den maksimale arbejdstid, til daglige og ugentlige hvileperioder samt til årlig ferie med løn.

(2) Arbejdsgivere og arbejdstagere (arbejdsmarkedets parter) kan i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2, i fællesskab anmode om, at aftaler, der indgås på fællesskabsplan, iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.

(3) Rådet har vedtaget direktiv 93/104/EF[12] om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden. Jernbanetransport er blandt de aktivitetssektorer, der er undtaget fra direktivets anvendelsesområde. Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget direktiv 2000/34/EF, som ændrer direktiv 93/104/EF, for at dække de sektorer og aktiviteter, som tidligere var undtaget.

(4) Rådet har vedtaget direktiv 2003/88/EF[13] om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, som har kodificeret og ophævet direktiv 93/104/EF.

---

11 EFT C […] af […9, s. […]

12 Rådets direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18, ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 om ændring af Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, for at omfatte sektorer og aktiviteter, der er undtaget fra dette direktiv, EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41.

13 Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, EUT L 299 af 18.11.2003, s. 9.

(5) Artikel 17, stk. 3, litra e), i direktiv 2003/88/EF bestemmer, at der, hvad angår arbejdstagere i jernbanetransportsektoren, som arbejder om bord på tog, kan fraviges fra artikel 3, 4, 5, 8 og 16.

(6) European Transport Workers' Federation (ETF) og European Community of Rail (ECR) har meddelt Kommissionen, at de har til hensigt at gennemføre forhandlinger i overensstemmelse med traktatens artikel 139, stk. 1.

(7) Den 27. januar 2004 indgik disse organisationer en aftale om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester.

(8) Aftalen indeholder en fælles anmodning til Kommissionen om at iværksætte aftalen ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen, i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2.

(9) Med undtagelse af de mere specifikke bestemmelser i nærværende direktiv og aftalen finder direktiv 2003/88/EF anvendelse på mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester.

(10) Iværksættelsen af aftalen sker mest hensigtsmæssigt ved et direktiv i henhold til traktatens artikel 249.

(11) Med henblik på gennemførelsen af det indre marked i jernbanetransportsektoren og i betragtning af de konkurrencevilkår, der gælder i den pågældende sektor, kan direktivets målsætninger om at beskytte arbejdstagernes sundhed og sikkerhed ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og der er derfor behov for, at Fællesskabet handler i overensstemmelse med nærhedsprincippet i traktatens artikel 5; direktivet er ikke mere vidtgående, end det er nødvendigt for at nå disse mål.

(12) Udviklingen i den europæiske jernbanesektor nødvendiggør en nøje overvågning af nuværende og nye aktørers rolle med henblik på at sikre en harmonisk udvikling i hele Fællesskabet. Den sociale dialog på europæisk plan inden for dette område bør afspejle denne udvikling og i størst mulig omfang tage hensyn til den.

(13) De begreber, der anvendes i aftalen, men som ikke er særskilt defineret deri, kan medlemsstaterne ifølge direktivet selv definere i overensstemmelse med national lovgivning og praksis, således som det også er tilfældet ved andre direktiver på det social- og arbejdsmarkedspolitiske område, hvori der anvendes lignende udtryk, forudsat at de pågældende definitioner er i overensstemmelse med aftalens indhold.

(14) Kommissionen har udarbejdet sit forslag til direktiv i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 20. maj 1998 om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan under hensyntagen til de kontraherende parters repræsentative status samt lovmæssigheden af hver enkelt bestemmelse i aftalen. De parter, der har underskrevet aftalen, har en samlet repræsentationsevne, der er tilstrækkelig stor, til at de kan repræsentere mobile arbejdstagere, som har til opgave at udføre de interoperable grænseoverskridende tjenester, der udføres af jernbanevirksomheder.

(15) Kommissionen har udarbejdet sit direktivforslag i overensstemmelse med traktatens artikel 137, stk. 2, hvorefter det i direktiver på det social- og arbejdsmarkedspolitiske område skal "undgås at pålægge administrative, finansielle og retlige byrder af en sådan art, at de hæmmer oprettelse og udvikling af små og mellemstore virksomheder".

(16) I direktivet og den tilknyttede aftale fastsættes minimumsforskrifter; medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter kan opretholde eller indføre mere gunstige bestemmelser.

(17) Kommissionen har informeret Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, idet den har tilsendt dem direktivforslaget vedrørende aftalen.

(18) Europa-Parlamentet vedtog den (...) en beslutning om arbejdsmarkedets parters aftale.

(19) Iværksættelsen af aftalen bidrager til gennemførelse af de mål, der er omhandlet i traktatens artikel 136 -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formålet med dette direktiv er at iværksætte aftalen om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, indgået mellem European Transport Workers' Federation (ETF) og European Community of Rail (ECR) den 27. januar 2004.

Aftalen fremgår af bilaget.

Artikel 2

Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre bestemmelser, der er gunstigere end dem, der er fastsat i nærværende direktiv.

Artikel 3

Med forbehold af aftalen om de underskrivende parters evaluering og revision i bilaget aflægger Kommissionen tre år efter datoen i artikel 5 og efter at have hørt arbejdsmarkedets parter på europæisk plan rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om gennemførelsen af nærværende direktiv på baggrund af udviklingen i jernbanesektoren.

Artikel 4

Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget til gennemførelse af nærværende direktiv, og træffer enhver fornøden foranstaltning til at sikre deres iværksættelse. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest på den i artikel 5 fastsatte dato Kommissionen meddelelse om disse bestemmelser og enhver senere ændring meddeles omgående.

Artikel 5

Medlemsstaterne sætter efter høring af arbejdsmarkedets parter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den [...] eller sikrer sig, at arbejdsmarkedets parter inden denne dato har indført de nødvendige bestemmelser ad aftalemæssig vej. De tilsender straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser samt en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for, at de på et hvilket som helst tidspunkt vil være i stand til at sikre de resultater, der er foreskrevet i dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 6

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende.*

Artikel 7

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand

Aftale om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, indgået mellem European Transport Workers' Federation (ETF) og Community of European Railways (CER)

I BETRAGTNING AF: -

- udviklingen inden for jernbanetransportsektoren, der nødvendiggør en modernisering af systemet, og udviklingen af den transeuropæiske trafik og dermed de interoperable tjenester

- behovet for at skabe en sikker grænseoverskridende trafik og for at beskytte de mobile arbejdstageres sundhed og sikkerhed under udførelse af interoperable grænseoverskridende tjenester

- behovet for at undgå konkurrence udelukkende på grundlag af forskelle i arbejdsbetingelserne

- interessen for at udvikle jernbanetransport inden for EU

- opfattelsen af, at disse mål kun kan nås ved at fastlægge fælles regler vedrørende betingelserne for anvendelse af minimumsstandarder for personale, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester

- overbevisningen om, at antallet af berørte ansatte vil stige i de kommende år

- traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 138 og 139, stk. 2,

- direktiv 93/104/EF (ændret ved direktiv 2000/34/EF), særlig artikel 14 og 17

- konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser (Rom, 19. juni 1980)

- EF-traktatens artikel 139, stk. 2, hvori det fastslås, at iværksættelsen af aftaler, der indgås på fællesskabsplan, finder sted efter fælles anmodning fra de underskrivende parter, ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen

- at de underskrivende parter hermed fremsætter denne anmodning

ER DER MELLEM DE UNDERSKRIVENDE PARTER INDGÅET AFTALE OM FØLGENDE:

Artikel 1

Anvendelsesområde

Denne aftale finder anvendelse på mobile arbejdstagere i jernbanesektoren, som er beskæftiget med interoperable grænseoverskridende tjenester, der udføres af jernbanevirksomheder.

For lokal og regional grænseoverskridende passagerbefordring, og for grænseoverskridende godstransport under 15 km fra grænsen samt for trafik mellem de officielle grænsestationer, som fremgår af listen i bilaget, er anvendelsen af denne aftale frivillig.

Aftalen er ligeledes frivillig for "togtrafik over grænserne", som udgår fra og ender på den samme medlemsstats infrastruktur og blot anvender en anden medlemsstats infrastruktur uden stop (hvilket kan betragtes som nationalt transportarbejde).

For mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, finder direktiv 93/140/EF ikke anvendelse på de aspekter, som er genstand for specifikke bestemmelser i denne aftale.

Artikel 2

Definitioner

I denne aftale forstås der ved:

1. "interoperable grænseoverskridende tjenester": grænseoverskridende tjenesteydelser for hvilke der af jernbanevirksomhederne kræves to sikkerhedscertifikater, som defineret i direktiv 2001/14/EF

2. "mobil arbejdstager, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester": ethvert medlem af togpersonalet, der er beskæftiget med interoperable grænseoverskridende tjenester i mere end en time på daglig basis

3. "arbejdstid": det tidsrum, hvori arbejdstageren er på arbejde og står til rådighed for arbejdsgiveren under udførelsen af sin beskæftigelse eller sine opgaver i overensstemmelse med national lovgivning og/eller praksis

4. "hvileperiode": det tidsrum, der ikke er arbejdstid

5. "natperiode": et tidsrum på mindst 7 timer, der er fastsat ved national lovgivning, og som under alle omstændigheder omfatter tidsrummet mellem 24.00 og 05.00

6. "natarbejde": ethvert arbejde på mindst 3 timer, som udføres i natperioden

7. "hvileperiode uden for hjemmet": daglig hviletid, som ikke tilbringes på den mobile arbejdstagers sædvanlige bopæl

8. "fører": enhver arbejdstager, der står for at køre et lokomotiv

9. "køretid": tidsrummet for en planmæssig aktivitet, hvorunder føreren er ansvarlig for at køre et lokomotiv, med undtagelse af den planmæssige tid til igangsætning og standsning af lokomotivet. Køretiden omfatter planmæssige afbrydelser, hvor føreren stadig er ansvarlig for lokomotivet.

Artikel 3

Daglig hvileperiode i hjemmet

Den daglige hvileperiode i hjemmet udgør mindst 12 sammenhængende timer pr. 24-timersperiode.

Hviletiden kan nedbringes til 9 sammenhængende timer én gang pr. 7-dagesperiode. I så tilfælde tilføjes de timer, der svarer til forskellen mellem den nedsatte hviletid og de 12 timer, til den efterfølgende daglige hvileperiode i hjemmet.

Der kan ikke foretages en betydelig nedsættelse af en daglig hvileperiode mellem to daglige hvileperioder uden for hjemmet.

Artikel 4

Daglig hvileperiode uden for hjemmet

Hvileperioden uden for hjemmet udgør mindst 8 sammenhængende timer pr. 24-timersperiode.

En hvileperiode uden for hjemmet skal følges af en daglig hvileperiode i hjemmet[14].

Det anbefales at sørge for bekvemmelige indkvarteringsforhold for mobile arbejdstagere i forbindelse med hvileperioder uden for hjemmet.

Artikel 5

Pauser

a) Førere

Hvis en førers arbejdstid overstiger 8 timer, skal den pågældende kunne holde en pause på mindst 45 minutter i løbet af arbejdsdagen.

Eller

Hvis arbejdstiden udgør mellem 6 og 8 timer, skal vedkommende kunne holde en pause på mindst 30 minutter i løbet af arbejdsdagen.

Tidspunktet på dagen og pausens varighed skal være tilrettelagt således, at arbejdstageren reelt kan hvile. Pauserne kan tilpasses i løbet af arbejdsdagen i tilfælde af forsinkelse på tog.

En del af pausen skal holdes mellem den tredje og den sjette arbejdstime.

---

[14] Parterne er enige om, at der skal indledes forhandlinger om en efterfølgende hvileperiode uden for hjemmet samt om kompensation for hvileperioder uden for hjemmet; disse forhandlinger skal finde sted mellem arbejdsmarkedets parter enten på virksomhedsplan eller på nationalt niveau, afhængigt af, hvad der er mest relevant. På europæisk niveau genforhandles spørgsmålet om antallet af på hinanden følgende hvileperioder uden for hjemmet og om kompensation for hvileperioder uden for hjemmet to år efter underskrivelsen af denne aftale.

Artikel 5 a) finder ikke anvendelse, hvis der er to førere. I dette tilfælde fastsættes bestemmelserne om pauser på nationalt niveau.

b) Togpersonale

Togpersonale skal kunne holde en pause på 30 minutter, hvis arbejdstiden overstiger 6 timer.

Artikel 6

Ugentlig hvileperiode

Enhver arbejdstager, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, har for hver syvdagesperiode ret til en sammenhængende minimumshvileperiode på 24 timer, hvortil lægges de 12 timers daglig hviletid, jf. artikel 3.

Mobile arbejdstagere har ret til 104 hvileperioder årligt af 24 timer inkl. 24-timersperioderne i de 52 ugentlige hvileperioder.

Dette omfatter:

– 12 dobbelte hvileperioder (på 48 timer plus den daglige hvileperiode på 12 timer), der omfatter lørdag og søndag

og

– 12 dobbelte hvileperioder (på 48 timer plus den daglige hvileperiode på 12 timer) uden garanti for, at dette omfatter en lørdag eller en søndag.

Artikel 7

Køretid

Køretidens varighed, jf. artikel 2, er begrænset til 9 timer for dagarbejde og 8 timer for natarbejde mellem to daglige hvileperioder.

Den maksimale varighed af køretiden pr. to-ugersperiode er begrænset til 80 timer.

Artikel 8

Kontrol

Der skal føres en arbejdsplan over de daglige arbejds- og hvileperioder for det mobile personale for at sikre, at bestemmelserne i denne aftale overholdes. Oplysninger om det reelle antal arbejdstimer skal være tilgængelige. Arbejdsplanen opbevares i virksomheden i mindst et år.

Artikel 9

Garanti mod forringelse

Gennemførelsen af denne aftale kan under ingen omstændigheder begrunde en forringelse af det generelle beskyttelsesniveau for mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester.

Artikel 10

Opfølgning af aftalen

De underskrivende parter følger gennemførelsen og anvendelsen af aftalen inden for rammerne af sektordialogudvalget for jernbanesektoren, som er oprettet i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF.

Artikel 11

Evaluering

Parterne foretager en evaluering af aftalens bestemmelser to år efter aftalens undertegnelse på baggrund af de første erfaringer med udvikling af interoperabel grænseoverskridende transport.

Artikel 12

Ændring

Parterne gennemgår de ovenstående bestemmelser to år efter afslutningen af den gennemførelsesperiode, som fastsættes i Rådets afgørelse om indgåelse af denne aftale.

Bruxelles, den 27. januar 2004

For CER

Giancarlo Cimoli

Formand

Johannes Ludewig

Administrerende direktør

Francesco Forlenza

Formand for gruppen af direktører for menneskelige ressourcer

Jean-Paul Preumont

Konsulent for arbejdsmarkedsforhold og sociale anliggender

For ETF

Norbert Hansen

Formand for jernbanesektionen

Jean-Louis Brasseur

Næstformand for jernbanesektionen

Doro Zinke

Generalsekretær

Sabine Trier

Politisk sekretær

Bilag

LISTE OVER OFFICIELLE GRÆNSESTATIONER, SOM ER BELIGGENDE MERE END 15 KM FRA GRÆNSEN, OG FOR HVILKE DENNE AFTALE ER FRIVILLIG

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.