COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 8.2.2005
COM(2005) 32 final

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DE LA PROPUESTA

1. La presente propuesta se dirige a aplicar el acuerdo anejo sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza, celebrado el 27 de enero de 2004 entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF).

2. Por carta del 20 de diciembre de 2002, los interlocutores sociales del sector ferroviario, la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) informaron a la Comisión de su intención de entablar negociaciones sobre las condiciones de trabajo del personal que presta servicio en operaciones transfronterizas.

3. El 27 de enero de 2004, estas dos organizaciones celebraron un acuerdo sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza. Presentaron dicho acuerdo a la Comisión Europea y solicitaron que se aplique sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, con arreglo al apartado 2 del artículo 139 del Tratado.

II. MARCO JURÍDICO

4. En el ámbito de la política social, el Tratado reconoce a los interlocutores sociales a escala comunitaria un papel fundamental y *sui generis*. El apartado 2 del artículo 138 prevé que cualquier iniciativa en este ámbito sea objeto de una consulta previa con los interlocutores sociales sobre la posible orientación de la acción y, posteriormente, sobre el contenido de la propuesta prevista.

5. El apartado 1 del artículo 139 del Tratado va más allá y reconoce a los interlocutores sociales en el ámbito comunitario la posibilidad, si estos lo desean, de entablar un diálogo que pueda conducir al establecimiento de relaciones convencionales, acuerdos incluidos. En tal caso, el Tratado no impone ninguna obligación de consulta previa.

6. Esos acuerdos se aplican, ya sea según los procedimientos y prácticas propios de los interlocutores sociales y de los Estados miembros, ya sea, en los ámbitos sujetos al artículo 137, y a petición conjunta de las partes firmantes, sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión (apartado 2 del artículo 139).

7. En su comunicación *Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria*[1], la Comisión destacó que «antes de presentar al Consejo cualquier propuesta legislativa por la que se aplique un acuerdo, la Comisión lleva a cabo una evaluación

[1] Comunicación de la Comisión: *Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria,* doc. COM(98) 322 final, de 20.5.1998; véase también la Comunicación relativa a la aplicación del protocolo sobre la política social, presentada por la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, doc. COM(93) 600 final, de 14.12.1993.

en la que se examina el grado de representatividad de las partes contractuales, su mandato y la legalidad de cada cláusula del convenio colectivo con respecto al Derecho comunitario, así como las disposiciones concernientes a las pequeñas y medianas empresas».

8. Esta evaluación figura a continuación.

III. ANÁLISIS DEL ACUERDO

Carácter representativo y mandato de las partes contratantes

9. Las organizaciones firmantes del acuerdo son la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF). Ambas organizaciones participan en el comité de diálogo sectorial de los ferrocarriles, creado mediante la Decisión de la Comisión de 20 de mayo de 1998[2] relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea.

10. La información facilitada por las partes firmantes prueban que proceden de un sector específico y que están organizadas a escala europea. Además, están compuestas por organizaciones también reconocidas como integrantes de las estructuras de los interlocutores sociales de los Estados miembros, poseen la capacidad de negociar acuerdos y son representativas en la práctica totalidad de los Estados miembros. También disponen de las estructuras apropiadas que les permiten participar de manera eficaz en el proceso de consulta.

11. El acuerdo celebrado por dichas organizaciones trata determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza. Las organizaciones firmantes enviaron datos sobre su representatividad. La información comunicada indica que son suficientemente representativas de los trabajadores móviles del sector ferroviario, incluidos los que prestan servicios de interoperabilidad transfronteriza. Indiscutiblemente, son las principales organizaciones de interlocutores sociales del sector. La CER representa a veinticuatro empresas del sector ferroviario repartidas entre veintidós Estados miembros de la UE (salvo Malta y Chipre, que no disponen de red ferroviaria, Suecia es el único Estado miembro en el que la CER carece de afiliados). El conjunto de sus miembros agrupa a cerca del 95 % del empleo total del sector de las empresas ferroviarias. Por la parte sindical, el acuerdo fue firmado por la ETF, cuya sección ferroviaria representa al personal del sector en veintidós Estados miembros (salvo Malta y Chipre, Estonia es el único Estado miembro en el que la ETF no está presente). La ETF representa a la inmensa mayoría de los trabajadores sindicados del sector.

12. Cabe observar que, tras la adaptación del marco legislativo comunitario del sector ferroviario, en marzo de 2001, han aparecido nuevas organizaciones que representan los intereses de quienes gestionan las infraestructuras y empresas ferroviarias a escala europea. Se trata, por una parte, de la EIM (European Rail Infrastructure

---

[2] Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea, DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

Managers), cuyos miembros no emplean el personal móvil al que se refiere el acuerdo, por lo que sus medidas no les afectan directamente[3], y, por otra, de la ERFA (European Rail Freight Association), que representa nuevas empresas de flete ferroviario, y no puede considerarse en la actualidad como un interlocutor social con arreglo a los criterios de la Decisión de la Comisión de 20 de mayo de 1998, sobre todo en lo relativo a la capacidad de negociar acuerdos.

13. Por parte sindical existe otra asociación europea, que agrupa a diferentes sindicatos independientes de conductores de trenes. Esta organización, la ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas), fundada en 1989, está afiliada a la CESI (Confederación Europea de Sindicatos Independientes). La ALE es muy específica, y se limita solo a los conductores de trenes. Esta organización no está reconocida como interlocutor por los empresarios europeos, por lo que está ausente del diálogo social. Además, una posible presencia de la ALE en la mesa de negociaciones no habría modificado la representatividad de las partes firmantes. La categoría profesional de los conductores de trenes ya está cubierta por la ETF, que cubre, además, el resto de trabajadores móviles (véase el cuadro siguiente).

EU-25 / *Empresarios*	Plantilla media	% del empleo total del sector	Conductores de trenes	Conductores de trenes que prestan servicios de interoperabilidad transfronteriza	Otros trabajadores móviles	Otros trabajadores móviles que prestan servicios de interoperabilidad transfronteriza
Total del sector	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)
Otras organizaciones europeas que representan a las empresas ferroviarias	25 000 (3)		2 280 (6)	298 (6)	-	

[3] Punto confirmado por la EIM en la reunión celebrada con los servicios de la Comisión.

EU-25 / *Trabajadores*	Afiliados	% del número conocido de asalariados miembros de un sindicato	Conductores de trenes afiliados	Otros trabajadores móviles afiliados
Total del sector	889 440 (7)	100		
ETF	711 552 (8) 752 078 (9)	80 (8)	72 380 (9)	73 599 (9)
Otros sindicatos europeos que representen a trabajadores del sector ferroviario	73 080 (10)		73 080 (10)	

Fuentes:

(1) Unión Internacional de Ferrocarriles: *Statistiques des chemins de fer,* síntesis, resultados provisionales, 2002 (cifras incompletas para el Reino Unido).

(2) CER: cifras comunicadas para el año 2004.

(3) Comisión Europea, Dirección General de Energía y Transportes: *European Union Energy* y *Transport in Figures 2003*. Las cifras para el año 2001 y para la UE de los Quince no se refieren a una organización europea, sino a la suma de las plantillas de las empresas no afiliadas a la CER.

(4) Cálculo a partir del supuesto de que la CER representa al 94,7 % de los conductores. Según este cálculo, el total de conductores asciende al 12,67 % de todo el empleo del sector.

(5) Cálculo a partir del supuesto de que la CER representa al 94,7 % de los demás trabajadores móviles. Según este cálculo, el total de los otros trabajadores móviles asciende al 7,65 % de todo el empleo del sector.

(6) ERFA: cifras comunicadas para el año 2004.

(7) Cálculo basado en un nivel de afiliación sindical del 85 % a partir de las cifras de la Unión Internacional de Ferrocarriles (véase la nota 1). El estudio publicado por EIRO (European Industrial Relations Observatory) en marzo de 2000 sobre las relaciones industriales en el sector ferroviario da fe de un nivel de afiliación que, en nueve de los quince Estados miembros, asciende al 90 % o más (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html). El nivel de afiliación sindical en este sector en los nuevos Estados miembros también se estima muy alto, dada la proximidad de sus empresas ferroviarias con el sector público.

(8) Según el informe *Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE,* presentado en diciembre de 2000 por la Universidad Católica de Lovaina (estudio llevado a cabo para la Dirección General de Empleo y Asuntos Sociales de la Comisión Europea), la ETF representa al 80 % del número conocido de asalariados afiliados a un sindicato. Esta cifra también se considera realista como base para la UE de los Veinticinco.

(9) ETF: cifras comunicadas para el año 2004, que se refieren exclusivamente a asalariados activos.

(10) ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas): cifras comunicadas para el año 2004. La ALE solo está presente en diez Estados miembros. Cabe observar que 34 000 conductores representados por la ALE proceden de un solo Estado miembro.

14. La Comisión informó a estas tres organizaciones del contenido del acuerdo y de su intención de someterlo a la decisión del Consejo.

15. Las tres organizaciones lamentaron su ausencia de la mesa de negociaciones.

16. Como estableció el Tribunal de Primera Instancia en su sentencia de 17 de junio de 1998 en el asunto *UEAPME*[4], el Derecho comunitario no confiere *«a ningún interlocutor social, con independencia de cuáles sean los intereses que pretenda*

[4] Sentencia del Tribunal de Primera Instancia (Sala Cuarta ampliada) de 17 de junio de 1998 en el asunto T-135/96, Union européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises (UEAPME) / Consejo de la Unión Europea, apartado 78, Rec. 1998, p. II-2335.

representar, un derecho general a participar en cualquier negociación entablada […]. La mera circunstancia de que la demandante haya solicitado en varias ocasiones a la Comisión, en el presente caso, poder participar en las negociaciones entabladas por otros interlocutores sociales nada cambia, ya que el control de la fase de negociación propiamente dicha corresponde exclusivamente a los interlocutores sociales interesados y no a la Comisión».

17. Según el Tribunal de Primera Instancia, corresponde a la Comisión y al Consejo comprobar si, con respecto al contenido del acuerdo de que se trate, los interlocutores sociales firmantes de este último tienen una representatividad acumulada suficiente (apartado 90). Cabe destacar que las tres organizaciones en cuestión no se consideran hoy por hoy representativas del sector y, por tanto, no son consultadas por la Comisión con arreglo al artículo 138 del Tratado.

18. Los dos cuadros anteriores ofrecen una visión de conjunto del empleo en el sector ferroviario (empresas ferroviarias) y, en la medida de lo posible, un cálculo del personal móvil (conductores de trenes y demás trabajadores móviles). A partir de las cifras existentes, puede calcularse el personal móvil total del sector en un 20 % de toda la plantilla, es decir, unas 210 000 personas, de las cuales un 12 % presta servicios de interoperabilidad transfronteriza (25 000 personas). Para los empresarios, la CER reúne a cerca del 95 % del conjunto. La ETF representa a un 80 % del personal sindicado.

19. Por lo que se refiere a los conductores de trenes, su número total en la UE de los Veinticinco se calcula en unos 133 000. En el segundo cuadro, la suma de los afiliados a la ETF y a la ALE supera dicho número, lo que puede explicarse por la doble afiliación o porque a menudo los sindicatos cuentan como afiliados a jubilados, desempleados u otros inactivos. En cambio, para la ETF, ese número se refiere únicamente a los asalariados activos.

20. La Comisión deduce de ello que la ETF representa a una gran proporción de los trabajadores móviles que prestan servicios de interoperabilidad transfronteriza, más de la mitad de los cuales son conductores de trenes.

21. Así pues, la representatividad de la ETF es incontestable visto el ámbito de aplicación del acuerdo celebrado por los interlocutores sociales.

22. La organización de los empresarios (CER), por su parte, representa a una gran mayoría de las empresas del sector, que emplean a la mayor parte de los trabajadores afectados.

23. Según la información recogida, tanto la CER como la ETF disponían de un mandato de sus miembros nacionales para negociar el acuerdo sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza y, además, representan a una muy alta proporción del sector y cumplen el criterio de representatividad.

24. Puede concluirse que las partes firmantes del acuerdo en cuestión poseen la suficiente representatividad tanto en el sector del transporte ferroviario en general como entre los trabajadores potencialmente cubiertos por lo dispuesto en el acuerdo.

Respeto de las disposiciones relativas a las pequeñas y medianas empresas

25. Con arreglo al apartado 2 del artículo 137 del Tratado, la legislación social debe evitar establecer trabas de carácter administrativo, financiero y jurídico que obstaculicen la creación y el desarrollo de pequeñas y medianas empresas (PYME).

26. El acuerdo no distingue entre los trabajadores de PYME y los demás. No obstante, la citada disposición del Tratado no impone este aspecto.

27. Como ha afirmado el Tribunal de Justicia en su sentencia en el asunto Kirsammer-Hack[5], esta disposición del Tratado indica que esas empresas pueden ser objeto de medidas económicas particulares. En cambio, no se opone a que esas empresas sean objeto de medidas obligatorias.

28. Esta disposición se dirige más bien a que no se impongan más trabas que las estrictamente necesarias para alcanzar el objetivo fundamental de cualquier acción en este ámbito, es decir, la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores.

29. El presente acuerdo no establece obligaciones administrativas, financieras ni jurídicas adicionales en relación con la legislación comunitaria vigente en el sector, a saber, la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo. El sector del transporte ferroviario está cubierto por dicha Directiva.

30. El hecho de que el acuerdo prevea que puedan introducirse determinadas adaptaciones después de las negociaciones abiertas directamente en la empresa (en lo que se refiere a un segundo tiempo de descanso fuera del lugar de residencia o a la compensación del tiempo de descanso fuera del lugar de residencia) muestra que las normas aplicables pueden adaptarse aún más a las empresas afectadas, y sobre todo a las pequeñas y medianas empresas.

31. Por consiguiente, la Comisión considera que el acuerdo respeta las disposiciones relativas a las pequeñas y medianas empresas.

Conformidad a Derecho de las cláusulas del acuerdo

32. La Comisión, al examinar con atención cada una de las cláusulas del acuerdo, no ha hallado disposiciones contrarias al Derecho comunitario. Las obligaciones impuestas a los Estados miembros no derivan directamente del acuerdo entre los interlocutores sociales, sino de las modalidades de aplicación del acuerdo con arreglo a la Directiva. Las partes prevén que, en lo que se refiere a los trabajadores móviles que prestan servicios de interoperabilidad transfronteriza, la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, no se aplicará a aquellos aspectos para los cuales este acuerdo incluye medidas más específicas. En los párrafos siguientes figura la evaluación del contenido del acuerdo efectuada por la Comisión.

---

[5] Sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de noviembre de 1993 en el asunto C-189/91, Kirsammer-Hack, apartado 34, Rec. 1993, p. I-6185.

Evaluación del acuerdo

33. La Directiva 93/104/CE[6], de 23 de noviembre de 1993, fue el primer texto comunitario que fijó prescripciones mínimas dirigidas a promover sobre todo la mejora del entorno laboral a fin de garantizar un mayor grado de protección de la seguridad y la salud de los trabajadores.

34. La Directiva 93/104/CE se aplica a todos los sectores de actividad salvo los transportes aéreos, ferroviarios, por carretera, marítimos, fluviales y lacustres, la pesca marítima, otras actividades marítimas y médicos en formación. La Directiva 2000/34/CE, de 22 de junio de 2000, modificó la Directiva de 23 de noviembre de 1993 a fin de cubrir los sectores y actividades excluidos hasta entonces. La Directiva 2003/88/CE, de 4 de noviembre de 2003, con un ánimo de claridad y seguridad jurídica, procedió a codificar la Directiva 93/104/CE, de 23 de noviembre de 1993, y la Directiva 2000/34/CE, de 22 de junio de 2000. Desde entonces, la Directiva 2003/88/CE constituye el texto en vigor que ha derogado las dos Directivas anteriores.

35. Así pues, el sector del transporte ferroviario ya está cubierto por la Directiva 2003/88/CE, de 4 de noviembre de 2003. Cabe observar que su artículo 14 prevé que otros instrumentos comunitarios puedan contener prescripciones más específicas en materia de ordenación del tiempo de trabajo en lo referente a determinadas ocupaciones o actividades profesionales. Además, la letra e) del apartado 3 de su artículo 17 prevé que puedan establecerse excepciones a los artículos 3, 4, 5, 8 y 16 de dicha Directiva, en ciertas condiciones, para las personas que trabajen en el transporte ferroviario.

36. Así, las legislaciones nacionales tienen la posibilidad de prever condiciones laborales específicas para quienes trabajen a bordo de los trenes. Asimismo, al tratarse de personas destinadas a operaciones transfronterizas, para no adoptar medidas nacionales que les serían aplicables pero que podrían llevar a divergencias, únicamente una acción comunitaria permite fijar condiciones de trabajo coordinadas y homogéneas, tanto más necesarias dado el desarrollo previsible del tránsito ferroviario transfronterizo.

37. En este contexto se produce el acuerdo celebrado entre la CER y la ETF, sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza.

38. La Comisión ya dio su apoyo a la negociación de los interlocutores sociales en este ámbito. Así, en el debate en el Consejo de Transportes de 28 de marzo de 2003 sobre el «segundo paquete ferroviario», la Comisión añadió una declaración al acta según la cual «apoya plenamente y fomenta los trabajos que están realizando los interlocutores sociales en el marco del diálogo social europeo, con arreglo al artículo 139 del Tratado, en relación con la armonización de los tiempos de

---

[6] Directiva 93/104/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, DO L 307 de 13.12.1993, p. 18.

conducción y los periodos de descanso de los conductores de tren y del personal que trabaja en los trenes[7]».

39. La Comisión valora positivamente la iniciativa de los interlocutores sociales por varias razones.

40. Ante todo porque, al fijar exigencias mínimas en cuanto al tiempo de trabajo, el acuerdo aplica los puntos 7, 8 y 19 de la Carta comunitaria de los derechos sociales fundamentales de los trabajadores, contemplados en el artículo 136 del Tratado y en el artículo 31 de la Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea.

41. Además, el acuerdo establece un equilibrio entre la necesidad de garantizar una protección adecuada de la salud y la seguridad de los trabajadores móviles que prestan servicios de interoperabilidad transfronteriza y los requisitos de flexibilidad adecuada de funcionamiento de las empresas de transporte ferroviario con la perspectiva de un espacio ferroviario europeo integrado. Este acuerdo se ajusta plenamente al «primer paquete ferroviario» constituido por las Directivas adoptadas[8] por el Consejo y el Parlamento Europeo que abren el mercado internacional del flete entre 2003 y 2008, lo que significará un incremento del tránsito transfronterizo.

42. Este acuerdo también está en conformidad absoluta con la Directiva 2003/88/CE de 4 de noviembre de 2003 al prever medidas específicas relativas al personal móvil que presta servicios de interoperabilidad transfronteriza. Cabe observar que, en lo que se refiere al descanso diario, a las pausas y al descanso semanal, el acuerdo prevé medidas dirigidas a dar mayor protección de los asalariados pero también a una mayor flexibilidad en relación con la Directiva, a fin de responder mejor a las exigencias del sector. En efecto, el acuerdo establece el principio del tiempo de descanso o de pausa superior a las prescripciones mínimas que fija la Directiva, pero también prevé una flexibilidad de estas normas que tenga en cuenta las obligaciones propias del sector ferroviario. Igualmente, conviene señalar que el acuerdo instaura dos definiciones dirigidas a adaptar y precisar las medidas de la Directiva 2003/88/CE con arreglo a las especificidades y necesidades del sector, a saber, las nociones de «tiempo de conducción» y de «trabajador móvil que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza».

43. Finalmente, el acuerdo representa un importante hito del diálogo social sectorial a escala comunitaria, confirma el papel clave de los interlocutores sociales europeos llamados a completar, reforzar y adaptar en el ámbito comunitario las normas nacionales sobre las condiciones laborales e ilustra el papel de los interlocutores sociales en la aplicación de la estrategia de reformas económicas y sociales decidida en Lisboa y reforzada en Barcelona en marzo de 2002, como recordó la Comunicación de la Comisión *El diálogo social europeo, fuerza de modernización y cambio*[9]. La Comisión está convencida, como ya lo destacó en su reciente Comunicación *Partenariat pour le changement*[10], de que la negociación es el mejor

---

7 Véase el doc. SEC(2003) 754 final, p. 8.

8 Directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE y 2001/14/CE de 26 de febrero de 2001, DO L 75 de 15.3.2001.

9 COM(2002) 341 final, de 26.6.2002

10 Comunicación de la Comisión : *Partenariat pour le changement dans une Europe élargie – Renforcer la contribution du dialogue social européen,* doc. COM(2004) 557 final, de 12.8.2004.

medio para resolver los problemas relativos a la organización del trabajo y a las relaciones laborales tanto interprofesionales como sectoriales.

44. La Comisión considera, pues, que se reúnen todas las condiciones para transmitir una propuesta dirigida a aplicar este acuerdo mediante una decisión del Consejo.

IV. PROPUESTA DE LA COMISIÓN

45. En su comunicación de 14 de diciembre de 1993, la Comisión declaró que «si se llega a la aplicación de un acuerdo concluido a nivel comunitario mediante una decisión del Consejo sobre una propuesta de la Comisión a petición conjunta de los interlocutores sociales, el Consejo no tiene posibilidad de modificar el acuerdo. Por ello, la Comisión se limitará a proponer, en todo caso, tras examinar el acuerdo celebrado entre interlocutores sociales, que se adopte una decisión sobre el acuerdo en los términos en que ha sido concluido». Así pues, el acto propuesto es una directiva, por lo que incluye las disposiciones típicas relativas a su aplicación en el ámbito nacional.

46. Asimismo, la Comisión ha considerado que «la decisión del Consejo debe limitarse a hacer obligatorio lo dispuesto en el acuerdo celebrado entre los interlocutores sociales, de manera que el texto del acuerdo no forme parte de la decisión, sino que figure en ella como anexo».

47. Finalmente, la Comisión anunció que «si el Consejo decide, con arreglo a los procedimientos previstos en el último párrafo del apartado 2 del artículo 139, no aplicar el acuerdo celebrado por los interlocutores sociales, la Comisión retirará su propuesta de decisión y estudiará la oportunidad de proponer, a la luz de la labor realizada, un instrumento legislativo en el sector en cuestión».

48. Así pues, la Comisión no recogió el texto del acuerdo en su propuesta, sino que se limitó a incorporarlo como anexo. Asimismo, reiteró que, si el Consejo decidiera modificar el acuerdo celebrado entre los interlocutores sociales, retiraría su propuesta.

Fundamento jurídico

49. El apartado 2 del artículo 139 del Tratado prevé que «la aplicación de los acuerdos celebrados a nivel comunitario se realizará […] en los ámbitos sujetos al artículo 137, […] a petición conjunta de las partes firmantes, sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión». El acuerdo sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza trata de las condiciones de salud y seguridad de los trabajadores, ámbito cubierto por el apartado 1 del artículo 137 del Tratado, por lo que forma parte de las materias sobre las que el Consejo puede decidir por mayoría cualificada. Así pues, el apartado 2 del artículo 139 constituye el fundamento jurídico apropiado de la propuesta de la Comisión.

50. Dicho artículo no prevé consultar al Parlamento Europeo sobre las peticiones dirigidas a la Comisión por los interlocutores sociales. No obstante, la Comisión le envió esta propuesta para que pudiera, si lo creía conveniente, comunicar su

dictamen a la Comisión y al Consejo. Hizo lo mismo con el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones.

Forma del acto

51. El término «decisión» del apartado 2 del artículo 139 del Tratado tiene un sentido general que permite elegir el acto legislativo con arreglo al artículo 249 del Tratado. Corresponde a la Comisión proponer al Consejo el instrumento obligatorio de dicho artículo (reglamento, directiva o decisión) que sea más adecuado. En este caso, dada la naturaleza y el contenido del texto de los interlocutores sociales, está claro que el acuerdo está destinado a ser aplicado de forma indirecta mediante disposiciones que los Estados miembros o los interlocutores sociales deberán transponer al Derecho interno de los Estados miembros. En tal caso, pues, el instrumento idóneo para tal aplicación es una directiva del Consejo. Además, de conformidad con los compromisos adquiridos, la Comisión considera que el texto del acuerdo no debe formar parte del acto, sino figurar en él como anexo.

52. Por lo que se refiere a los artículos de la propuesta, la Comisión presenta las observaciones siguientes.

Artículo 1

Este artículo se limita a hacer obligatorio el acuerdo entre los interlocutores sociales, lo que constituye el objeto de una decisión del Consejo, con arreglo al apartado 2 del artículo 139 del Tratado.

Artículo 2

Según el artículo 2, lo dispuesto en la Directiva solo prevé requisitos mínimos que dejan a los Estados miembros la posibilidad de adoptar medidas más favorables a los trabajadores del sector en cuestión.

Artículo 3

El artículo 3, en el marco de la evolución del sector ferroviario, prevé que la Comisión envíe un informe sobre la aplicación de la Directiva al Consejo y al Parlamento Europeo tres años después de la fecha límite de su transposición en el ordenamiento jurídico de los Estados miembros. Este informe de la Comisión es independiente del seguimiento y de la evaluación previstos por los firmantes. Se elaborará tras consultar con los interlocutores sociales comunitarios.

Artículo 4

Este artículo impone a los Estados miembros la obligación de prever sanciones con carácter efectivo, proporcionado y disuasorio. Como en cualquier sistema jurídico, en el marco de la aplicación del Derecho comunitario es importante, por una parte, que las sanciones disuadan de vulnerar el Derecho comunitario a todos los que estén obligados por este, y, por otra, que castiguen debidamente a quienes lo incumplan.

Artículos 5 a 7

Los artículos 5 a 7 incluyen las medidas habituales relativas a la transposición al Derecho interno de los Estados miembros.

V. JUSTIFICACIÓN DE LA DIRECTIVA CON MIRAS A LA SUBSIDIARIEDAD

53. La propuesta de Directiva del Consejo relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza, se ajusta al principio de subsidiariedad en sus dos elementos, a saber, la necesidad y la proporcionalidad, tal como figuran en el artículo 5 del Tratado.

54. La necesidad de la acción comunitaria no solo se justifica porque los interlocutores sociales, con arreglo al apartado 1 del artículo 139, han acordado la necesidad de una acción comunitaria en la materia, han logrado un acuerdo en el ámbito comunitario y han solicitado la aplicación de dicho acuerdo mediante una decisión del Consejo sobre la base de una propuesta de la Comisión, de conformidad con el apartado 2 del artículo 139 del Tratado, sino también por la dimensión europea propia del sector ferroviario.

55. Además, la propuesta de Directiva completa la legislación de los Estados miembros al establecer un marco comunitario y flexible con miras a la mejora de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que prestan servicios de interoperabilidad transfronteriza y al fomento del tránsito ferroviario transfronterizo. La creación de dicho marco es un factor de claridad y transparencia para las empresas del sector y favorece el advenimiento de una competencia leal en el seno del mercado interior.

56. Finalmente, debido a su naturaleza y dimensión transnacional, la acción prevista solo puede llevarse a cabo de forma comunitaria.

57. La Directiva del Consejo responde a la exigencia de proporcionalidad en la medida en que se limita a fijar los objetivos que deben lograrse. La Directiva relativa al acuerdo se dirige a prever disposiciones más concretas sobre la ordenación del tiempo de trabajo del personal que presta servicios transfronterizos para responder mejor tanto a las necesidades de seguridad de los trabajadores como a las de flexibilidad de las empresas del sector.

VI. CONCLUSIÓN

58. Se pide al Consejo que adopte la propuesta de Directiva del Consejo relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 139,

Vista la propuesta de la Comisión,[11]

Considerando lo siguiente:

(1) El presente acto respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos sobre todo en la Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea; en concreto, el presente acto se dirige a garantizar el total respeto del artículo 31 de la Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea, que establece que todo trabajador tiene derecho a condiciones de trabajo sanas, seguras y dignas, a la limitación de la duración máxima del trabajo y a periodos diarios y semanales de descanso, así como a un periodo anual de vacaciones pagadas.

(2) Los interlocutores sociales pueden, con arreglo al apartado 2 del artículo 139 del Tratado, solicitar conjuntamente que los acuerdos celebrados a nivel comunitario se apliquen mediante una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión.

(3) El Consejo adoptó la Directiva 93/104/CE relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo[12]. El transporte ferroviario formaba parte de los sectores de actividad excluidos del ámbito de aplicación de dicha Directiva. El Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 2000/34/CE, por la que se modificaba la Directiva 93/104/CE para cubrir sectores y actividades que antes estaban excluidos de ella.

---

[11] DO C […] de […], p. […]

[12] Directiva 93/104/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, DO L 307 de 13.12.1993, p. 18, modificada por la Directiva 2000/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000 para incluir los sectores y actividades excluidos de dicha Directiva, DO L 195 de 1.8.2000, p. 41.

(4) El Consejo adoptó la Directiva 2003/88/CE relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo[13], por la que se codificó y derogó la Directiva 93/104/CE.

(5) La letra e) del apartado 3 del artículo 17 de la Directiva 2003/88/CE prevé que podrán establecerse excepciones a sus artículos 3, 4, 5, 8 y 16 para las personas que trabajen en el sector ferroviario cuyo tiempo de trabajo se desarrolle a bordo de trenes.

(6) La Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) informaron a la Comisión de su voluntad de entablar negociaciones con arreglo al apartado 1 del artículo 139 del Tratado.

(7) Dichas organizaciones celebraron, el 27 de enero de 2004, un acuerdo sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza.

(8) El acuerdo incluye una petición conjunta en la que se solicita a la Comisión que aplique el acuerdo sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 139 del Tratado.

(9) La Directiva 2003/88/CE se aplica a los trabajadores móviles que prestan servicios de interoperabilidad transfronteriza, excepción hecha de las medidas más específicas contenidas en la presente Directiva y en el acuerdo.

(10) El acto apropiado para aplicar el acuerdo es una directiva en el sentido del artículo 249 del Tratado.

(11) Ante la perspectiva de la realización del mercado interior del transporte ferroviario y de sus condiciones de competencia, los objetivos de la presente Directiva tendentes a proteger la salud y la seguridad no pueden realizarse de manera suficiente por los Estados miembros, por lo que se requiere una acción comunitaria, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado; la presente Directiva no va más allá de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(12) La evolución del sector ferroviario europeo implica un estrecho seguimiento del papel de los operadores actuales y futuros con miras a garantizar un desarrollo armónico en toda la Comunidad. El diálogo social europeo en este sector debe reflejar esta evolución y tenerla en cuenta lo mejor posible.

(13) Por lo que se refiere a los términos del acuerdo que el mismo no define de modo específico, la presente Directiva deja a los Estados miembros la posibilidad de definirlos con arreglo a las legislaciones y prácticas nacionales, como ya sucede en otras Directivas sobre política social, utilizando términos análogos, siempre que dichas definiciones sean compatibles con el acuerdo.

(14) La Comisión elaboró su propuesta de Directiva ajustándose a su Comunicación de 20 de mayo de 1998 (Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria), teniendo en cuenta el carácter representativo de las partes contratantes y la

---

[13] Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, DO L 299 de 18.11.2003, p. 9.

conformidad a Derecho de cada cláusula del acuerdo; las partes firmantes tienen una representatividad acumulada suficiente para los trabajadores móviles del ferrocarril que prestan servicios de interoperabilidad transfronteriza realizados por empresas ferroviarias.

(15) La Comisión elaboró su propuesta de Directiva ajustándose al apartado 2 del artículo 137 del Tratado, que prevé que las directivas en el ámbito social «evitarán establecer trabas de carácter administrativo, financiero y jurídico que obstaculicen la creación y el desarrollo de pequeñas y medianas empresas».

(16) La presente Directiva y el acuerdo establecen normas mínimas; los Estados miembros o los interlocutores sociales deberían poder conservar o introducir medidas más favorables.

(17) La Comisión informó al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, enviándoles el texto de la propuesta de Directiva relativa al acuerdo.

(18) El Parlamento Europeo adoptó, el , una resolución sobre el acuerdo de los interlocutores sociales.

(19) La aplicación del acuerdo contribuye a alcanzar los objetivos contemplados en el artículo 136 del Tratado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva tiene por objeto aplicar el acuerdo celebrado el 27 de enero de 2004 entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza.

El texto del acuerdo figura en anexo.

Artículo 2

Los Estados miembros podrán mantener o introducir medidas más favorables que las previstas en la presente Directiva.

Artículo 3

Sin perjuicio de lo dispuesto en el acuerdo anejo sobre la evaluación y la revisión por los firmantes, la Comisión, tres años después de la fecha indicada en el artículo 5 y tras haber consultado con los interlocutores sociales comunitarios, enviará un informe al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la aplicación de la presente Directiva en el marco de la evolución del sector ferroviario.

Artículo 4

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicables a las infracciones de las disposiciones nacionales promulgadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión en un plazo que finalizará en la fecha que figura en el artículo 4, así como cualquier modificación posterior.

Artículo 5

Tras consultar con los interlocutores sociales, los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva en un plazo que finalizará el o garantizarán que, a más tardar en dicha fecha, los interlocutores sociales hayan introducido las disposiciones requeridas mediante acuerdos. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como un cuadro de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para poder garantizar los resultados que exige la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia.

Artículo 6

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo
El Presidente

Acuerdo sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza, celebrado entre la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Comunidad Europea del Ferrocarril (CER)

CONSIDERANDO LO SIGUIENTE:

- el desarrollo del transporte ferroviario, que exige la modernización del sistema y el desarrollo del tráfico transeuropeo y, por tanto, de los servicios de interoperabilidad;

- la necesidad de desarrollar un tráfico transfronterizo seguro y de proteger la seguridad y la salud de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza;

- la necesidad de evitar una competencia basada únicamente en las diferencias en las condiciones de trabajo;

- el interés de desarrollar el transporte ferroviario en la Unión Europea;

- la idea de que estos objetivos se alcanzarán mediante la creación de normas comunes sobre las condiciones mínimas de prestación de servicio del personal móvil que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza;

- la convicción de que el número de personas afectadas va a aumentar en los próximos años;

- el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 138 y el apartado 2 de su artículo 139;

- la Directiva 93/104/CE (modificada por la Directiva 2000/34/CE), y, en particular, sus artículos 14 y 17;

- el Convenio sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma, 19 de junio de 1980);

- el hecho de que el apartado 2 del artículo 139 del Tratado establece que la aplicación de los acuerdos celebrados a nivel comunitario se realizará a petición conjunta de las partes firmantes, sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión;

- el hecho de que las partes firmantes formulan esa petición mediante el presente acto,

LAS PARTES FIRMANTES HAN ACORDADO LO QUE A CONTINUACIÓN SE EXPONE:

Cláusula 1

Ámbito de aplicación

El presente Acuerdo se aplicará a los trabajadores móviles del ferrocarril que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza prestados por las empresas ferroviarias.

La aplicación del presente Acuerdo será facultativa en lo que respecta al tráfico de viajeros transfronterizo local y regional, al tráfico de mercancías transfronterizo que no supere los 15 km más allá de la frontera y al tráfico entre las estaciones fronterizas oficiales indicadas en la lista que figura en el anexo.

La aplicación del presente Acuerdo también será facultativa en lo que respecta a los trenes de «relaciones transfronterizas» cuyo inicio y finalización tenga lugar en la infraestructura de un mismo Estado miembro y que utilicen la infraestructura de otro Estado Miembro sin efectuar paradas (ya que esto puede considerarse como una operación de transporte nacional).

En lo que respecta a los trabajadores móviles que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza, la Directiva 93/104/CE no se aplicará en los aspectos para los que el presente Acuerdo incluya disposiciones más específicas.

Cláusula 2

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo, se aplicarán las siguientes definiciones:

(1) «servicios de interoperabilidad transfronteriza»: servicios transfronterizos para los cuales se exigen a las empresas ferroviarias al menos dos certificados de seguridad, con arreglo a los requisitos establecidos en la Directiva 2001/14/CE;

(2) «trabajador móvil que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza»: todo trabajador miembro de la tripulación de un tren que debe prestar servicios de interoperabilidad transfronteriza durante más de una hora de su jornada diaria;

(3) «tiempo de trabajo»: todo período durante el cual el trabajador permanece en el trabajo, a disposición del empresario y en ejercicio de su actividad o de sus funciones, de conformidad con las legislaciones y/o prácticas nacionales;

(4) «período de descanso»: todo período que no es tiempo de trabajo;

(5) «período nocturno»: todo período no inferior a siete horas, definido por la legislación nacional, y que debe incluir, en cualquier caso, el intervalo comprendido entre las 24.00 horas y las 5.00 horas;

(6) «prestación de noche»: toda prestación de al menos tres horas de trabajo durante el período nocturno;

(7) «descanso fuera del domicilio»: descanso diario que no se puede efectuar en el domicilio habitual del personal móvil;

(8) «conductor»: todo trabajador que conduce un vehículo de tracción;

(9) «tiempo de conducción»: duración de una actividad programada durante la cual el conductor es responsable de la conducción de un vehículo de tracción, con la exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y para la puesta fuera de servicio del vehículo. Incluye las interrupciones programadas en las que el conductor permanece como responsable de la conducción del vehículo de tracción.

Cláusula 3

Descanso diario en el domicilio

El descanso diario en el domicilio tendrá una duración mínima de doce horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas.

Se podrá reducir a un mínimo de nueve horas consecutivas una vez cada siete días. En este caso, las horas que correspondan a la diferencia entre el descanso reducido y las doce horas se añadirán al siguiente descanso diario en el domicilio.

No se podrá fijar un descanso diario significativamente reducido entre dos descansos diarios fuera del domicilio.

Cláusula 4

Descanso diario fuera del domicilio

El descanso fuera del domicilio tendrá una duración mínima de ocho horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas.

Un descanso diario fuera del domicilio deberá ir seguido de un descanso diario en el domicilio[14].

Se recomienda que se preste especial atención a la comodidad del alojamiento del trabajador en descanso fuera del domicilio.

Cláusula 5

Pausas

a) Conductores

Si la duración del tiempo de trabajo de un conductor es superior a ocho horas, deberá garantizarse una pausa de al menos 45 minutos durante la jornada de trabajo;

o

cuando el tiempo de trabajo se sitúe entre seis y ocho horas, dicha pausa será de al menos treinta minutos y se efectuará durante la jornada de trabajo.

El momento de la jornada en que se haga la pausa y la duración de ésta deberán ser suficientes para que el trabajador pueda recuperarse. En caso de retraso de los trenes, las pausas podrán adaptarse durante la jornada de trabajo.

Una parte de la pausa debería concederse entre la tercera hora de trabajo y la sexta.

---

[14] Las partes convienen en que, en lo que respecta a un segundo descanso consecutivo fuera del domicilio y a la compensación de descansos fuera del domicilio, los interlocutores sociales podrán negociar, en cada empresa ferroviaria o a nivel nacional, según proceda. A nivel europeo, la cuestión del número de descansos consecutivos fuera del domicilio y de la compensación de los descansos fuera del domicilio se renegociará dos años después de la firma del presente Acuerdo.

La letra a) de la cláusula 5 no se aplicará si hay un segundo conductor. En este caso, las condiciones de concesión se establecerán a nivel nacional.

b) Personal de acompañamiento

En lo que respecta al personal de acompañamiento, se garantizará una pausa de 30 minutos si el tiempo de trabajo es superior a seis horas.

Cláusula 6

Descanso semanal

Todo trabajador móvil que lleve a cabo servicios de interoperabilidad transfronteriza deberá disfrutar, por cada período de siete días, de un período mínimo de descanso ininterrumpido de una duración de 24 horas, a las que se añadirán las 12 horas de descanso diario previsto en la cláusula 3.

Cada año, el trabajador móvil dispondrá de 104 períodos de descanso de 24 horas al año, incluidos los períodos de 24 horas de los 52 descansos semanales.

Estos descansos incluirán, como mínimo:

– 12 descansos dobles (de 48 horas más el descanso diario de 12 horas), incluido el sábado y el domingo,

y

– 12 descansos dobles (de 48 horas más el descanso diario de 12 horas), sin garantía de que estarán incluidos un sábado o un domingo.

Cláusula 7

Tiempo de conducción

La duración del tiempo de conducción, según la definición de la cláusula 2, no podrá ser superior a nueve horas para el trabajo de día y a ocho horas para el trabajo nocturno entre dos descansos diarios.

La duración máxima del tiempo de conducción por cada período de dos semanas estará limitada a 80 horas.

Cláusula 8

Control

Deberá disponerse de un cuadro de servicio en el que se indiquen las horas diarias de trabajo y de descanso del personal móvil para asegurar el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo. Los elementos relativos a las horas reales de trabajo deberán estar disponibles. La empresa deberá conservar este cuadro de servicio durante un año como mínimo.

Cláusula 9

Cláusula de no regresión

La aplicación del presente Acuerdo no podrá en ningún caso constituir una justificación válida para reducir el nivel general de protección de los trabajadores móviles que efectúen servicios de interoperabilidad transfronteriza.

Cláusula 10

Seguimiento del Acuerdo

Los firmantes del presente Acuerdo harán un seguimiento de su transposición y aplicación en el marco del Comité de diálogo sectorial de los ferrocarriles creado en virtud de la Decisión 98/500/CE de la Comisión Europea.

Cláusula 11

Evaluación

Las partes evaluarán les disposiciones del Acuerdo dos años después de su firma, a la luz de las primeras experiencias de desarrollo del transporte interoperable transfronterizo.

Cláusula 12

Revisión

Las partes procederán a revisar las disposiciones aquí incluidas dos años después de concluido el período de aplicación establecido por la Decisión del Consejo que sancione el presente Acuerdo.

Bruselas, 27 de enero de 2004

Por la CER

Giancarlo CIMOLI

Presidente

Johannes LUDEWIG

Director Ejecutivo

Francesco FORLENZA

Presidente del Grupo de Directores de Recursos Humanos

Jean-Paul PREUMONT

Consejero de Asuntos Sociales

Por la ETF

Norbert HANSEN

Presidente de la Sección de Ferrocarriles

Jean-Louis BRASSEUR

Vicepresidente de la Sección de Ferrocarriles

Doro ZINKE

Secretaria General

Sabine TRIER

Secretaria Política

Anexo

LISTADO DE ESTACIONES FRONTERIZAS OFICIALES MAS ALLÁ DEL LÍMITE DE 15 KM, PARA LAS CUALES LA APLICACIÓN DEL PRESENTE ACUERDO SERÁ FACULTATIVA

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.

NUMÉRO DE RÉFÉRENCE 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 / Conseil de l'Union européenne, Rec. 1996, p. 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.