EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 8.2.2005
KOM(2005) 32 lopullinen

Ehdotus:

NEUVOSTON DIREKTIIVI

Euroopan rautatieyhteisön (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välisestä rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista tehdystä sopimuksesta

(komission esittämä)

PERUSTELUT

I EHDOTUKSEN TAVOITE

1. Tämän ehdotuksen tarkoituksena on saattaa voimaan Euroopan rautatieyhteisön (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä 27 päivänä tammikuuta 2004 tehty liitteenä oleva sopimus rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista.

2. Rautatiealan työmarkkinaosapuolet eli Euroopan rautatieyhteisö (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto (ETF) ilmoittivat komissiolle 20 päivänä joulukuuta 2002 päivätyllä kirjeellä aikomuksestaan käynnistää rajatylittäviä toimintoja suorittavan henkilöstön työoloja koskevat neuvottelut.

3. Nämä kaksi järjestöä tekivät 27 päivänä tammikuuta 2004 sopimuksen rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista. Ne esittivät sopimuksen Euroopan komissiolle ja pyysivät sen täytäntöönpanoa komission ehdotuksesta tehtävän neuvoston päätöksen muodossa perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

II OIKEUDELLINEN KEHYS

4. Perustamissopimuksessa työmarkkinaosapuolille annetaan sosiaalipolitiikan alalla olennaisen tärkeä ja omaa lajiansa oleva (*sui generis*) asema yhteisön tasolla. Perustamissopimuksen 138 artiklan 2 kohdan mukaisesti työmarkkinaosapuolia on kuultava toiminnan mahdollisista suuntaviivoista ja myöhemmin suunnitellun ehdotuksen sisällöstä aina ennen aloitteiden tekemistä tällä alalla.

5. Perustamissopimuksen 139 artiklan 1 kohta sisältää lisäksi mahdollisuuden, jossa työmarkkinaosapuolten välinen vuoropuhelu yhteisön tasolla johtaa osapuolten niin halutessa sopimussuhteisiin, mukaan lukien sopimusten tekeminen. Perustamissopimuksessa ei aseteta ennalta kuulemisen velvoitetta tällaisessa tapauksessa.

6. Kyseiset sopimukset pannaan täytäntöön joko työmarkkinaosapuolten ja jäsenvaltioiden omien menettelyjen ja käytäntöjen mukaisesti tai 137 artiklassa tarkoitettujen kysymysten osalta allekirjoittajaosapuolten yhteisestä pyynnöstä neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä (139 artiklan 2 kohta).

7. Tiedonannossaan ”Yhteisön tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun mukauttaminen ja edistäminen”[1] komissio korostaa, että ”ennen kuin sopimuksen täytäntöönpanoa koskeva lainsäädäntöehdotus esitetään neuvostolle, komissio tekee arvioinnin, jossa otetaan huomioon sopimuspuolten edustavuus, niiden toimivalta ja työehtosopimuksen kunkin lausekkeen laillisuus yhteisön lainsäädäntöön nähden sekä pieniä ja keskisuuria yrityksiä koskevat säännökset”.

---

[1] Komission tiedonanto - Yhteisön tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun mukauttaminen ja edistäminen, asiakirja KOM(98) 322 lopullinen, 20.5.1998; ks. myös komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille sosiaalipolitiikkaa koskevan sopimuksen täytäntöönpanosta, asiakirja KOM(93) 600 lopullinen, 14.12.1993.

8. Kyseinen arviointi tehdään jäljempänä.

III SOPIMUKSEN TARKASTELU

Sopimuspuolten edustavuus ja valtuudet

9. Sopimuksen allekirjoittajajärjestöt ovat Euroopan rautatieyhteisö (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto (ETF). Nämä kaksi järjestöä ovat Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävien alakohtaisten neuvottelukomiteoiden perustamisesta 20 päivänä toukokuuta 1998 tehdyn komission päätöksen[2] mukaisesti perustetun rautateiden alakohtaisen neuvottelukomitean jäseniä.

10. Sopimuksen allekirjoittajaosapuolten toimittaman aineiston mukaan ne toimivat tietyllä alalla ja ovat järjestäytyneet yhteisön tasolla. Lisäksi ne koostuvat järjestöistä, jotka ovat tunnustettu ja olennainen osa jäsenvaltioiden työmarkkinaosapuolten rakenteita, niillä on valtuudet neuvotella sopimuksista ja ne ovat edustettuina käytännöllisesti katsoen kaikissa jäsenvaltioissa. Ne ovat myös rakenteeltaan sellaisia, että ne voivat tehokkaasti osallistua kuulemismenettelyyn.

11. Näiden järjestöjen tekemässä sopimuksessa käsitellään rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevia tiettyjä seikkoja. Allekirjoittajajärjestöt ovat toimittaneet tietoja edustavuudestaan. Aineisto osoittaa, että järjestöt edustavat liikkuvassa työssä olevia, myös rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavia rautatiealan työntekijöitä riittävässä määrin. Kyse on ehdottomasti johtavista työmarkkinaosapuolten järjestöistä alalla. Euroopan rautatieyhteisö CER edustaa 24:ää rautatiealan yritystä 22 EU-maasta. Kun ilman rautatieverkkoa olevia Maltaa ja Kyprosta ei oteta huomioon, Ruotsi on ainut maa, jossa CER:llä ei ole jäseniä. CER:n jäsenistö kattaa noin 95 prosenttia rautatiealan yrityssektorin kokonaistyövoimasta. Sopimuksen allekirjoittaneen työntekijäjärjestön ETF:n rautatiealan jaosto edustaa alan henkilöstöä 22 jäsenvaltiossa. Kun Maltaa ja Kyprosta ei oteta huomioon, Viro on ainut maa, jossa ETF:llä ei ole toimintaa. ETF edustaa hyvin suurta enemmistöä alan ammattijärjestöihin kuuluvista työntekijöistä.

12. Rautatiealaa koskevien yhteisön sääntelypuitteiden mukauttamisen ajankohdasta eli maaliskuusta 2001 alkaen infrastruktuurin hallinnoijien ja rautatiealan yritysten etuja ovat ajaneet uudet Euroopan laajuiset järjestöt: Euroopan rautateiden infrastruktuurin hallinnoijia edustava EIM (*European Rail Infrastructure Managers*), jonka jäsenet eivät työllistä sopimuksessa tarkoitettuja liikkuvassa työssä olevia työntekijöitä ja joita sopimusmääräykset eivät sen vuoksi suoraan koske[3], sekä Euroopan rautateiden rahtiliikennejärjestö ERFA (*European Rail Freight Association*), joka edustaa uusia rautateiden tavaraliikennettä hoitavia yrityksiä. Sitä ei voida kuitenkaan nykyisellään pitää 20 päivänä toukokuuta 1998 tehdyn komission päätöksessä vahvistetut perusteet eikä varsinkaan sopimusneuvotteluvaltuuksia koskevan perusteen täyttävänä työmarkkinaosapuolena.

---

2 Komission päätös 98/500/EY, tehty 20 päivänä toukokuuta 1998, Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävien alakohtaisten neuvottelukomiteoiden perustamisesta, EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27.

3 EIM on vahvistanut tämän asian komission yksiköiden kanssa pidetyssä kokouksessa.

13. Lisäksi Euroopan tasolla toimii ammattijärjestö, johon kuuluvat junankuljettajien riippumattomat ammattijärjestöt. Tämä vuonna 1989 perustettu järjestö ALE (*Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas*) on jäsenenä riippumattomien ammattijärjestöjen Euroopan liitossa (*Confédération Européenne des Syndicats Indépendants*, CESI). ALE on hyvin pitkälle erikoistunut, koska siihen kuuluvat vain junankuljettajat. Euroopan tason työnantajajärjestöt eivät tunnusta sen asemaa neuvottelevana osapuolena, joten se ei osallistu työmarkkinaosapuolten vuoropuheluun. ALE:n mahdollinen osallistuminen neuvotteluihin ei olisi myöskään muuttanut sopimuksen allekirjoittajajärjestöjen edustavuutta. Junankuljettajien ammattikunta on jo edustettuna ETF:ssä, joka kattaa lisäksi muut liikkuvassa työssä olevat työntekijät (ks. jäljempänä olevat taulukot).

EU25 / *Työnantajat*	Keskimääräinen henkilöstö	% alan kokonais-henkilös-töstä	Junankuljet-tajat	Rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavat junankuljettajat	Muut liikkuvassa työssä olevat työntekijät	Muut rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavat, liikkuvassa työssä olevat työntekijät
Koko toimiala	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)
Rautatiealan yrityksiä edustavat muut EU:n laajuiset järjestöt	25 000 (3)		2 280 (6)	298 (6)	-	

EU25 / *Työntekijät*	Jäseniä	% ammattiliittoihin kuuluvien palkansaajien tunnetusta määrästä	Jäseninä olevat junankuljettajat	Jäseninä olevat muut liikkuvassa työssä olevat työntekijät
Koko toimiala	889 440 (7)	100		
ETF	711 552 (8) 752 078 (9)	80 (8)	 72 380 (9)	 73 599 (9)
Rautatiealan työntekijöitä edustavat muut EU:n laajuiset järjestöt	73 080 (10)		73 080 (10)	

Lähteet:

(1) Kansainvälinen rautatieliitto (*Union internationale des chemins de fer*, UIC), rautatietilastot – tiivistelmä – väliaikaiset tiedot 2002 (Yhdistynyttä kuningaskuntaa koskevat luvut ovat puutteellisia).

(2) CER:n toimittamat luvut, jotka koskevat vuotta 2004.

(3) Euroopan komissio, energian ja liikenteen pääosasto, *European Union Energy & Transport in Figures 2003*. Kyseiset vuotta 2001 ja 15:ttä EU-maata koskevat luvut eivät viittaa Euroopan laajuiseen järjestöön vaan CER:ään kuulumattomien yritysten henkilöstön kokonaismäärään.

(4) Kyseessä on arvio, jonka on laskettu olettaen, että CER edustaa 94,7:ää prosenttia junankuljettajista. Näin laskettuna junankuljettajien osuus on yhteensä 12,67 prosenttia toimialan kokonaistyöllisyydestä.

(5) Kyseessä on arvio, jonka on laskettu olettaen, että CER edustaa 94,7:ää prosenttia muista liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä. Näin laskettuna muiden liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden osuus on yhteensä 7,65 prosenttia toimialan kokonaistyöllisyydestä.

(6) ERFA:n toimittama luku, joka koskee vuotta 2004.

(7) Kyseessä on arvio, joka perustuu 85 prosentin järjestäytymisasteeseen ja UIC:n lukuihin(1). Euroopan työmarkkinasuhteiden seurantakeskuksen (EIRO) maaliskuussa 2000 julkaiseman, rautatieliikenteen alan työmarkkinasuhteita koskevan tutkimuksen mukaan järjestäytymisaste on vähintään 90 prosenttia 15 jäsenvaltiosta yhdeksässä (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html). Alan järjestäytymisaste kymmenessä uudessa jäsenvaltiossa arvioidaan myös hyvin korkeaksi, koska rautatiealan yrityksillä on kyseisissä maissa kiinteät yhteydet julkiseen sektoriin.

(8) Leuvenin katolisen yliopiston joulukuussa 2000 esittämän, EU:n rautatieliikenteen alan työnantaja- ja palkansaajajärjestöjä käsittelevän raportin *Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE* (kyseessä on Euroopan komission työllisyyden ja sosiaaliasioiden pääosastolle tehty tutkimus) mukaan ETF edustaa 80:aa prosenttia ammattiliittoon kuuluvien palkansaajien tiedossa olevasta määrästä. Tätä lukua pidetään realistisena perustana myös 25 jäsenvaltion EU:lle.

(9) ETF:n toimittamat luvut, jotka koskevat vuotta 2004. Lukuihin sisältyvät ainoastaan työelämässä olevat palkansaajat.

(10) ALE:n (*Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas*) toimittamat luvut, jotka koskevat vuotta 2004. ALE:llä on toimintaa ainoastaan 10 jäsenvaltiossa. On huomattava, että ALE:n edustamista junankuljettajista 34 000 on peräisin yhdestä jäsenvaltiosta.

14. Komissio on tiedottanut kyseisille kolmelle järjestölle sopimuksen sisällöstä ja aikomuksestaan toimittaa sopimus neuvostolle päätöstä varten.

15. Nämä kolme järjestöä pahoittelivat sitä, että niitä ei ollut otettu mukaan neuvotteluihin.

16. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on todennut asiassa UEAPME 17.6.1998 antamassaan tuomiossa[4], että yhteisön lainsäädännössä ”ei anneta yhdellekään työmarkkinaosapuolelle yleistä oikeutta osallistua kaikkiin (…) aloitettuihin neuvotteluihin, riippumatta eduista, joita se väittää edustavansa (…). Pelkästään se, että kantaja on useaan otteeseen pyytänyt komissiolta oikeutta osallistua muiden työmarkkinaosapuolten käynnistämiin neuvotteluihin, ei muuta asiaa, koska varsinaisen neuvotteluvaiheen järjestäminen kuuluu pelkästään kyseisten työmarkkinaosapuolten eikä komission aloiteoikeuden piiriin”.

17. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen mukaan komission ja neuvoston on tarkistettava, onko sopimuksen allekirjoittaneilla työmarkkinaosapuolilla sopimuksen sisältöön nähden yhdessä riittävän laaja edustuspohja (90 kohta). On syytä korostaa, että kyseistä kolmea järjestöä ei nykyisellään pidetä alaa edustavina järjestöinä, joten komissio ei ole kuullut niitä perustamissopimuksen 138 artiklan nojalla.

18. Edellä olevat kaksi taulukkoa kuvaavat työllisyyden kokonaistilannetta rautatiealalla (rautatiealan yrityksissä), ja niissä esitetään mahdollisuuksien mukaan arvio liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä (junankuljettajista ja muista liikkuvassa

---

[4] Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen (laajennettu neljäs jaosto) asiassa T-135/96, *Union Européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises* (UEAPME) v. Euroopan unionin neuvosto, 17.6.1998 antama tuomio, Kok.1998, s. II-02335, 78 kohta.

työssä olevista työntekijöistä). Nykyisten lukujen perusteella liikkuvassa työssä olevan henkilöstön kokonaisosuuden arvioidaan olevan alan henkilöstön kokonaismäärästä noin 20 prosenttia, eli noin 210 000 henkilöä, joista noin 12 prosenttia (25 000 henkilöä) suorittaa rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja. Työnantajapuolella CER kattaa lähes 95 prosenttia koko henkilöstöstä. ETF edustaa noin 80:aa prosenttia järjestäytyneestä henkilöstöstä.

19. Junankuljettajia arvioidaan olevan 25 jäsenvaltion EU:ssa yhteensä noin 133 000. Alemman taulukon mukainen ETF:ään ja ALE:hen kuuluvien junankuljettajien yhteenlaskettu määrä saattaa ylittää edellä mainitun kokonaismäärän. Tämä voi johtua samojen henkilöiden kuulumisesta kahteen liittoon tai siitä, että ammattiliitot laskevat jäseniksi myös eläkkeellä, työttömänä tai muutoin työelämän ulkopuolella olevat jäsenet. ETF:ää koskevissa luvuissa otetaan sen sijaan huomioon ainoastaan työelämässä olevat palkansaajat.

20. Komissio päättelee edellä esitetyn perusteella, että ETF edustaa suurta osaa rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavista, liikkuvassa työssä olevista työntekijöistä, joista yli puolet on junankuljettajia.

21. ETF:n edustavuus on siis kiistaton, kun otetaan huomioon työmarkkinaosapuolten tekemän sopimuksen soveltamisala.

22. Työnantajajärjestö (CER) edustaa suurta enemmistöä alan yrityksistä, joiden palveluksessa on suurin osa asianomaisista työntekijöistä.

23. Kerättyjen tietojen perusteella näyttää siltä, että CER ja ETF ovat saaneet kansallisilta jäseniltään valtuudet neuvotella sopimus rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista ja että ne edustavat hyvin suurta osaa alasta ja täyttävät edustavuuden vaatimuksen.

24. Päätelmänä todetaan, että kyseisen sopimuksen allekirjoittaneet sopimuspuolet ovat riittävän edustavia yleisesti rautatieliikenteen alalla ja niiden työntekijöiden osalta, joita sopimusmääräykset mahdollisesti koskevat.

Pieniä ja keskisuuria yrityksiä koskevien määräysten noudattaminen

25. Perustamissopimuksen 137 artiklan 2 kohdan mukaisesti sosiaalialan lainsäädännössä on vältettävä säätämästä sellaisia hallinnollisia, taloudellisia taikka oikeudellisia rasituksia, jotka vaikeuttaisivat pienten tai keskisuurten yritysten (pk-yritysten) perustamista taikka niiden kehittämistä.

26. Sopimuksessa ei tehdä eroa pk-yritysten työntekijöiden ja muiden työntekijöiden välillä. Sitä ei toisaalta myöskään vaadita kyseisessä perustamissopimuksen määräyksessä.

27. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa *Kirsammer-Hack* antamassaan tuomiossa[5], kyseisessä määräyksessä ilmaistaan, että näiden yritysten osalta voidaan

[5] Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-189/91, *Kirsammer-Hack*, 30.11.1993 antama tuomio, Kok. 1993, s. I-6185, 34 kohta.

toteuttaa erityisiä taloudellisia toimenpiteitä. Määräyksessä ei sen sijaan kielletä soveltamasta sitovia toimenpiteitä kyseisiin yrityksiin.

28. Määräyksen tarkoituksena on pikemminkin varmistaa, ettei aseteta tiukempia vaatimuksia kuin ne, jotka ovat alan kaikkiin toimiin liittyvän keskeisen tavoitteen eli työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelun kannalta välttämättömiä.

29. Sopimuksella ei luoda ylimääräisiä hallinnollisia, taloudellisia tai oikeudellisia esteitä verrattuna alalla voimassaolevaan yhteisön lainsäädäntöön eli 4 päivänä marraskuuta 2003 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2003/88/EY tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista. Kyseistä direktiiviä sovelletaan rautatieliikenteen alaan.

30. Sopimuksen mukaan voidaan tehdä tiettyjä mukautuksia, jotka perustuvat suoraan yrityksen tasolla käynnistettyihin neuvotteluihin (ja jotka koskevat toista lepoaikaa asuinpaikan ulkopuolella tai asuinpaikan ulkopuolella vietettävän lepoajan korvaamista). Tämä on osoitus siitä, että sovellettavia sääntöjä voidaan mukauttaa suoraan lähempänä asianomaista yritystä ja etenkin pienten ja keskisuurten yritysten tapauksessa.

31. Sen vuoksi komissio katsoo, että sopimuksessa noudatetaan pieniä ja keskisuuria yrityksiä koskevia määräyksiä.

Sopimuslausekkeiden lainmukaisuus

32. Komissio on tutkinut tarkasti kaikki sopimuksen lausekkeet eikä ole havainnut yhteisön lainsäädännön vastaisia määräyksiä. Jäsenvaltioiden velvoitteet eivät johdu suoraan työmarkkinaosapuolten välisestä sopimuksesta vaan sen täytäntöönpanoa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä osana direktiivin soveltamista. Osapuolten aikomus on, että rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittaviin, liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin ei sovelleta tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista 4 päivänä marraskuuta 2003 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/88/EY silloin, kun kyseinen sopimus sisältää asiaa koskevia tarkempia määräyksiä. Seuraavassa esitetään komission arvio sopimuksen sisällöstä.

Sopimuksen arviointi

33. Marraskuun 23 päivänä 1993 annettu direktiivi 93/104/EY[6] oli ensimmäinen yhteisön säädös, jossa vahvistettiin säännökset erityisesti työympäristön parantamista koskevista vähimmäisvaatimuksista työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden suojelun korkeamman tason takaamiseksi.

34. Direktiiviä 93/104/EY sovellettiin kaikkiin toimialoihin lukuun ottamatta lento-, rautatie-, maantie-, meri-, joki- ja järviliikennettä, merikalastusta, muuta merellä tehtävää työtä ja lääkärien harjoittelua. Kyseistä 23 päivänä marraskuuta 1993 annettua direktiiviä muutettiin 22 päivänä kesäkuuta 2000 annetulla direktiivillä 2000/34/EY aiemmin direktiivin ulkopuolelle jääneiden toimialojen sisällyttämiseksi sen soveltamisalaan. Selkeyden ja oikeusvarmuuden vuoksi

[6] Neuvoston direktiivi 93/104/EY, annettu 23 päivänä marraskuuta 1993, tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista, EYVL L 307, 13.12.1993, s. 18.

23 päivänä marraskuuta 1993 annettu direktiivi 94/104/EY ja 22 päivänä kesäkuuta 2000 annettu direktiivi 2000/34/EY kodifioitiin 4 päivänä marraskuuta 2003 annetulla direktiivillä 2003/88/EY. Direktiivi 2003/88/EY on siis vastedes voimassa oleva säädös, koska sillä kumotaan kaksi aiempaa direktiiviä.

35. Näin ollen rautatieliikenne kuuluu vastedes 4 päivänä marraskuuta 2003 annetun direktiivin 2003/88/EY soveltamisalaan. On syytä huomata, että kyseisen direktiivin 14 artiklan mukaan muissa yhteisön oikeudellisissa instrumenteissa voidaan vahvistaa yksilöidympiä vaatimuksia tiettyjen ammattien tai tietyn ammattitoiminnan työajan järjestämisestä. Lisäksi sen 17 artiklan 3 kohdan e alakohdassa säädetään, että mainitun direktiivin 3, 4, 5, 8 ja 16 artiklasta voidaan tietyin edellytyksin poiketa, kun on kyse henkilöistä, jotka työskentelevät rautatiekuljetuksissa.

36. Kansallisessa lainsäädännössä on siis mahdollista vahvistaa työoloja koskevia erityisiä säännöksiä työaikansa junissa viettävän henkilöstön osalta. Lisäksi vain yhteisön tason toiminnan avulla voidaan välttää rajatylittäviä toimintoja suorittavaan henkilöstöön sovellettavat mahdollisesti toisistaan poikkeavat kansalliset toimenpiteet ja koordinoidusti vahvistaa yhtenäiset työolot, jotka ovat erityisen tarpeellisia rajatylittävän rautatieliikenteen odotettavissa olevan kasvun vuoksi.

37. Edellä on selostettu taustaa CER:n ja ETF:n väliselle sopimukselle rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista.

38. Komissio on jo ilmaissut tukensa tämän alan työmarkkinaosapuolten neuvotteluille. Liikenneneuvostossa 28 päivänä maaliskuuta 2003 rautatiealan toisesta säädöspaketista käytyjen neuvottelujen yhteydessä komissio lisäsi pöytäkirjaan lausuman, jonka mukaan se ”tukee kaikin puolin ja edistää perustamissopimuksen 139 artiklan mukaisesti Euroopan työmarkkinaosapuolten välisen vuoropuhelun osana tehtävää työtä, joka koskee junankuljettajien ja junahenkilökunnan ajo- ja lepoaikoja[7]”.

39. Komissio suhtautuu myönteisesti työmarkkinaosapuolten aloitteeseen useasta seuraavassa selostettavasta syystä.

40. Ensinnäkin sopimuksessa vahvistetaan työaikaa koskevia vähimmäisvaatimuksia, joten siinä sovelletaan perustamissopimuksen 136 artiklassa tarkoitettuja työntekijöiden sosiaalisia perusoikeuksia koskevan yhteisön peruskirjan 7, 8 ja 19 kohtaa sekä Euroopan unionin perusoikeuskirjan 31 artiklaa.

41. Lisäksi sopimuksella saavutetaan tasapaino eri pyrkimysten välillä. Näitä ovat tarve riittävästi suojella rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta sekä vaatimus antaa rautatieliikenteen alan yrityksille riittävästi joustavuutta yhdennetyn eurooppalaisen rautatiealueen toteutumisen varalle. Sopimus on kaikilta osin johdonmukainen neuvoston ja Euroopan parlamentin hyväksymien direktiivien[8] eli rautatiealan ensimmäisen säädöspaketin kanssa. Sen mukaan kansainväliset

---

[7] Ks. asiakirja SEK(2003) 754 lopullinen, s. 8.

[8] Direktiivit 2001/12/EY, 2001/13/EY ja 2001/14/EY, annettu 26 päivänä helmikuuta 2001, EYVL L 75, 15.3.2001.

tavaraliikennemarkkinat avataan vuosina 2003–2008, minkä johdosta rajatylittävän liikenteen on määrä kasvaa.

42. Sopimus on kaikilta osin yhdenmukainen myös 4 päivänä marraskuuta 2003 annetun direktiivin 2003/88/EY kanssa, sillä se sisältää rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavia, liikkuvassa työssä olevia työntekijöitä koskevia erityisiä määräyksiä. On huomattava, että silloin kun on kyse päivittäisestä lepoajasta, tauoista ja viikoittaisesta lepoajasta, sopimuksen määräyksillä lisätään asianomaisten palkansaajien suojaa mutta myös joustoa suhteessa direktiiviin, jotta vastataan paremmin alan vaatimuksiin. Sopimuksessa vahvistetaan direktiivin mukaisia vähimmäisvaatimuksia pitemmät lepoajat ja tauot mutta myös näitä sääntöjä koskevia joustoja rautatiealalle ominaisten rajoitusten huomioon ottamiseksi. Lisäksi on syytä huomata, että sopimuksella otetaan käyttöön kaksi määritelmää, joiden tarkoituksena on mukauttaa direktiivin 2003/88/EY säännökset vastaamaan paremmin alan erityispiirteitä ja tarpeita. Kyseessä ovat käsitteet ”ajoaika” ja ”rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittava, liikkuvassa työssä oleva työntekijä”.

43. Sopimus on työmarkkinaosapuolten välisen alakohtaisen vuoropuhelun merkittävä konkreettinen tulos. Siinä vahvistetaan Euroopan tason työmarkkinaosapuolten keskeinen tehtävä työoloja koskevien kansallisten normien täydentämisessä, lujittamisessa ja mukauttamisessa yhteisön tasolla, ja se on osoitus asemasta, joka työmarkkinaosapuolilla voi olla Lissabonissa vahvistetun ja Barcelonassa maaliskuussa 2002 lujitetun talous- ja sosiaalialojen uudistusstrategian täytäntöönpanossa ja joka mainitaan komission tiedonannossa ”Euroopan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu - uudistumisen ja muutoksen taustavoima”[9]. Komissio on vakuuttunut, kuten se korostaa tuoreessa tiedonannossaan ”Partnership for change”[10], että neuvottelut ovat soveltuvin tapa ratkaista työn järjestämiseen ja työsuhteisiin liittyvät kysymykset sekä ammattialojen että toimialojen tasolla.

44. Komissio siis katsoo, että kaikki ehdot täyttyvät, jotta voidaan antaa ehdotus kyseisen sopimuksen täytäntöön panemiseksi neuvoston päätöksellä.

IV KOMISSION EHDOTUS

45. Komissio on todennut 14 päivänä joulukuuta 1993 antamassaan tiedonannossa, että jos yhteisön tasolla tehty sopimus pannaan täytäntöön työmarkkinaosapuolten yhteisestä pyynnöstä neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä, neuvostolla ei ole mahdollisuutta muuttaa sopimusta. Komissio tyytyy tämän vuoksi työmarkkinaosapuolten tekemää sopimusta tutkittuaan ehdottamaan, että päätös sopimuksesta hyväksytään sellaisenaan. Tässä tapauksessa ehdotettu oikeudellinen väline on direktiivi. Siksi mukana ovat tavanomaiset lausekkeet direktiivin kansallisesta täytäntöönpanosta.

46. Lisäksi komissio on katsonut, että työmarkkinaosapuolten välisen sopimuksen määräyksistä on tehtävä neuvoston päätöksellä velvoittavia siten, että sopimus ei ole osa päätöstä vaan sen liite.

---

[9] KOM(2002) 341 lopullinen, 26.6.2002.

[10] *Communication from the Commission - Partnership for change in an enlarged Europe - Enhancing the contribution of European social dialogue*, asiakirja KOM(2004) 557 lopullinen, 12.8.2004.

47. Komissio on myös ilmoittanut, että jos neuvosto päättää 139 artiklan 2 kohdan viimeisessä alakohdassa määrättyjen menettelyjen mukaisesti olla panematta täytäntöön työmarkkinaosapuolten tekemää sopimusta sellaisenaan, komissio vetää pois päätösehdotuksensa ja tutkii mahdollisuutta ehdottaa toteutettuihin toimiin perustuvaa oikeudellista välinettä kyseisellä alalla.

48. Komissio ei siis ole sisällyttänyt sopimusta ehdotukseensa vaan on lisännyt sen liitteeksi. Lisäksi se toistaa, että jos neuvosto haluaa muuttaa työmarkkinaosapuolten tekemää sopimusta, se vetää pois ehdotuksensa.

Oikeusperusta

49. Perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohdan mukaisesti ”yhteisön tasolla tehdyt sopimukset pannaan täytäntöön (…) 137 artiklassa tarkoitettujen kysymysten osalta allekirjoittajaosapuolten yhteisestä pyynnöstä, neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä”. Rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista tehty sopimus liittyy perustamissopimuksen 137 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun työympäristön terveellisyyteen ja turvallisuuteen. Tämä on yksi niistä aloista, joilla neuvosto voi tehdä määräenemmistöpäätöksiä. Sen vuoksi perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohta muodostaa asianmukaisen oikeusperustan komission ehdotukselle.

50. Kyseisessä artiklassa ei määrätä Euroopan parlamentin kuulemisesta niiden pyyntöjen osalta, jotka komissio on saanut työmarkkinaosapuolilta. Komissio on kuitenkin toimittanut parlamentille tämän ehdotuksen, jotta se voi halutessaan antaa siitä lausuntonsa komissiolle ja neuvostolle. Sama koskee myös talous- ja sosiaalikomiteaa sekä alueiden komiteaa.

Säädöksen muoto

51. Perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohdassa mainittu termi ”päätös” on ymmärrettävä yleisesti, jotta lainsäädäntöväline voidaan valita perustamissopimuksen 249 artiklan mukaisesti. Komission tehtävänä on ehdottaa neuvostolle sopivinta kyseisessä artiklassa mainituista kolmesta velvoittavasta välineestä (asetus, direktiivi tai päätös). Kyseisessä tapauksessa työmarkkinaosapuolten tekstin luonteen ja sisällön vuoksi on selvää, että sopimusta on tarkoitus soveltaa epäsuorasti niin, että jäsenvaltiot ja/tai työmarkkinaosapuolet saattavat määräykset osaksi kansallista lainsäädäntöä. Näin ollen asianmukaisin väline sopimuksen täytäntöönpanoa varten on neuvoston direktiivi. Tekemiensä sitoumusten mukaisesti komissio katsoo lisäksi, että sopimus ei saisi olla osa direktiiviä vaan sen liite.

52. Komissio esittää ehdotuksen artikloja koskevat seuraavat huomautukset:

1 artikla

Artiklan tarkoituksena on ainoastaan tehdä työmarkkinaosapuolten välisestä sopimuksesta velvoittava, mikä on perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohdan mukainen neuvoston päätöksen tavoite.

2 artikla

2 artiklan mukaan direktiivin säännöksissä vahvistetaan ainoastaan vähimmäisvaatimukset, ja jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus hyväksyä työntekijöiden kannalta edullisempia toimenpiteitä kyseisellä alalla.

3 artikla

Rautatiealan kehittymisen huomioon ottamiseksi 3 artiklassa säädetään, että komissio antaa neuvostolle ja Euroopan parlamentille kertomuksen direktiivin täytäntöönpanosta kolmen vuoden kuluttua määräpäivästä, johon mennessä direktiivin säännökset on saatettava osaksi kansallista oikeusjärjestystä. Komission kertomus ei ole sidoksissa seurantaan tai arviointiin, josta on sovittu sopimuspuolten välillä. Komission kertomus laaditaan sen jälkeen, kun yhteisön tason työmarkkinaosapuolia on kuultu.

4 artikla

Jäsenvaltioille asetetaan 4 artiklassa velvoite säätää seuraamuksista, jotka ovat luonteeltaan tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Yhteisön oikeuden soveltamisen yhteydessä, kuten kaikissa oikeusjärjestelmissä, on tärkeää, että yhteisön oikeuden rikkomisesta varoitetaan niitä, joilla on kyseisestä oikeudesta johtuvia velvoitteita, ja että noudattamatta jättämisestä rangaistaan.

5–7 artikla

Direktiivin 5–7 artikla sisältää tavanomaiset säännökset direktiivin saattamisesta osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä.

V DIREKTIIVIN PERUSTELUT TOISSIJAISUUDEN NÄKÖKULMASTA

53. Ehdotus neuvoston direktiiviksi Euroopan rautatieyhteisön (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välisestä rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista tehdystä sopimuksesta on toissijaisuusperiaatteen mukainen sitä koskevien kahden perusteen eli tarpeellisuuden ja oikeasuhteisuuden osalta, joista määrätään perustamissopimuksen 5 artiklassa.

54. Yhteisön toiminta on perusteltua ensinnäkin siksi, että työmarkkinaosapuolet ovat sopineet yhteisön toiminnan tarpeellisuudesta perustamissopimuksen 139 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja ovat pyytäneet yhteisön tasolla tehdyn sopimuksen täytäntöönpanoa neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohdan mukaisesti, sekä siksi, että rautatiealasta tehdään Euroopan laajuinen.

55. Lisäksi direktiiviehdotus täydentää jäsenvaltioiden lainsäädäntöä, koska siinä luodaan yhteisön tason joustavat puitteet rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työolojen parantamiselle ja rajatylittävän rautatieliikenteen edistämiselle. Koska tällaisen kehyksen avulla lisätään selkeyttä ja avoimuutta alan yritysten kannalta, sillä myös edistetään tervettä kilpailua sisämarkkinoilla.

56. Suunniteltu toiminta voidaan toteuttaa ainoastaan yhteisön tasolla sen luonteen ja monikansallisen ulottuvuuden vuoksi.

57. Neuvoston direktiivi täyttää oikeasuhteisuuden vaatimuksen, koska siinä vahvistetaan vain päätavoitteet. Sopimusta koskevan direktiivin tarkoituksena on antaa rajatylittäviä palveluja suorittavan henkilöstön työaikajärjestelyjä koskevia yksilöidympiä säännöksiä, jotta voidaan paremmin vastata työntekijöiden turvallisuutta ja yritysten edellyttämää joustavuutta koskeviin tarpeisiin.

VI PÄÄTELMÄ

58. Neuvostoa pyydetään hyväksymään ehdotus neuvoston direktiiviksi Euroopan rautatieyhteisön (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välisestä rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista tehdystä sopimuksesta.

Ehdotus:

NEUVOSTON DIREKTIIVI

Euroopan rautatieyhteisön (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välisestä rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista tehdystä sopimuksesta

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 139 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,[11]

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Tässä säädöksessä noudatetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon periaatteet, jotka tunnustetaan Euroopan unionin perusoikeuskirjassa. Tällä säädöksellä pyritään erityisesti varmistamaan Euroopan unionin perusoikeuskirjan 31 artiklan täysimääräinen noudattaminen. Kyseisessä artiklassa määrätään, että jokaisella työntekijällä on oikeus sellaisiin työoloihin, jotka ovat hänen terveytensä, turvallisuutensa ja ihmisarvonsa mukaisia, ja oikeus enimmäistyöajan rajoitukseen sekä päivittäisiin ja viikoittaisiin lepojaksoihin ja palkalliseen vuosilomakauteen.

(2) Työmarkkinaosapuolet voivat perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohdan mukaisesti yhdessä pyytää, että yhteisön tasolla tehdyt sopimukset pannaan täytäntöön neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä.

(3) Neuvosto on antanut direktiivin 93/104/EY[12] tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista. Rautatieliikenne oli yksi useista aloista, jotka oli jätetty kyseisen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet direktiivin 2000/34/EY direktiivin 93/104/EY muuttamisesta koskemaan aiemmin sen soveltamisalan ulkopuolelle jätettyjä toimialoja ja toimintoja.

(4) Neuvosto on antanut direktiivin 2003/88/EY[13] tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista, ja kyseisellä direktiivillä kodifioidaan ja kumotaan direktiivi 93/104/EY.

---

11 EYVL C […] […], s. […]

12 Neuvoston direktiivi 93/104/EY, annettu 23 päivänä marraskuuta 1993, tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista, EYVL L 307, 13.12.1993, s. 18. Direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista annetun direktiivin 93/104/EY muuttamisesta koskemaan direktiivin soveltamisalan ulkopuolisia toimialoja ja toimintoja 22 päivänä kesäkuuta 2000 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2000/34/EY, EYVL L 195, 1.8.2000, s. 41.

13 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY, annettu 4 päivänä marraskuuta 2003, tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista, EUVL L 299, 18.11.2003, s. 9.

(5) Direktiivin 2003/88/EY 17 artiklan 3 kohdan e alakohdassa säädetään, että kyseisen direktiivin 3, 4, 5, 8 ja 16 artiklasta voidaan poiketa, kun on kyse henkilöistä, jotka työskentelevät rautatiekuljetuksissa ja jotka viettävät työaikansa junissa.

(6) Euroopan rautatieyhteisö (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto (ETF) ilmoittivat komissiolle halukkuudestaan käynnistää neuvottelut perustamissopimuksen 139 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

(7) Kyseiset järjestöt tekivät 27 päivänä tammikuuta 2004 sopimuksen rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista.

(8) Sopimuksessa komissiolle esitetään yhteinen pyyntö kyseisen sopimuksen täytäntöön panemiseksi neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

(9) Rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittaviin, liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin sovelletaan direktiiviä 2003/88/EY, jollei tässä direktiivissä ja kyseisessä sopimuksessa vahvisteta yksilöidympiä säännöksiä ja määräyksiä.

(10) Asianmukaisin väline sopimuksen täytäntöönpanoa varten on perustamissopimuksen 249 artiklassa tarkoitettu direktiivi.

(11) Kun otetaan huomioon rautatiealan sisämarkkinoiden toteutuminen ja kilpailun edellytykset kyseisillä markkinoilla, jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joilla pyritään suojelemaan terveyttä ja turvallisuutta, joten on tarpeen toteuttaa yhteisön tason toimia perustamissopimuksen 5 artiklassa määritellyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti; tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

(12) Rautatiealan kehittymisen vuoksi nykyisiä ja uusia toimijoita olisi seurattava tiiviisti sen varmistamiseksi, että kehitys on yhtenäistä kaikkialla yhteisössä. Kehitys olisi otettava mahdollisimman pitkälti huomioon alan yhteisön tason työmarkkinaosapuolten välisessä vuoropuhelussa.

(13) Kuten muissakin sosiaalipolitiikan alaan kuuluvissa samankaltaisia käsitteitä sisältävissä direktiiveissä, tässä direktiivissä annetaan jäsenvaltioille vapaus määritellä ne sopimuksessa käytetyt käsitteet, joita siinä ei ole erikseen määritelty, kansallisen lainsäädännön ja käytännön mukaisesti, edellyttäen että kyseiset määritelmät ovat sopimuksen kanssa yhteensopivia.

(14) Komissio on laatinut direktiiviehdotuksensa 20 päivänä toukokuuta 1998 yhteisön tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun mukauttamisesta ja edistämisestä antamansa tiedonannon mukaisesti ottaen huomioon sopimuspuolten edustavuuden ja sopimuksen lausekkeiden lainmukaisuuden; allekirjoittajaosapuolet yhdessä edustavat riittävässä määrin rautatiealan yrityksissä rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavia, liikkuvassa työssä olevia rautatiealan työntekijöitä.

(15) Komissio on laatinut direktiiviehdotuksen noudattaen perustamissopimuksen 137 artiklan 2 kohtaa, jossa määrätään, että sosiaalipolitiikan alaan kuuluvissa direktiiveissä ”vältetään säätämästä sellaisia hallinnollisia, taloudellisia tai

oikeudellisia rasituksia, jotka vaikeuttaisivat pienten tai keskisuurten yritysten perustamista taikka niiden kehittämistä”.

(16) Tässä direktiivissä ja siihen liitetyssä sopimuksessa vahvistetaan vähimmäistaso; jäsenvaltiot ja/tai työmarkkinaosapuolet voivat pitää voimassa tai antaa edullisempia säännöksiä.

(17) Komissio on toimittanut sopimusta koskevan direktiiviehdotuksen tiedoksi Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle.

(18) Euroopan parlamentti on antanut … päivänä …kuuta … työmarkkinaosapuolten sopimusta koskevan päätöslauselman.

(19) Sopimuksen täytäntöönpanolla edistetään perustamissopimuksen 136 artiklassa tarkoitettujen tavoitteiden toteutumista,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tämän direktiivin tarkoituksena on panna täytäntöön Euroopan rautatieyhteisön (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä 27 päivänä tammikuuta 2004 tehty sopimus rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista.

Sopimus on tämän direktiivin liitteenä.

2 artikla

Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai antaa tämän direktiivin säännöksiin nähden edullisempia säännöksiä.

3 artikla

Yhteisön tason työmarkkinaosapuolia kuultuaan komissio antaa neuvostolle ja Euroopan parlamentille kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta rautatiealan kehitys huomioon ottaen kolmen vuoden kuluttua 5 artiklassa säädetystä päivästä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta liitteessä olevan sopimuksen niiden määräysten soveltamista, jotka koskevat sopimuspuolten suorittamaa arviointia ja uudelleentarkastelua.

4 artikla

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin mukaisesti annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on annettava kyseiset säännökset tiedoksi komissiolle viimeistään 5 artiklassa mainittuna päivämääränä ja niiden muutokset viipymättä.

5 artikla

Jäsenvaltioiden on työmarkkinaosapuolia kuultuaan saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään […] päivänä […]kuuta […] tai varmistettava, että työmarkkinaosapuolet ovat kyseiseen päivään mennessä ottaneet käyttöön tarvittavat toimenpiteet sopimusteitse. Niiden on toimitettava komissiolle viipymättä kirjallisina nämä säännökset sekä taulukko säännösten ja direktiivin välisestä vastaavuudesta.

Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta ne voivat milloin tahansa taata tämän direktiivin edellyttämät tulokset. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

6 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

7 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä päivänä kuuta .

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) ja Euroopan rautatieyhteisön (CER) tekemä sopimusrajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista tietyistä seikoista

ALLEKIRJOITTAJAOSAPUOLET, jotka

- katsovat, että rautatieliikenteen kehitys edellyttää järjestelmän nykyaikaistamista sekä Euroopan laajuisen liikenteen ja siihen liittyvien yhteentoimivien palvelujen kehittämistä,

- katsovat, että on tarpeen kehittää turvallista rajatylittävää liikennettä sekä suojella rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta,

- katsovat, että on tarpeen välttää yksinomaan työolojen eroihin perustuvaa kilpailua,

- katsovat, että on tarpeen kehittää Euroopan unionin sisäistä rautatieliikennettä,

- katsovat, että nämä tavoitteet saavutetaan luomalla yhteisiä sääntöjä rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista vähimmäisehdoista,

- katsovat, että henkilöstön, jota asia koskee, lukumäärä tulee kasvamaan lähivuosina,

- ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 138 artiklan ja 139 artiklan 2 kohdan,

- ottavat huomioon direktiivin 93/104/EY (muutettuna direktiivillä 2000/34/EY) ja erityisesti sen 14 ja 17 artiklan,

- ottavat huomioon sopimusvelvoitteisiin sovellettavaa lakia koskevan yleissopimuksen (Rooma, 14. kesäkuuta 1980),

- katsovat, että perustamissopimuksen 139 artiklan 2 kohdassa määrätään, että yhteisön tasolla tehdyt sopimukset pannaan täytäntöön allekirjoittajaosapuolten yhteisestä pyynnöstä neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä,

- katsovat, että allekirjoittajaosapuolet esittävät tällaisen pyynnön,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1 lauseke

Soveltamisala

Tätä sopimusta sovelletaan rautatiealan liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin, jotka on määrätty rautatiealan yritysten suorittamiin rajatylittäviin yhteentoimiviin palveluihin.

Tämän sopimuksen soveltaminen on vapaaehtoista rajatylittävässä paikallisessa ja alueellisessa henkilöliikenteessä, sellaisessa rajatylittävässä rahtiliikenteessä, joka ei ulotu 15:ttä kilometriä kauemmaksi rajasta, sekä liitteessä lueteltujen virallisten raja-asemien välisessä liikenteessä.

Tämä sopimus on vapaaehtoinen myös niiden junien osalta, jotka vastaavat ”rajatylittävistä yhteyksistä” ja joiden matka alkaa ja päättyy saman jäsenvaltion infrastruktuuriin ja jotka käyttävät toisen jäsenvaltion infrastruktuuria pysähtymättä siellä (mitä voidaan pitää kansallisena kuljetustoimenpiteenä).

Direktiiviä 93/104/EY ei sovelleta rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittaviin, liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin niiden seikkojen osalta, joista määrätään tarkemmin tässä sopimuksessa.

2 lauseke

Määritelmät

Tässä sopimuksessa tarkoitetaan:

(1) ”rajatylittävillä yhteentoimivilla palveluilla” rajatylittäviä palveluja, joiden osalta rautatieyrityksiltä vaaditaan vähintään kahta direktiivin 2001/14/EY mukaista turvallisuustodistusta,

(2) ”rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavalla liikkuvassa työssä olevalla työntekijällä” kaikkia työntekijöitä, jotka kuuluvat junan henkilöstöön ja jotka on määrätty rajatylittäviin yhteentoimiviin palveluihin yli tunnin ajaksi päivittäistä työvuoroa kohden;

(3) ”työajalla” ajanjaksoa, jonka aikana työntekijä tekee työtä, on työnantajan käytettävissä ja suorittaa toimintaansa tai tehtäviään kansallisen lainsäädännön ja/tai käytännön mukaisesti;

(4) ”lepoajalla” ajanjaksoa, joka ei ole työaikaa;

(5) ”yöajalla” kansallisessa lainsäädännössä määriteltyä, vähintään seitsemän tunnin ajanjaksoa, jonka on sisällettävä ainakin kello kahdenkymmenenneljän ja kello viiden välinen ajanjakso;

(6) ”yövuorolla” mitä tahansa vähintään 3 työtunnin työsuoritusta yöaikana;

(7) ”lepoajalla asuinpaikan ulkopuolella” päivittäistä lepoaikaa, jota liikkuvassa työssä oleva työntekijä ei voi käyttää tavanomaisessa asuinpaikassaan;

(8) ”kuljettajalla” vetoyksikön ajamisesta vastuussa olevaa työntekijää;

(9) ”ajoajalla” suunnitellun toiminnan kestoa, jonka aikana kuljettaja on vastuussa vetoyksikön ajamisesta, lukuun ottamatta vetoyksikön käyttöönottoon ja käytöstäottoon tarvittavaa aikaa. Se sisältää suunnitellut pysähdykset, joiden aikana kuljettaja on vastuussa vetoyksikön ajamisesta.

3 lauseke

Päivittäinen lepoaika asuinpaikassa

Päivittäinen lepoaika asuinpaikassa on vähintään 12 peräkkäistä tuntia 24 tunnin jaksoa kohden.

Sitä voidaan lyhentää vähintään 9 peräkkäiseen tuntiin yhden kerran 7 päivän jaksoa kohden. Tässä tapauksessa 12 tunnin ja lyhennetyn lepoajan välistä eroa vastaavat tunnit lisätään seuraavaan päivittäiseen lepoaikaan asuinpaikassa.

Merkittävästi lyhennettyä päivittäistä lepoaikaa ei voida sijoittaa asuinpaikan ulkopuolella vietettävien kahden lepoajan väliin.

4 lauseke

Päivittäinen lepoaika asuinpaikan ulkopuolella

Päivittäinen lepoaika asuinpaikan ulkopuolella on vähintään 8 peräkkäistä tuntia 24 tunnin jaksoa kohden.

Päivittäistä lepoaikaa asuinpaikan ulkopuolella on seurattava päivittäinen lepoaika asuinpaikassa[14].

On suositeltavaa huolehtia liikkuvassa työssä olevan työntekijän majoituksen mukavuudesta asuinpaikan ulkopuolella vietettävänä päivittäisenä lepoaikana.

5 lauseke

Tauot

a) Kuljettajat

Jos kuljettajan työajan kesto on yli 8 tuntia, hänelle on järjestettävä työpäivän aikana vähintään 45 minuutin tauko.

Tai

Jos työajan kesto on 6–8 tuntia, tauon on oltava vähintään 30 minuutin pituinen ja se on järjestettävä työpäivän aikana.

Tauon ajankohdan työpäivään nähden sekä sen keston on oltava riittävä, jotta työntekijä palautuu tehokkaasti. Taukoja voidaan mukauttaa työpäivän kuluessa junien myöhästymisen mukaan.

Osa tauosta on järjestettävä kolmannen ja kuudennen työtunnin välillä.

Edellä olevaa 5 lausekkeen a kohtaa ei sovelleta, jos kuljettajia on kaksi. Siinä tapauksessa taukojen myöntämisehdot vahvistetaan kansallisella tasolla.

b) Junahenkilökunta

---

[14] Sopimuspuolet ovat sopineet siitä, että neuvottelut toisesta peräkkäisestä lepoajasta asuinpaikan ulkopuolella sekä asuinpaikan ulkopuolella vietettävän lepoajan korvaamisesta voidaan käydä työmarkkinaosapuolten kesken tilanteen mukaan joko rautatieyrityksen tasolla tai kansallisella tasolla. Peräkkäisten asuinpaikan ulkopuolella vietettävien lepoaikojen lukumäärästä sekä asuinpaikan ulkopuolella vietettävän lepoajan korvaamisesta neuvotellaan Euroopan unionin tasolla uudelleen kahden vuoden kuluttua tämän sopimuksen allekirjoittamisesta.

Junahenkilökunnalle on järjestettävä 30 minuutin tauko, jos työajan kesto on yli kuusi tuntia.

6 lauseke

Viikoittainen lepoaika

Rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavat, liikkuvassa työssä olevat työntekijät saavat 7 päivän jaksoa kohden vähintään 24 tunnin keskeytymättömän lepoajan, johon lisätään 3 lausekkeessa tarkoitettu päivittäinen 12 tunnin lepoaika.

Liikkuvassa työssä olevalla työntekijällä on joka vuosi käytössään 104 kahdenkymmenenneljän tunnin pituista lepoaikaa; tähän määrään sisältyvät 52 viikoittaista lepoaikaa, joiden kesto on 24 tuntia.

Määrä sisältää

– 12 kaksinkertaista lepoaikaa (48 tuntia sekä päivittäinen 12 tunnin lepoaika), johon sisältyvät lauantai ja sunnuntai

sekä

– 12 kaksinkertaista lepoaikaa (48 tuntia sekä päivittäinen 12 tunnin lepoaika) ilman taetta siitä, että niihin sisältyisi lauantai tai sunnuntai.

7 lauseke

Ajoaika

Edellä 2 lausekkeessa määritelty ajoaika on enintään 9 tuntia päivävuoroa kohden ja 8 tuntia yövuoroa kohden kahden päivittäisen lepoajan välillä.

Enimmäisajoaika kahden viikon jaksoa kohden on 80 tuntia.

8 lauseke

Valvonta

Liikkuvassa työssä olevan henkilöstön päivittäisistä työtunneista ja lepoajoista on pidettävä palvelusvuorotaulukkoa, jonka avulla voidaan valvoa tämän sopimuksen määräysten noudattamista. Todellisia työtunteja koskevat tiedot on oltava käytettävissä. Palvelusvuorotaulukko on säilytettävä yrityksessä vähintään vuoden ajan.

9 lauseke

Suojelun yleisen tason heikentämisen estävä lauseke

Tämän sopimuksen täytäntöönpano ei missään tapauksessa ole pätevä peruste heikentää rajatylittäviä yhteentoimivia palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden suojelun yleistä tasoa.

10 lauseke

Sopimuksen seuranta

Tämän sopimuksen allekirjoittajaosapuolet seuraavat sen saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä sekä sen soveltamista Euroopan komission päätöksen 98/500/EY mukaisesti perustetussa rautateiden alakohtaisessa neuvottelukomiteassa.

11 lauseke

Arviointi

Osapuolet arvioivat sopimuksen määräykset kahden vuoden kuluttua sen allekirjoittamisesta sen perusteella, millaisia kokemuksia on saatu rajatylittävän yhteentoimivan liikenteen kehittämisestä.

12 lauseke

Uudelleentarkastelu

Osapuolet tarkastelevat edellä mainittuja määräyksiä uudelleen kahden vuoden kuluttua sen täytäntöönpanokauden päättymisestä, joka on vahvistettu tämän sopimuksen täytäntöönpanoa koskevassa neuvoston päätöksessä.

LIITE

LUETTELO VIRALLISISTA RAJA-ASEMISTA, JOTKA SIJAITSEVAT 15 KILOMETRIÄ KAUEMPANA JA JOIDEN OSALTA SOPIMUS ON VAPAAEHTOINEN

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.