ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 8.2.2005
COM(2005) 32 τελικό

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) όσον αφορά ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ι. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1. Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στο να θέσει σε ισχύ την προσαρτημένη συμφωνία που αφορά ορισμένες πτυχές που συνδέονται με τις συνθήκες εργασίας των κινούμενων εργαζομένων οι οποίοι παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες· η εν λόγω συμφωνία συνήφθη στις 27 Ιανουαρίου 2004, μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (Communauté européenne du rail - CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (Fédération européenne des travailleurs des transports - ETF).

2. Με επιστολή που της απέστειλαν στις 20 Δεκεμβρίου 2002, οι κοινωνικοί εταίροι του σιδηροδρομικού κλάδου, δηλ. η Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή τους να ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις για τις συνθήκες εργασίας του προσωπικού που χρησιμοποιείται σε διασυνοριακές μεταφορές.

3. Στις 27 Ιανουαρίου 2004, οι δύο αυτές οργανώσεις σύναψαν συμφωνία σχετικά με ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες. Διαβίβασαν την εν λόγω συμφωνία στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητώντας της να τη θέσει σε εφαρμογή με απόφαση του Συμβουλίου κατόπιν πρότασης της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

ΙΙ. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

4. Στον τομέα της κοινωνικής πολιτικής, η Συνθήκη αναγνωρίζει ότι οι κοινωνικοί εταίροι διαδραματίζουν, σε κοινοτικό επίπεδο, ρόλο θεμελιώδη και ιδιαίτερο. Το άρθρο 138 παράγραφος 2 προβλέπει ότι κάθε πρωτοβουλία στον τομέα αυτόν πρέπει να αποτελεί αντικείμενο προηγούμενων διαβουλεύσεων με τους κοινωνικούς εταίρους, σχετικά με τους ενδεχόμενους προσανατολισμούς της κοινοτικής δράσης και, στη συνέχεια, σχετικά με το περιεχόμενο της μελετώμενης πρότασης.

5. Το άρθρο 139 παράγραφος 1 της Συνθήκης προχωρά ακόμα περισσότερο, δίνοντας τη δυνατότητα στους κοινωνικούς εταίρους σε κοινοτικό επίπεδο, εφόσον το επιθυμούν, να ξεκινήσουν διάλογο με πιθανή έκβαση τη σύναψη συμβατικών σχέσεων, συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών. Στην περίπτωση αυτή, η Συνθήκη δεν επιβάλλει καμία υποχρέωση προηγούμενων διαβουλεύσεων.

6. Οι συμφωνίες αυτές τίθενται σε εφαρμογή είτε σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις πρακτικές των ενδιαφερόμενων κοινωνικών εταίρων και κρατών μελών, είτε, σε τομείς που εμπίπτουν στο άρθρο 137 και ύστερα από κοινό αίτημα των υπογραφόντων μελών, με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Επιτροπής (άρθρο 139 παράγραφος 2).

7. Στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Προσαρμογή και ανάπτυξη του κοινωνικού διαλόγου σε κοινοτικό επίπεδο» [1], η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τόνισε ότι «Προτού υποβληθεί μια νομοθετική πρόταση για την εφαρμογή μιας συμφωνίας στο Συμβούλιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προβαίνει σε αξιολόγηση που συμπεριλαμβάνει την εξέταση του αντιπροσωπευτικού καθεστώτος των συμβαλλόμενων μερών, της εντολής τους και του νομικού χαρακτήρα κάθε ρήτρας της συλλογικής συμφωνίας σε σχέση με την κοινοτική νομοθεσία και τις διατάξεις που αφορούν τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις».

8. Η αξιολόγηση αυτή γίνεται στη συνέχεια.

ΙΙΙ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Αντιπροσωπευτικός χαρακτήρας και εντολή των συμβαλλομένων μερών

9. Οι οργανώσεις που υπέγραψαν τη συμφωνία είναι η Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF). Οι δύο αυτές οργανώσεις είναι μέλη της επιτροπής κλαδικού διαλόγου σιδηροδρόμων, η οποία συγκροτήθηκε σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής της 20ής Μαΐου 1998[2] για τη σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου, με σκοπό την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

10. Οι πληροφορίες που παρείχαν τα υπογράφονται μέρη αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω οργανώσεις ανήκουν σε έναν συγκεκριμένο κλάδο και ότι είναι οργανωμένες σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον, έχουν ως μέλη τους οργανώσεις οι οποίες είναι αναπόσπαστο και αναγνωρισμένο μέρος των δομών των κοινωνικών εταίρων στα κράτη μέλη, έχουν την ικανότητα να διαπραγματεύονται συμφωνίες και είναι αντιπροσωπευτικές σχεδόν σε όλα τα κράτη μέλη. Τέλος, διαθέτουν τις κατάλληλες δομές ώστε να μπορούν να συμμετάσχουν αποτελεσματικά στη διαδικασία διαβουλεύσεων.

11. Η συμφωνία που σύναψαν οι οργανώσεις αυτές αφορά ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων οι οποίοι απασχολούνται σε θέσεις διασυνοριακής διαλειτουργικότητας. Οι υπογράφουσες οργανώσεις διαβίβασαν πληροφορίες σχετικά με τον αντιπροσωπευτικό τους χαρακτήρα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες αυτές, οι δύο οργανώσεις αντιπροσωπεύουν σε ικανοποιητικό βαθμό τους κινούμενους εργαζομένους του σιδηροδρομικού κλάδου, συμπεριλαμβανομένων όσων εργάζονται σε υπηρεσίες διασυνοριακής διαλειτουργικότητας. Πρόκειται αναμφισβήτητα για τις κυριότερες οργανώσεις των κοινωνικών εταίρων του κλάδου. Η CER αντιπροσωπεύει 24 επιχειρήσεις του σιδηροδρομικού κλάδου, κατανεμημένες σε 22 κράτη μέλη της ΕΕ. Εκτός από τη Μάλτα και την Κύπρο που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, η Σουηδία είναι το

---

[1] Ανακοίνωση της Επιτροπής «Προσαρμογή και ανάπτυξη του κοινωνικού διαλόγου σε κοινοτικό επίπεδο», έγγραφο COM(98) 322 τελικό, της 20.05.1998· βλ. επίσης την ανακοίνωση σχετικά με τη θέση σε εφαρμογή του Πρωτοκόλλου για την κοινωνική πολιτική που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, COM(93) 600 τελικό, της 14.12.1993.

[2] Απόφαση 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27.

μόνο κράτος μέλος όπου η CER δεν έχει εγγεγραμμένα μέλη. Συνολικά τα μέλη αυτής της ένωσης καλύπτουν περίπου το 95% του συνολικού αριθμού των θέσεων απασχόλησης στον κλάδο των σιδηροδρόμων. Από την πλευρά των συνδικαλιστικών οργανώσεων, η συμφωνία υπογράφτηκε από την ETF, της οποίας το τμήμα που αφορά τους σιδηροδρόμους αντιπροσωπεύει το προσωπικό του κλάδου σε 22 κράτη μέλη. Εκτός από τη Μάλτα και την Κύπρο, η Εσθονία είναι το μόνο κράτος μέλος όπου δεν είναι παρούσα η ETF. Η ETF αντιπροσωπεύει τη μεγάλη πλειονότητα των εργαζομένων του κλάδου που είναι μέλη συνδικαλιστικών οργανώσεων.

12. Πρέπει να σημειωθεί ότι, ως αποτέλεσμα της προσαρμογής του κοινοτικού νομοθετικού πλαισίου στον κλάδο των σιδηροδρόμων, από τον Μάρτιο του 2001 έχουν συσταθεί νέες οργανώσεις που εκπροσωπούν τα συμφέροντα των διαχειριστών των υποδομών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Πρόκειται, αφενός, για την EIM (European Rail Infrastructure Managers - Διαχειριστές των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Υποδομών), τα μέλη της οποίας δεν απασχολούν κινούμενο προσωπικό με την έννοια της συμφωνίας και κατά συνέπεια δεν θίγονται άμεσα από τις διατάξεις της [3] και, αφετέρου, για την ERFA (European Rail Freight Association - Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών), η οποία εκπροσωπεί νέες επιχειρήσεις σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών αλλά δεν μπορεί σήμερα να θεωρηθεί κοινωνικός εταίρος βάσει των κριτηρίων της απόφασης της 20ής Μαΐου 1998 της Επιτροπής, και ιδιαίτερα βάσει του κριτηρίου που αφορά την ικανότητα διαπραγμάτευσης συμφωνιών.

13. Από πλευράς συνδικαλιστικών οργανώσεων, υπάρχει άλλη μια ευρωπαϊκή ένωση, η οποία συγκεντρώνει διάφορα ανεξάρτητα συνδικάτα μηχανοδηγών. Η εν λόγω ένωση, η ALE (Αυτόνομο Ευρωπαϊκό Συνδικάτο Μηχανοδηγών - Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas), ιδρύθηκε το 1989 και είναι εγγεγραμμένο μέλος της Ευρωπαϊκής Συνομοσπονδίας Ανεξάρτητων Συνδικάτων - Confédération Européenne des Syndicats Indépendants (CESI). Η ALE είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένη, εφόσον περιορίζεται στους μηχανοδηγούς. Η οργάνωση αυτή δεν αναγνωρίζεται ως συνομιλητής από τους ευρωπαίους εργοδότες και συνεπώς δεν συμμετέχει στον κοινωνικό διάλογο. Εξάλλου, η πιθανότητα συμμετοχής της ALE στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων δεν θα άλλαζε τον βαθμό στον οποίο είναι αντιπροσωπευτικά τα υπογράφοντα μέρη. Η επαγγελματική κατηγορία των μηχανοδηγών καλύπτεται ήδη από την ETF, η οποία καλύπτει επίσης και τους υπόλοιπους κινούμενους εργαζομένους (βλ. πίνακα που ακολουθεί).

[3] Το γεγονός αυτό επιβεβαιώθηκε από την EIM στη διάρκεια συνεδρίασης που πραγματοποιήθηκε με τις υπηρεσίες της Επιτροπής.

ΕΕ25 / *Εργοδότες*	Μέσος αριθμός προσωπικού	Σε % του συνολικού εργατικού δυναμικού του κλάδου	Μηχανοδηγοί	Μηχανοδηγοί σε διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες	Λοιποί κινούμενοι εργαζόμενοι	Λοιποί κινούμενοι εργαζόμενοι σε διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες
Σύνολο κλάδου	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)
Άλλες ευρωπαϊκές οργανώσεις που εκπροσωπούν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις	25.000 (3)		2.280 (6)	298 (6)	-	

ΕΕ25 / *Εργαζόμενοι*	Εγγεγραμμένα μέλη	Σε % του γνωστού αριθμού των μισθωτών-μελών συνδικαλιστικής οργάνωσης	Μηχανοδηγοί-εγγεγραμμένα μέλη	Λοιποί κινούμενοι εργαζόμενοι-εγγεγραμμένα μέλη
Σύνολο κλάδου	889.440(7)	100		
ETF	711.552(8) 752.078(9)	80 (8)	 72.380(9)	 73.599 (9**)**
Άλλες ευρωπαϊκές οργανώσεις που αντιπροσωπεύουν τους εργαζομένους του σιδηροδρομικού κλάδου	73.080 (10)		73.080 (10)	

Πηγές :

(1) Διεθνής ένωση σιδηροδρόμων (UIC), Στατιστικές σιδηροδρόμων– σύνοψη – προσωρινά αποτελέσματα για το 2002 (στοιχεία ατελή για το Ηνωμένο Βασίλειο).

(2) Οι αριθμοί αυτοί ανακοινώθηκαν από τη CER για το έτος 2004.

(3) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, «Η ενέργεια και οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς – 2003». Οι αριθμοί αυτοί για το 2001 και για την ΕΕ των 15 δεν αναφέρονται σε μια ευρωπαϊκή οργάνωση αλλά στο σύνολο του εργατικού δυναμικού των επιχειρήσεων που δεν είναι μέλη της CER.

(4) Εκτίμηση υπολογισμένη βάσει της υπόθεσης ότι η CER αντιπροσωπεύει το 94,7 % των μηχανοδηγών. Σύμφωνα με τον υπολογισμό αυτόν, ο συνολικός αριθμός των μηχανοδηγών ανέρχεται στο 12,67 % των συνολικών θέσεων απασχόλησης του κλάδου.

(5) Εκτίμηση υπολογισμένη βάσει της υπόθεσης ότι η CER αντιπροσωπεύει το 94,7 % των υπόλοιπων κινούμενων εργαζομένων. Σύμφωνα με τον υπολογισμό αυτόν, ο συνολικός αριθμός των υπόλοιπων κινούμενων εργαζομένων ανέρχεται στο 7,65 % των συνολικών θέσεων απασχόλησης του κλάδου.

(6) Ο αριθμός αυτός ανακοινώθηκε από την ERFA για το έτος 2004.

(7) Εκτίμηση που βασίζεται σε ένα ποσοστό 85 % εργαζομένων που είναι μέλη συνδικαλιστικών οργανώσεων (πυκνότητα εγγεγραμμένων μελών), σύμφωνα με τα στοιχεία της UIC (1). Στη μελέτη που δημοσιεύθηκε τον Μάρτιο του 2000 από το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Εργασιακών Σχέσεων (European Industrial Relations Observatory) με θέμα τις εργασιακές σχέσεις στον κλάδο των σιδηροδρόμων, η πυκνότητα εγγεγραμμένων μελών σε εννέα από τα 15 κράτη μέλη ανέρχεται σε 90 % ή περισσότερο (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html). Στα δέκα νέα κράτη μέλη, εκτιμάται ότι η πυκνότητα εγγεγραμμένων μελών στον κλάδο είναι επίσης πολύ υψηλή, δεδομένης της εγγύτητας των σιδηροδρομικών τους επιχειρήσεων με τον δημόσιο τομέα.

(8) Σύμφωνα με την έκθεση με θέμα «Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE» (Οι οργανώσεις των εργοδοτών και των μισθωτών στον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ), η οποία υποβλήθηκε τον Δεκέμβριο του 2000 από το Καθολικό Πανεπιστήμιο της πόλης Louvain (έρευνα για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ΓΔ Απασχόληση και Κοινωνικές Υποθέσεις), η ETF αντιπροσωπεύει το 80 % του γνωστού αριθμού των εργαζομένων που είναι μέλη συνδικαλιστικής οργάνωσης. Ο αριθμός αυτός θεωρείται επίσης ρεαλιστικός και ως βάση για την ΕΕ των 25 κρατών μελών.

(9) Οι αριθμοί αυτοί ανακοινώθηκαν από τη ETF για το έτος 2004. Αφορούν αποκλειστικά τους μισθωτούς εν ενεργεία.

(10) Οι αριθμοί αυτοί ανακοινώθηκαν από τη ALE για το έτος 2004. Η ALE είναι παρούσα μόνον σε 10 κράτη μέλη. Να σημειωθεί ότι 34.000 μηχανοδηγοί που εκπροσωπούνται από την ALE προέρχονται από ένα κράτος μέλος.

14. Η Επιτροπή ενημέρωσε τις τρεις αυτές οργανώσεις σχετικά με το περιεχόμενο της συμφωνίας και σχετικά με την πρόθεσή της να την υποβάλει στο Συμβούλιο για τη λήψη σχετικής απόφασης.

15. Οι εν λόγω οργανώσεις εξέφρασαν τη δυσαρέσκειά τους για την απουσία τους από το τραπέζι των διαπραγματεύσεων.

16. Σύμφωνα με τη δήλωση του Πρωτοδικείου στη δικαστική απόφαση που εξέδωσε στις 17 Ιουνίου 1998 για την υπόθεση *UEAPME*[4], το κοινοτικό δίκαιο δεν παρέχει *«σε κανένα κοινωνικό εταίρο, όποια και αν είναι τα συμφέροντα που ισχυρίζεται ότι εκπροσωπεί, γενικό δικαίωμα συμμετοχής σε κάθε διαπραγμάτευση που αναλαμβάνεται (...). Το γεγονός και μόνο ότι η προσφεύγουσα ζήτησε εν προκειμένω επανειλημμένα από την Επιτροπή τη δυνατότητα να συμμετάσχει στις διαπραγματεύσεις που είχαν αναλάβει οι άλλοι κοινωνικοί εταίροι δεν διαφοροποιεί την περίπτωση, δεδομένου ότι ο έλεγχος της φάσεως των διαπραγματεύσεων υπό στενή έννοια ανάγεται αποκλειστικά στην πρωτοβουλία των εμπλεκομένων κοινωνικών εταίρων και όχι της Επιτροπής».*

17. Σύμφωνα με το Πρωτοδικείο, η Επιτροπή και το Συμβούλιο οφείλουν να επαληθεύσουν εάν, όσον αφορά το περιεχόμενο της υπό εξέταση συμφωνίας, είναι επαρκής η συνολική αντιπροσωπευτικότητα των κοινωνικών εταίρων που υπογράφουν την εν λόγω συμφωνία (σημείο 90). Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι τρεις προαναφερθείσες οργανώσεις δεν θεωρούνται επί του παρόντος ως αντιπροσωπευτικές του κλάδου και κατά συνέπεια δεν ζητείται η γνώμη τους από την Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 138 της Συνθήκης.

18. Οι δύο πίνακες που παρατίθενται ανωτέρω παρέχουν μια συνοπτική εικόνα της απασχόλησης στον σιδηροδρομικό κλάδο (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις) και, στο βαθμό του δυνατού, μια εκτίμηση του κινούμενου προσωπικού (μηχανοδηγών και άλλων κινούμενων εργαζομένων). Βάσει των υπαρχόντων στοιχείων, μπορούμε να υποθέσουμε ότι το συνολικό κινούμενο εργατικό δυναμικό του κλάδου κυμαίνεται περίπου στο 20 % του συνολικού εργατικού δυναμικού, δηλαδή πρόκειται για

[4] Απόφαση του Πρωτοδικείου (τέταρτο πενταμελές τμήμα) της 17ης Ιουνίου 1998, στην υπόθεση T-135/96, Ευρωπαϊκή Ένωση Βιοτεχνιών και Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων (UEAPME) κατά του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Συλλογή νομολογίας 1998 σελίδα II-02335, σημείο 78.

περίπου 210.000 άτομα, εκ των οποίων το 12 % παρέχει διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες (25.000 άτομα). Όσον αφορά τους εργοδότες, η CER απασχολεί σχεδόν το 95% του συνόλου του εργατικού δυναμικού. Η ETF αντιπροσωπεύει περίπου το 80 % του προσωπικού που είναι μέλη συνδικαλιστικής οργάνωσης.

19. Όσον αφορά τους μηχανοδηγούς, ο συνολικός αριθμός τους στην ΕΕ των 25 εκτιμάται σε 133.000 περίπου. Ο λόγος που στον δεύτερο πίνακα το σύνολο των μηχανοδηγών που είναι μέλη της ETF και της ALE υπερβαίνει τον προαναφερθέντα αριθμό, είναι πιθανότατα ότι πολλοί μηχανοδηγοί είναι μέλη περισσότερων του ενός συνδικάτων ή ότι συχνά τα συνδικάτα περιλαμβάνουν συνταξιούχους, ανέργους ή άλλα μη ενεργά άτομα στα μέλη τους. Αντίθετα, για την ETF, οι αριθμοί αυτοί αφορούν αποκλειστικά τους μισθωτούς εν ενεργεία.

20. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ETF αντιπροσωπεύει μεγάλο ποσοστό των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες, εκ των οποίων περισσότερους από τους μισούς μηχανοδηγούς.

21. Η αντιπροσωπευτικότητα της ETF είναι συνεπώς αναμφισβήτητη όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας που σύναψαν οι κοινωνικοί εταίροι.

22. Όσον αφορά τους εργοδότες, η CER αντιπροσωπεύει τη μεγάλη πλειονότητα των επιχειρήσεων του κλάδου, οι οποίες απασχολούν τους περισσότερους ενδιαφερόμενους εργαζομένους.

23. Βάσει πληροφοριών που συλλέχθηκαν, φαίνεται πως η CER και η ETF διαθέτουν εντολή από τα εθνικά μέλη τους για τη διαπραγμάτευση της συμφωνίας για ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες και, επιπλέον, πως αντιπροσωπεύουν μεγάλο ποσοστό του κλάδου, ικανοποιώντας έτσι το κριτήριο της αντιπροσωπευτικότητας.

24. Εν κατακλείδι, τα μέλη που υπογράφουν την προαναφερθείσα συμφωνία είναι επαρκώς αντιπροσωπευτικά σε σχέση με τον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών γενικότερα και σε σχέση με τους εργαζομένους που καλύπτονται δυνητικά από τις διατάξεις της συμφωνίας αυτής.

Τήρηση των διατάξεων σχετικά με τις μικρές και τις μεσαίες επιχειρήσεις

25. Σύμφωνα με το άρθρο 137 παράγραφος 2 της Συνθήκης, η νομοθεσία περί κοινωνικής πολιτικής πρέπει να αποφεύγει την επιβολή διοικητικών, οικονομικών και νομικών εξαναγκασμών οι οποίοι θα παρεμπόδιζαν τη δημιουργία και την ανάπτυξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

26. Η συμφωνία δεν κάνει διάκριση μεταξύ εργαζομένων στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και των υπολοίπων. Ωστόσο, αυτό δεν επιβάλλεται από την προαναφερθείσα διάταξη της Συνθήκης.

27. Όπως αναφέρει το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο στην απόφαση που εξέδωσε για την υπόθεση Kirsammer-Hack[5], η διάταξη αυτή της Συνθήκης υποδηλώνει ότι οι εν λόγω επιχειρήσεις μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο ιδιαίτερων οικονομικών μέτρων. Αντίθετα, η ίδια διάταξη δεν αντιτίθεται στο να αποτελέσουν οι επιχειρήσεις αυτές αντικείμενο περιοριστικών μέτρων.

28. Η διάταξη αυτή αποβλέπει κυρίως στο να μην επιβάλλονται πλέον περισσότεροι περιορισμοί από όσους είναι αναγκαίοι για την επίτευξη του ουσιαστικού στόχου κάθε ενέργειας στον τομέα αυτόν, δηλαδή την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων.

29. Η παρούσα συμφωνία δεν καθιερώνει επιπλέον διοικητικούς, οικονομικούς και νομικούς εξαναγκασμούς σε σχέση με την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία στον τομέα αυτόν, δηλαδή την οδηγία 2003/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας. Ο κλάδος των σιδηροδρομικών μεταφορών καλύπτεται από την εν λόγω οδηγία.

30. Το γεγονός ότι η συμφωνία προβλέπει πως ορισμένες προσαρμογές μπορούν να προκύψουν κατόπιν ανοικτών διαπραγματεύσεων απευθείας σε επίπεδο επιχείρησης (όσον αφορά μια δεύτερη χρονική περίοδο ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας ή την αντιστάθμιση των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας) δείχνει ότι οι κανόνες που εφαρμόζονται μπορούν να προσαρμοστούν ακόμα περισσότερο στις ανάγκες της εκάστοτε υπηρεσίας και ιδίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

31. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συμφωνία σέβεται τις διατάξεις που αφορούν τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

"Νομιμότητα" των ρητρών της συμφωνίας

32. Η Επιτροπή εξέτασε προσεκτικά κάθε μια από τις ρήτρες της συμφωνίας και κατάληξε στο συμπέρασμα ότι δεν περιλαμβάνουν διατάξεις αντίθετες με το κοινοτικό δίκαιο. Οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στα κράτη μέλη δεν απορρέουν άμεσα από τη συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων αλλά από τους όρους υλοποίησης της συμφωνίας κατ' εφαρμογή της οδηγίας. Τα υπογράφοντα μέρη προβλέπουν ότι, όσον αφορά τους κινούμενους εργαζομένους που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες, η οδηγία 2003/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας, δεν θα εφαρμόζεται στις πτυχές εκείνες της εργασίας για τις οποίες η παρούσα συμφωνία περιέχει πιο ειδικές διατάξεις. Η ακόλουθη ενότητα περιέχει την εκτίμηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το περιεχόμενο της συμφωνίας.

Αξιολόγηση της συμφωνίας

---

[5] Απόφαση του Δικαστηρίου της 30ής Νοεμβρίου 1993, υπόθεση C-189/91, *Kirsammer-Hack*, Συλλογή νομολογίας 1993 σ. I-06185, σημείο 34.

33. Η οδηγία 93/104/ΕΚ[6] της 23ης Νοεμβρίου 1993 αποτέλεσε το πρώτο κοινοτικό νομοθετικό κείμενο που καθόριζε τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη βελτίωση ιδίως του εργασιακού περιβάλλοντος, ώστε να εξασφαλίζεται ένα καλύτερο επίπεδο προστασίας της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων.

34. Η οδηγία 93/104/ΕΚ εφαρμοζόταν σε όλους των κλάδους δραστηριοτήτων, με εξαίρεση τις εναέριες, σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες, ποτάμιες και λιμναίες μεταφορές, τη θαλάσσια αλιεία και άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες καθώς και τους ασκούμενους γιατρούς. Η οδηγία 2000/34/ΕΚ της 22ας Ιουνίου 2000 τροποποίησε την οδηγία της 23ης Νοεμβρίου 1993 έτσι ώστε να καλύπτει τους τομείς και τις δραστηριότητες που μέχρι τότε εξαιρούνταν. Η οδηγία 2003/88/ΕΚ της 4ης Νοεμβρίου 2003, για λόγους σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου, προέβη σε κωδικοποίηση της οδηγίας 93/104/ΕΚ της 23ης Νοεμβρίου 1993 και της οδηγίας 2000/34/ΕΚ της 22ας Ιουνίου 2000. Στο εξής, το ισχύον νομοθετικό κείμενο είναι η οδηγία 2003/88/ΕΚ, εφόσον κατήργησε τις δύο προηγούμενες οδηγίες.

35. Συνεπώς, ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών καλύπτεται πλέον από την οδηγία 2003/88/ΕΚ της 4ης Νοεμβρίου 2003. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο άρθρο 14 της εν λόγω οδηγίας προβλέπεται η δυνατότητα άλλες κοινοτικές πράξεις να επιβάλλουν ειδικότερες απαιτήσεις σε θέματα οργάνωσης του χρόνου εργασίας για ορισμένες επαγγελματικές ασχολίες ή δραστηριότητες. Παράλληλα, στο άρθρο 17 παράγραφος 3 στοιχείο ε) της ίδιας οδηγίας προβλέπεται ότι είναι δυνατόν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να επιτρέπονται παρεκκλίσεις από τα άρθρα 3, 4, 5, 8 και 16 για το προσωπικό που εργάζεται στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

36. Οι εθνικές νομοθεσίες έχουν λοιπόν τη δυνατότητα να προβλέψουν ειδικότερες συνθήκες εργασίας για το προσωπικό που εργάζεται επί των τρένων. Όσον αφορά τα άτομα που εργάζονται σε διασυνοριακές μεταφορές, και για να αποφευχθούν οι ενδεχόμενες αποκλίσεις των μελλοντικών εθνικών μέτρων, μόνο μια κοινοτική δράση επιτρέπει τον καθορισμό συντονισμένων και ομοιόμορφων συνθηκών εργασίας, οι οποίες γίνονται όλο και πιο αναγκαίες λόγω της προβλέψιμης ανάπτυξης της διασυνοριακής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

37. Σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο εντάσσεται η συμφωνία για ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες, η οποία συνήφθη μεταξύ της CER και της ETF.

38. Η Επιτροπή εκδήλωσε ήδη την υποστήριξή της προς τις διαπραγματεύσεις των κοινωνικών εταίρων στον τομέα αυτόν. Για παράδειγμα, στη διάρκεια των συζητήσεων στο Συμβούλιο Μεταφορών της 28ης Μαρτίου 2003 με θέμα τη «δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους», η Επιτροπή προέβη σε δήλωση η οποία επισυνάφθηκε στα πρακτικά, τονίζοντας ότι «υποστηρίζει πλήρως και ενθαρρύνει τις εργασίες που εκτελούνται στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού κοινωνικού διαλόγου από τους κοινωνικούς εταίρους, σύμφωνα με το άρθρο 139 της Συνθήκης, σε ό,τι αφορά την εναρμόνιση των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης για τους μηχανοδηγούς και το προσωπικό που συνοδεύει τα τραίνα[7] ».

---

6 Οδηγία 93/104/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 1993, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας, ΕΕ L 307 της 13.12.1993, σ.18.

7 Βλ. έγγραφο SEC(2003) 754 τελικό, σ. 8.

39. Η Επιτροπή θεωρεί θετική την πρωτοβουλία των κοινωνικών εταίρων για πολλούς λόγους.

40. Πρώτον, καθορίζοντας τις ελάχιστες απαιτήσεις σε θέματα χρόνου εργασίας, η συμφωνία εφαρμόζει τα σημεία 7, 8 και 19 του Κοινοτικού Χάρτη των Θεμελιωδών Κοινωνικών Δικαιωμάτων των Εργαζομένων, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 136 της Συνθήκης, καθώς και το άρθρο 31 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

41. Παράλληλα, η συμφωνία επιβάλλει μια ισορροπία μεταξύ, αφενός, της ανάγκης να εξασφαλιστεί η επαρκής προστασία της υγείας και της ασφάλειας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες και, αφετέρου, των απαιτήσεων για επαρκή λειτουργική ευελιξία των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών ενόψει του ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Η εν λόγω συμφωνία συμβαδίζει πλήρως με την «πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους» η οποία συνίσταται από τις οδηγίες[8] που εξέδωσαν το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και οι οποίες ανοίγουν τη διεθνή αγορά των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του 2003 και του 2008, γεγονός που θα επιφέρει την αύξηση των διασυνοριακών μεταφορών.

42. Ακόμα, η συμφωνία συμμορφώνεται ως προς όλα τα σημεία της με την οδηγία 2003/88/ΕΚ της 4ης Νοεμβρίου 200, προβλέποντας ειδικές διατάξεις για τα κινούμενα άτομα που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες. Ας σημειωθεί ότι όσον αφορά την ημερήσια ανάπαυση, το διάλειμμα και την εβδομαδιαία ανάπαυση, η συμφωνία προβλέπει διατάξεις οι οποίες συμβάλλουν τόσο σε μεγαλύτερη προστασία των ενδιαφερόμενων εργαζομένων όσο και σε μεγαλύτερη ευελιξία σε σχέση με την οδηγία, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται καλύτερα στις απαιτήσεις του κλάδου. Πράγματι, η συμφωνία καθιερώνει υψηλότερα επίπεδα για τον χρόνο ανάπαυσης ή διαλείμματος από τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται από την οδηγία, αλλά παράλληλα προβλέπει τη δυνατότητα χαλάρωσης των κανόνων αυτών, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτεροι περιορισμοί στον τομέα των σιδηροδρόμων. Ακόμα πρέπει να αναφερθεί ότι η συμφωνία καθιερώνει δύο ορισμούς που αποσκοπούν στο να προσαρμόσουν και να διευκρινίσουν τις διατάξεις της οδηγίας 2003/88/ΕΚ όσον αφορά τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες του κλάδου· πρόκειται πιο συγκεκριμένα για τις έννοιες του χρόνου οδήγησης και του κινούμενου εργαζομένου που παρέχει διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες.

43. Τέλος, η συμφωνία αποτελεί σημαντικό επίτευγμα του κλαδικού κοινωνικού διαλόγου σε κοινοτικό επίπεδο: αφενός, επιβεβαιώνει τον ουσιαστικό ρόλο των ευρωπαίων κοινωνικών εταίρων οι οποίοι καλούνται να συμπληρώσουν, να ενισχύσουν και να προσαρμόσουν στο κοινοτικό επίπεδο τους εθνικούς κανόνες περί συνθηκών εργασίας και, αφετέρου, αναδεικνύει τη συμβολή των κοινωνικών εταίρων στην εφαρμογή της στρατηγικής για τις οικονομικές και κοινωνικές μεταρρυθμίσεις που αποφασίστηκε στη Λισσαβώνα και ενισχύθηκε στη Βαρκελώνη τον Μάρτιο του 2002, όπως ακριβώς το υπενθυμίζει και η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της με θέμα «Ο ευρωπαϊκός κοινωνικός διάλογος, δύναμη

[8] Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ της 26ης Φεβρουαρίου 2001, ΕΕ L75 της 15ης Μαρτίου 2001

εκσυγχρονισμού και αλλαγής»[9]. Όπως υπογράμμισε στην πρόσφατη ανακοίνωσή της με τίτλο «Σύμπραξη για την αλλαγή »[10], η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η διαπραγμάτευση είναι το πλέον κατάλληλο μέσο για τη διευθέτηση των θεμάτων που αφορούν την οργάνωση της εργασίας και τις εργασιακές σχέσεις, τόσο σε διεπαγγελματικό όσο και σε κλαδικό επίπεδο.

44. Η Επιτροπή φρονεί συνεπώς ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις για την υποβολή της πρότασης που θα εφαρμόσει τη συμφωνία μέσω απόφασης του Συμβουλίου.

IV. Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

45. Στην ανακοίνωσή της τής 14ης Δεκεμβρίου 1993, η Επιτροπή δήλωσε ότι «η εφαρμογή των συμφωνιών που συνάπτονται σε κοινοτικό επίπεδο κατόπιν κοινής αιτήσεως των κοινωνικών εταίρων με απόφαση του Συμβουλίου, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, συνεπάγεται ότι το Συμβούλιο δεν έχει τη δυνατότητα να τροποποιήσει τη συμφωνία. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή θα περιοριστεί να προτείνει οπωσδήποτε, μετά την εξέταση της συναφθείσας συμφωνίας μεταξύ κοινωνικών εταίρων, την έκδοση απόφασης σχετικά με τη συμφωνία όπως έχει υπογραφεί μεταξύ των μερών». Στην παρούσα περίπτωση, η προτεινόμενη νομοθετική πράξη είναι η οδηγία. Περιέχει συνεπώς τις τυποποιημένες ρήτρες που αφορούν την εφαρμογή της οδηγίας σε εθνικό επίπεδο.

46. Η Επιτροπή θεώρησε επίσης ότι «η απόφαση του Συμβουλίου πρέπει να περιορίζεται στο να καθιστά δεσμευτικές τις διατάξεις της συμφωνίας που έχει συναφθεί μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, έτσι ώστε το κείμενο της συμφωνίας να μην αποτελεί μέρος της απόφασης αλλά να επισυνάπτεται σ' αυτή.»

47. Τέλος, η Επιτροπή αναγγέλλει ότι «εάν το Συμβούλιο αποφασίσει, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 139, να μη θέσει σε εφαρμογή τη συμφωνία όπως αυτή συνάφθηκε από τους κοινωνικούς εταίρους, η Επιτροπή θα αποσύρει την πρότασή της για απόφαση και θα εξετάσει τη σκοπιμότητα να προτείνει, υπό το φως των πραγματοποιηθεισών εργασιών, νομοθετική πράξη στον εν λόγω τομέα.»

48. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν περιλαμβάνει το κείμενο της συμφωνίας στην πρότασή της, αλλά το επισυνάπτει σε αυτή. Παράλληλα, επαναλαμβάνει ότι, εάν τυχόν το Συμβούλιο τροποποιήσει τη συμφωνία των κοινωνικών εταίρων, θα αποσύρει την πρότασή της.

Νομική βάση

49. Το άρθρο 139 παράγραφος 2 της Συνθήκης προβλέπει ότι «Οι συμφωνίες που συνάπτονται σε κοινοτικό επίπεδο εφαρμόζονται, … σε τομείς που εμπίπτουν στο άρθρο 137, όταν το ζητούν από κοινού τα υπογράφοντα μέρη, με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Επιτροπής». Η συμφωνία σχετικά με ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες αφορά την υγεία και την

---

[9] COM (2002) 341 τελικό της 26.06.2002

[10] Ανακοίνωση της Επιτροπής «Σύμπραξη για την αλλαγή σε μια διευρυμένη Ευρώπη – ενίσχυση του ρόλου του ευρωπαϊκού κοινωνικού διαλόγου», COM(2004) 557 τελικό της 12.8.2004.

ασφάλεια των εργαζομένων, τομέα που καλύπτεται από το άρθρο 137 παράγραφος 1 της Συνθήκης. Πρόκειται για έναν από τους τομείς όπου το Συμβούλιο μπορεί να αποφανθεί με ειδική πλειοψηφία. Συνεπώς, το άρθρο 139 παράγραφος 2 αποτελεί την ενδεδειγμένη νομική βάση για την πρόταση της Επιτροπής.

50. Το εν λόγω άρθρο δεν προβλέπει ότι πρέπει να ζητείται η γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όσον αφορά αιτήματα που απευθύνονται στην Επιτροπή από τους κοινωνικούς εταίρους. Ωστόσο, η Επιτροπή διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την παρούσα πρόταση, ώστε να μπορέσει, εφόσον το επιθυμεί, να γνωστοποιήσει τη γνώμη του στην Επιτροπή και το Συμβούλιο. Το ίδιο ισχύει για την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Μορφή της νομοθετικής πράξης

51. Ο όρος «απόφαση» στο άρθρο 139 παράγραφος 2 της Συνθήκης έχει γενική έννοια έτσι ώστε να επιτρέπει την επιλογή της νομοθετικής πράξης σύμφωνα με το άρθρο 249 της Συνθήκης. Εναπόκειται στην Επιτροπή να προτείνει στο Συμβούλιο μια από τις τρεις αυτές δεσμευτικές πράξεις του προαναφερθέντος άρθρου (κανονισμός, οδηγία ή απόφαση) η οποία θα ήταν η πλέον ενδεδειγμένη. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεδομένης της φύσης και του περιεχομένου του κειμένου των κοινωνικών εταίρων, είναι σαφές ότι ο προορισμός αυτής της συμφωνίας είναι να εφαρμοστεί έμμεσα μέσω διατάξεων που θα μεταφερθούν, από τα κράτη μέλη ή/και τους κοινωνικούς εταίρους, στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση αυτή, το πλέον ενδεδειγμένο νομικό μέσο για την εφαρμογή της συμφωνίας είναι μια οδηγία του Συμβουλίου. Εξάλλου, σύμφωνα με τις αναληφθείσες δεσμεύσεις, η Επιτροπή πιστεύει ότι το κείμενο της συμφωνίας δεν πρέπει να αποτελεί μέρος της πρότασης οδηγίας, αλλά να επισυνάπτεται σ' αυτήν.

52. Σε ό,τι αφορά τα άρθρα της πρότασής της, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει τα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Ο στόχος του άρθρου αυτού είναι περιορισμένος και έγκειται στο να καταστήσει υποχρεωτική τη συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, πράγμα το οποίο είναι και σκοπός μιας απόφασης του Συμβουλίου σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

Άρθρο 2

Σύμφωνα με το άρθρο 2, οι διατάξεις της οδηγίας δεν προβλέπουν παρά τις ελάχιστες απαιτήσεις, αφήνοντας στα κράτη μέλη τη δυνατότητα λήψης ευνοϊκότερων μέτρων για τους εργαζομένους στον σχετικό τομέα.

Άρθρο 3

Στο πλαίσιο της εξέλιξης του σιδηροδρομικού κλάδου, το άρθρο 3 προβλέπει ότι η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας, τρία έτη ύστερα από την προθεσμία μεταφοράς των διατάξεών της στην έννομη τάξη των κρατών μελών. Η έκθεση αυτή της Επιτροπής είναι αυτόνομη όσον αφορά την προβλεπόμενη παρακολούθηση και

αξιολόγηση από τα υπογράφοντα μέρη. Συντάσσεται αφού ζητηθεί η γνώμη των κοινωνικών εταίρων σε κοινοτικό επίπεδο.

Άρθρο 4

Αυτό το άρθρο επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να προβλέπουν κυρώσεις με χαρακτήρα αποτελεσματικό, αναλογικό και αποτρεπτικό. Στο πλαίσιο της εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου, έχει σημασία, όπως και σε κάθε νομικό σύστημα, αφενός, να αποτρέπεται η παραβίαση του κοινοτικού δικαίου από όλους εκείνους που βαρύνονται με υποχρεώσεις οι οποίες απορρέουν από το εν λόγω δίκαιο, και, αφετέρου, να επιβάλλονται οι ενδεδειγμένες ποινές σε εκείνους που δεν το σέβονται.

Άρθρα 5 έως 7

Τα άρθρα 5 έως 7 περιέχουν τις συνήθεις διατάξεις για τη μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών.

V. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ

53. Η πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) σχετικά με ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες, συμμορφώνεται με την αρχή της επικουρικότητας όσον αφορά τα δύο στοιχεία που την απαρτίζουν, δηλαδή την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα, όπως αυτά περιγράφονται στο άρθρο 5 της Συνθήκης.

54. Η αναγκαιότητα κοινοτικής δράσης αιτιολογείται όχι μόνον από το γεγονός ότι οι κοινωνικοί εταίροι, σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 1, συμφωνούν όσον αφορά την ανάγκη για κοινοτική δράση, καταλήγουν στη σύναψη συμφωνίας σε κοινοτικό επίπεδο και ζητούν την εφαρμογή της εν λόγω συμφωνίας με απόφαση του Συμβουλίου κατόπιν πρότασης της Επιτροπής δυνάμει του άρθρου 139 παράγραφος 2 της Συνθήκης, αλλά και από τη διαμορφούμενη ευρωπαϊκή διάσταση του σιδηροδρομικού κλάδου.

55. Παράλληλα, η πρόταση οδηγίας συμπληρώνει τη νομοθεσία των κρατών μελών, θεσπίζοντας ένα κοινοτικό ευέλικτο πλαίσιο που αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες και στην προώθηση των διασυνοριακών σιδηροδρομικών μεταφορών. Αποτελώντας παράγοντα σαφήνειας και διαφάνειας για τις επιχειρήσεις του κλάδου, η θέσπιση του πλαισίου αυτού ευνοεί την καθιέρωση ενός θεμιτού ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά.

56. Τέλος, λόγω της φύσης και της διακρατικής διάστασής του, το προτεινόμενο μέτρο δεν μπορεί να εφαρμοστεί παρά μόνον σε κοινοτικό επίπεδο.

57. Η οδηγία του Συμβουλίου ανταποκρίνεται στην απαίτηση της αναλογικότητας στον βαθμό που απλώς καθορίζει τους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν. Η οδηγία σχετικά με τη συμφωνία αποσκοπεί στο να προβλέψει ειδικότερες διατάξεις σε θέματα οργάνωσης του χρόνου εργασίας για τους εργαζομένους που παρέχουν

διασυνοριακές υπηρεσίες, ώστε να ανταποκριθεί όσο το δυνατόν ικανοποιητικότερα στις ανάγκες ασφάλειας των εργαζομένων και ευελιξίας των επιχειρήσεων του κλάδου.

VI. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

58. Το Συμβούλιο καλείται να εγκρίνει την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) όσον αφορά ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) όσον αφορά ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη: τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 139 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,[11]

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η παρούσα νομοθετική πράξη σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης· ειδικότερα, αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει την πλήρη τήρηση του άρθρου 31 του εν λόγω Χάρτη, το οποίο προβλέπει ότι κάθε εργαζόμενος έχει δικαίωμα σε υγιεινές, ασφαλείς και αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας, σε ένα όριο μέγιστης διάρκειας εργασίας, σε ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης καθώς και σε ετήσια περίοδο αμειβόμενων διακοπών.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 2 της Συνθήκης, οι κοινωνικοί εταίροι μπορούν να ζητούν από κοινού την εφαρμογή των συμφωνιών που συνάπτονται σε κοινοτικό επίπεδο με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Επιτροπής.

(3) Το Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία 93/104/ΕΚ12 σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές συγκαταλέγονταν στους κλάδους δραστηριοτήτων που εξαιρούνταν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2000/34/ΕΚ για την τροποποίηση της οδηγίας 93/104/ΕΚ ώστε να καλυφθούν οι κλάδοι και οι δραστηριότητες που στο παρελθόν αποτελούσαν εξαίρεση.

---

11 ΕΕ C […]της […],σ. […]

12 Οδηγία 93/104/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 1993, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας, ΕΕ L 307 της 13.12.1993, σ. 18, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2000/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 2000, για την τροποποίηση της οδηγίας 93/104/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας ώστε να καλυφθούν οι τομείς και οι δραστηριότητες που εξαιρούνται από την εν λόγω οδηγία, ΕΕ L 195 της 1.8.2000, σ. 41.

(4) Το Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία 2003/88/ΕΚ13 σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας, η οποία κωδικοποίησε και κατάργησε την οδηγία 93/104/ΕΚ.

(5) Το άρθρο 17 παράγραφος 3 στοιχείο ε) της οδηγίας 2003/88/ΕΚ προβλέπει ότι επιτρέπονται οι παρεκκλίσεις από τα άρθρα 3, 4, 5, 8 και 16 της ίδιας οδηγίας για τα άτομα που εργάζονται στον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών, όταν η εργασία αυτή εκτελείται επί των τρένων.

(6) Η Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (Communauté européenne du rail - CER) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (Fédération européenne des travailleurs des transports - ETF) ενημέρωσαν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να προβούν σε διαβουλεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

(7) Στις 27 Ιανουαρίου 2004, οι δύο αυτές οργανώσεις σύναψαν συμφωνία σχετικά με ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες.

(8) Η συμφωνία αυτή περιέχει κοινό αίτημα προς την Επιτροπή να θέσει σε εφαρμογή τη συμφωνία με απόφαση του Συμβουλίου, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

(9) Η οδηγία 2003/88/ΕΚ εφαρμόζεται στους κινούμενους εργαζομένους που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες, εξαιρουμένων των ειδικότερων διατάξεων που περιέχονται στην παρούσα οδηγία και στη συμφωνία.

(10) Η ενδεδειγμένη νομοθετική πράξη για την εφαρμογή της συμφωνίας είναι η οδηγία, κατά την έννοια του άρθρου 249 της Συνθήκης.

(11) Με την προοπτική της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς στον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών και δεδομένων των συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν σ' αυτόν, οι στόχοι της παρούσας οδηγίας για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη· κατά συνέπεια απαιτείται κοινοτική δράση, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που θεσπίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης· η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(12) Η εξέλιξη του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού κλάδου συνεπάγεται τη συνεχή παρακολούθηση του ρόλου των σημερινών και των νέων παραγόντων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται μια αρμονική ανάπτυξη στο σύνολο της Κοινότητας. Ο ευρωπαϊκός κοινωνικός διάλογος στον τομέα αυτόν πρέπει να είναι σε θέση να αντικατοπτρίζει αυτή την εξέλιξη και να τη λαμβάνει υπόψη όσο το δυνατόν καλύτερα.

(13) Σε ό,τι αφορά τους όρους της συμφωνίας που δεν καθορίζονται κατά τρόπο πιο συγκεκριμένο σε αυτήν, η παρούσα οδηγία αφήνει στα κράτη μέλη την ελευθερία να καθορίσουν τους όρους αυτούς σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο και την πρακτική, όπως συμβαίνει και με άλλες οδηγίες για την κοινωνική πολιτική που χρησιμοποιούν

---

13 Οδηγία 2003/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας, ΕΕ L 299, της 18.11.2003, σ. 9.

παρόμοιους όρους, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ορισμοί σέβονται το περιεχόμενο της συμφωνίας.

(14) Η Επιτροπή συνέταξε την πρόταση οδηγίας της σύμφωνα με την ανακοίνωση που είχε εκδώσει στις 20 Μαΐου 1998 με τίτλο «Προσαρμογή και ανάπτυξη του κοινωνικού διαλόγου σε κοινοτικό επίπεδο», λαμβάνοντας υπόψη τον αντιπροσωπευτικό χαρακτήρα των συμβαλλόμενων μερών και τη νομιμότητα κάθε ρήτρας της συμφωνίας τους· τα υπογράφοντα μέρη διαθέτουν επαρκή συνολική αντιπροσωπευτικότητα όσον αφορά τους κινούμενους εργαζομένους στους σιδηροδρόμους οι οποίοι απασχολούνται σε θέσεις διασυνοριακών διαλειτουργικών υπηρεσιών που παρέχονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(15) Η Επιτροπή συνέταξε την πρόταση οδηγίας της σύμφωνα με το άρθρο 137 παράγραφος 2 της Συνθήκης που προβλέπει ότι στις οδηγίες στον τομέα της κοινωνικής πολιτικής «αποφεύγεται η επιβολή διοικητικών, οικονομικών και νομικών εξαναγκασμών, οι οποίοι θα παρεμπόδιζαν τη δημιουργία και την ανάπτυξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων».

(16) Η παρούσα οδηγία και η συνημμένη συμφωνία καθιερώνουν ελάχιστα πρότυπα· τα κράτη μέλη ή/και οι κοινωνικοί εταίροι μπορούν να διατηρήσουν ή να καθιερώσουν ευνοϊκότερες διατάξεις.

(17) Η Επιτροπή ενημέρωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, διαβιβάζοντάς τους το κείμενο της πρότασης οδηγίας σχετικά με τη συμφωνία.

(18) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε ψήφισμα στις - σχετικά με τη συμφωνία των κοινωνικών εταίρων.

(19) Η εφαρμογή της συμφωνίας συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στο άρθρο 136 της Συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην εφαρμογή της συμφωνίας που συνήφθη στις 27 Ιανουαρίου 2004 μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) όσον αφορά ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες.

Το κείμενο της εν λόγω συμφωνίας παρατίθεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρήσουν ή να θεσπίσουν ευνοϊκότερες διατάξεις από εκείνες που προβλέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συμφωνίας που προσαρτάται στο παράρτημα, οι οποίες αφορούν την αξιολόγηση και την αναθεώρηση από τα υπογράφοντα μέρη, η Επιτροπή, αφού ζητήσει τη γνώμη των κοινωνικών εταίρων σε κοινοτικό επίπεδο, υποβάλλει έκθεση στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στο πλαίσιο της εξέλιξης του σιδηροδρομικού κλάδου, τρία έτη ύστερα από την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 5.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη καθορίζουν το καθεστώς των κυρώσεων που ισχύουν για τις παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων οι οποίες θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε απαραίτητο μέτρο για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή το αργότερο έως την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 5 και κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τις αφορά, το συντομότερο δυνατό.

Άρθρο 5

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ, αφού ζητήσουν τη γνώμη των κοινωνικών εταίρων, τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι απαραίτητες για τη συμμόρφωσή τους ως προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις ή εξασφαλίζουν ότι οι κοινωνικοί εταίροι έχουν λάβει τα απαραίτητα μέτρα μέσω συμφωνίας το αργότερο κατά την ίδια ημερομηνία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών καθώς και έναν πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κάθε αναγκαία διάταξη ώστε να είναι ανά πάσα στιγμή σε θέση να εγγυηθούν τα αποτελέσματα που επιβάλλονται με την παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Όταν τα κράτη μέλη εκδώσουν αυτές τις διατάξεις, αυτές θα περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή θα συνοδεύονται από μια τέτοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο γίνεται αυτή η παραπομπή.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 7

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΣΥΜΦΩΝΙΑ σχετικά με ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες, η οποία συνάφθηκε από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών (ETF) και την Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER)

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ

- την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών που απαιτεί τον εκσυγχρονισμό του συστήματος και την ανάπτυξη της διευρωπαϊκής κυκλοφορίας και κατ' επέκταση διαλειτουργικών υπηρεσιών

- την ανάγκη ανάπτυξης ασφαλούς διασυνοριακής κυκλοφορίας και προστασίας της υγείας και της ασφάλειας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες

- την ανάγκη αποφυγής ανταγωνισμού που βασίζεται αποκλειστικά στις διαφορετικές συνθήκες εργασίας,

- τη σημασία της ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

- την αντίληψη ότι οι εν λόγω στόχοι θα επιτευχθούν μέσω της δημιουργίας κοινών κανόνων για τα ελάχιστα πρότυπα συνθηκών εργασίας του κινούμενου προσωπικού που παρέχει διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες,

- την πεποίθηση ότι ο αριθμός του εμπλεκόμενου προσωπικού θα αυξηθεί τα προσεχή έτη,

- τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 138 και 139 παράγραφος 2.

- την οδηγία 93/104/ΕΚ (όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2000/34/ΕΚ) και ιδίως τα οικεία άρθρα 14 και 17,

- τη σύμβαση για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη, 19 Ιουνίου 1980),

- το γεγονός ότι το άρθρο 139 παράγραφος 2 της συνθήκης ορίζει ότι οι συμφωνίες που συνάπτονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο εφαρμόζονται κατόπιν κοινού αιτήματος των υπογραφόντων μερών, με απόφαση του Συμβουλίου ύστερα από πρόταση της Επιτροπής,

- το γεγονός ότι τα υπογράφοντα μέρη υποβάλλουν αυτό το αίτημα με την παρούσα συμφωνία,

ΤΑ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΑ ΜΕΡΗ ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΕΞΗΣ:

Ρήτρα 1

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα συμφωνία εφαρμόζεται στους κινούμενους εργαζομένους σιδηροδρόμων που παρέχουν διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες που πραγματοποιούνται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Για την τοπική και περιφερειακή διασυνοριακή κυκλοφορία επιβατών και για τη διασυνοριακή κυκλοφορία εμπορευμάτων σε ακτίνα όχι μεγαλύτερη των 15 χιλιόμετρων πέραν των συνόρων καθώς και για την κυκλοφορία μεταξύ επίσημων μεθοριακών σιδηροδρομικών σταθμών, κατάλογος των οποίων παρατίθεται σε παράρτημα, η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας είναι προαιρετική.

Η παρούσα συμφωνία έχει, επίσης, προαιρετικό χαρακτήρα για τους συρμούς στο πλαίσιο «διασυνοριακών σχέσεων», οι οποίοι έχουν αφετηρία και τερματισμό στη σιδηροδρομική υποδομή του ίδιου κράτους μέλους και χρησιμοποιούν την υποδομή άλλου κράτους μέλους χωρίς να σταματούν σ' αυτό (πράγμα το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ως λειτουργία εθνικής μεταφοράς).

Όσον αφορά τους κινούμενους εργαζομένους που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες, η οδηγία 93/104/ΕΚ δεν εφαρμόζεται για τις πτυχές για τις οποίες η παρούσα συμφωνία περιέχει ειδικότερες διατάξεις.

Ρήτρα 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες»: διασυνοριακές υπηρεσίες για τις οποίες απαιτούνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τουλάχιστον δύο πιστοποιητικά ασφαλείας, όπως αυτά προβλέπονται στην οδηγία 2001/14/ΕΚ·

2. «κινούμενος εργαζόμενος που παρέχει διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες»: κάθε εργαζόμενος, μέλος πληρώματος τρένου, που έχει τοποθετηθεί σε διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες για περισσότερη από μία ώρα με βάση μία ημερήσια παροχή υπηρεσιών·

3. «χρόνος εργασίας», κάθε περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο εργαζόμενος βρίσκεται στην εργασία, στη διάθεση του εργοδότη και ασκεί τη δραστηριότητά του ή τα καθήκοντά του σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο ή/και τις εθνικές πρακτικές·

4. «περίοδος ανάπαυσης»: κάθε περίοδος που δεν εμπίπτει στο χρόνο εργασίας·

5. «νυκτερινή περίοδος»: κάθε περίοδος τουλάχιστον 7 ωρών, όπως ορίζεται από την εθνική νομοθεσία, που περιλαμβάνει σε κάθε περίπτωση το διάστημα από τα μεσάνυχτα έως και τις 5.00 π.μ.

6. «νυκτερινή παροχή υπηρεσίας»: κάθε παροχή υπηρεσίας τουλάχιστον τρίωρης διάρκειας κατά τη νυκτερινή περίοδο·

7. «ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας» : ημερήσια ανάπαυση που δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί στο συνήθη τόπο κατοικίας του κινούμενου προσωπικού·

8. «μηχανοδηγός»: κάθε εργαζόμενος επιφορτισμένος με την οδήγηση μηχανής έλξης·

9. «χρόνος οδήγησης»: η διάρκεια προγραμματισμένης δραστηριότητας κατά την οποία ο μηχανοδηγός είναι υπεύθυνος για την οδήγηση μηχανής, με εξαίρεση τον χρόνο που προβλέπεται για τη θέση σε λειτουργία και τη θέση εκτός λειτουργίας της

μηχανής. Περιλαμβάνονται οι προγραμματισμένες διακοπές κατά τις οποίες ο μηχανοδηγός παραμένει υπεύθυνος για την οδήγηση της μηχανής έλξης.

Ρήτρα 3

Ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας

Η ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας είναι ελάχιστης διάρκειας 12 συνεχών ωρών ανά περίοδο 24 ωρών.

Μπορεί να μειωθεί σε 9 τουλάχιστον συνεχείς ώρες μία φορά ανά περίοδο 7 ημερών. Στην περίπτωση, αυτή οι ώρες που αντιστοιχούν στη διαφορά μεταξύ μειωμένης ανάπαυσης και 12 ωρών προστίθενται στην επόμενη ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας.

Δεν επιτρέπεται ουσιαστική μείωση του χρόνου ημερήσιας ανάπαυσης μεταξύ δύο ημερήσιων αναπαύσεων εκτός τόπου κατοικίας.

Ρήτρα 4

Ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας

Η ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας έχει ελάχιστη διάρκεια 8 συνεχείς ώρες ανά περίοδο 24 ωρών.

Η ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας πρέπει να ακολουθείται από ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας[14].

Συνιστάται να υπάρξει μέριμνα για την παροχή άνετου καταλύματος στον κινούμενο εργαζόμενο που αναπαύεται εκτός τόπου κατοικίας.

Ρήτρα 5

Χρόνος διαλειμμάτων

α) Μηχανοδηγοί

Εάν η διάρκεια του χρόνου εργασίας ενός μηχανοδηγού υπερβαίνει τις 8 ώρες επιβάλλεται τουλάχιστον 45λεπτο διάλειμμα κατά την ημέρα εργασίας.

Ή

Εφόσον ο χρόνος εργασίας κυμαίνεται μεταξύ 6 και 8 ωρών, το διάλειμμα θα πρέπει να έχει ελάχιστη διάρκεια 30 λεπτά και να παραχωρείται κατά τη διάρκεια της ημέρας εργασίας.

---

[14] Τα μέρη συμφωνούν να διεξαχθούν διαπραγματεύσεις για την παραχώρηση δεύτερης συνεχόμενης περιόδου ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας καθώς και για την αντιστάθμιση των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας, μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε επίπεδο σιδηροδρομικής επιχείρησης ή σε εθνικό επίπεδο, κατά περίπτωση. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το ζήτημα του αριθμού των συνεχόμενων περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας καθώς και η αντιστάθμιση των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας θα αποτελέσει αντικείμενο εκ νέου διαπραγμάτευσης δύο έτη μετά την υπογραφή της παρούσας συμφωνίας.

Η στιγμή της ημέρας και η διάρκεια του διαλείμματος πρέπει να αρκεί για την πραγματική ανάκτηση των δυνάμεων του εργαζομένου.

Τα διαλείμματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται στη διάρκεια της ημέρας εργασίας σε περίπτωση καθυστέρησης των τρένων.

Πρέπει να προβλέπεται μέρος του διαλείμματος μεταξύ της 3ης και 6ης ώρας εργασίας.

Η ρήτρα 5 στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση δεύτερου μηχανοδηγού. Στην περίπτωση αυτή, οι όροι χορήγησης καθορίζονται σε εθνικό επίπεδο.

β) Προσωπικό συνοδείας

Για το προσωπικό συνοδείας, παραχωρείται διάλειμμα 30 λεπτών εάν ο χρόνος εργασίας υπερβαίνει τις 6 ώρες.

Ρήτρα 6

Εβδομαδιαία ανάπαυση

Σε κάθε κινούμενο εργαζόμενο που παρέχει διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες παρέχεται, ανά περίοδο 7 ημερών, ελάχιστη περίοδος αδιάλειπτης ανάπαυσης 24 ωρών, στις οποίες προστίθενται οι 12 ώρες ημερήσιας ανάπαυσης που προβλέπονται στη ρήτρα 3.

Κάθε έτος, ο κινούμενος εργαζόμενος διαθέτει 104 περιόδους ανάπαυσης των 24 ωρών, συμπεριλαμβανομένων των 24ωρων περιόδων των 52 εβδομαδιαίων αναπαύσεων,

που περιλαμβάνουν

– 12 διπλές περιόδους ανάπαυσης (48 ωρών συν την ημερήσια ανάπαυση των 12 ωρών) που περιλαμβάνουν Σάββατο και Κυριακή

και

– 12 διπλές περιόδους ανάπαυσης (των 48 ωρών συν την ημερήσια ανάπαυση 12 ωρών) χωρίς εγγύηση ότι θα περιλαμβάνεται Σάββατο ή Κυριακή.

Ρήτρα 7

Χρόνος οδήγησης

Η μέγιστη διάρκεια του χρόνου οδήγησης, όπως ορίζεται στη ρήτρα 2, περιορίζεται σε 9 ώρες για μία ημερήσια υπηρεσία και σε 8 ώρες για μία νυκτερινή υπηρεσία μεταξύ δύο ημερήσιων αναπαύσεων.

Η μέγιστη διάρκεια του χρόνου οδήγησης ανά περίοδο 2 εβδομάδων περιορίζεται σε 80 ώρες.

Ρήτρα 8

Έλεγχος

Πρέπει να τηρείται υπηρεσιακός πίνακας στον οποίο θα αναγράφονται οι καθημερινές ώρες εργασίας και ανάπαυσης του προσωπικού με σκοπό την τήρηση των διατάξεων της παρούσας

συμφωνίας. Πρέπει να διατίθενται στοιχεία σχετικά με τις πραγματικές ώρες εργασίας. Ο υπηρεσιακός πίνακας πρέπει να φυλάσσεται στην επιχείρηση τουλάχιστον για ένα έτος.

Ρήτρα 9

Ρήτρα μη επιδείνωσης

Η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας σε ουδεμία περίπτωση δεν συνιστά βάσιμο λόγο για τη μείωση του γενικού επιπέδου προστασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες.

Ρήτρα 10

Παρακολούθηση της συμφωνίας

Οι υπογράφοντες την παρούσα συμφωνία παρακολουθούν τη μεταφορά και την εφαρμογή της στο πλαίσιο της επιτροπής τομεακού διαλόγου «σιδηροδρομικές μεταφορές» που συστάθηκε δυνάμει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ρήτρα 11

Αξιολόγηση

Οι υπογράφοντες αξιολογούν τις διατάξεις της συμφωνίας δύο έτη μετά την υπογραφή της υπό το φως των πρώτων εμπειριών ανάπτυξης των διαλειτουργικών διασυνοριακών μεταφορών.

Ρήτρα 12

Αναθεώρηση

Τα συμβαλλόμενα μέρη αναθεωρούν τις ανωτέρω διατάξεις δύο έτη μετά την παρέλευση της περιόδου εφαρμογής που καθορίζεται από την απόφαση του Συμβουλίου με την οποία θεσπίζεται η παρούσα συμφωνία.

Βρυξέλλες, 27 Ιανουαρίου 2004

Για την CER

Giancarlo CIMOLI

Πρόεδρος

Johannes LUDEWIG

Γενικός διευθυντής

Francesco FORLENZA

Πρόεδρος της ομάδας διευθυντών ανθρώπινου δυναμικού

Jean-Paul PREUMONT

Σύμβουλος για τις κοινωνικές υποθέσεις

Για την ETF

Norbert HANSEN

Πρόεδρος του τμήματος σιδηροδρόμων

Jean-Louis BRASSEUR

Αντιπρόεδρος του τμήματος σιδηροδρόμων

Doro ZINKE

Γενικός γραμματέας

Sabine TRIER

Πολιτικός γραμματέας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΜΕΘΟΡΙΑΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΤΩΝ 15 ΚΜ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΕΧΕΙ ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

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?

---

[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

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