COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 8.2.2005
COM(2005) 32 definitivo

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

I. OGGETTO DELLA PROPOSTA

1. La presente proposta ha lo scopo di conferire valore giuridico all'allegato accordo su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, concluso il 27 gennaio 2004 tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF).

2. Con lettera del 20 dicembre 2002, le parti sociali del settore ferroviario, la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) hanno comunicato alla Commissione l'intenzione di avviare negoziati sulle condizioni di lavoro del personale utilizzato in operazioni transfrontaliere.

3. Il 27 gennaio 2004 queste due organizzazioni hanno concluso un accordo su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera. Esse hanno presentato l'accordo alla Commissione europea, richiedendone l'attuazione tramite decisione del Consiglio su proposta della Commissione, ai sensi dell'articolo 139, paragrafo 2, del trattato.

II. CONTESTO GIURIDICO

4. Nell'ambito della politica sociale, il trattato riconosce alle parti sociali a livello comunitario un ruolo fondamentale e *sui generis*. L'articolo 138, paragrafo 2, prescrive che ogni iniziativa in questo settore debba essere oggetto di una consultazione preliminare delle parti sociali sul possibile orientamento dell'azione e, successivamente, sul contenuto della proposta prevista.

5. L'articolo 139, paragrafo 1, del trattato, va oltre, riconoscendo alle parti sociali a livello comunitario la possibilità, se lo desiderano, di avviare un dialogo sociale che possa condurre a relazioni contrattuali, ivi compresi accordi. In tal caso, il trattato non impone alcun obbligo di consultazione preliminare.

6. Tali accordi sono attuati secondo le procedure e le prassi proprie delle parti sociali e degli Stati membri o, nell'ambito dei settori contemplati dall'articolo 137 e a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione (articolo 139, paragrafo 2).

7. Nella comunicazione che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario[1], la Commissione ha sottolineato che "prima di presentare una proposta legislativa recante applicazione di un accordo al Consiglio, la Commissione procede ad una valutazione che tiene conto del carattere rappresentativo delle parti contraenti, del loro mandato e della legalità di ciascuna clausola del contratto collettivo rispetto al diritto comunitario, nonché del rispetto delle disposizioni riguardanti le piccole e medie imprese."

---

[1] Comunicazione della Commissione che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario, COM(98) 322 def., del 20.5.1998; si veda inoltre la comunicazione riguardante l'attuazione del protocollo sulla politica sociale presentata dalla Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo, COM(93) 600 def., del 14.12.1993

8. Tale valutazione è effettuata di seguito.

III. ANALISI DELL'ACCORDO

Rappresentatività e mandato delle parti contraenti

9. Le organizzazioni firmatarie dell'accordo sono la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF). Queste due organizzazioni sono membri del comitato di dialogo settoriale "ferrovie" istituito a norma della decisione della Commissione del 20 maggio 19982, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo.

10. Le informazioni fornite dalle parti firmatarie dimostrano che queste ultime appartengono a un settore specifico e sono organizzate a livello europeo. Esse sono inoltre costituite da organizzazioni che sono a loro volta riconosciute quali parte integrante della struttura delle parti sociali negli Stati membri, sono in grado di negoziare accordi e sono rappresentative in pressoché tutti gli Stati membri. Esse dispongono, infine, di strutture adeguate che permettono loro di partecipare efficacemente al processo di consultazione.

11. L'accordo concluso tra queste organizzazioni verte su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera. Le organizzazioni firmatarie hanno trasmesso informazioni sulla propria rappresentatività. Gli elementi forniti dimostrano che esse sono sufficientemente rappresentative dei lavoratori mobili nel settore delle ferrovie, compresi quelli che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera. Si tratta, indubbiamente, delle principali organizzazioni di parti sociali del settore. La CER rappresenta 24 imprese del settore ferroviario ripartite in 22 paesi membri dell'UE. A parte Malta e Cipro, che non hanno una rete ferroviaria, la Svezia è l'unico Stato membro in cui la CER non ha alcun affiliato. Complessivamente le imprese che vi aderiscono rappresentano circa il 95% dei posti di lavoro del settore ferroviario. Per quanto concerne le organizzazioni sindacali, l'accordo è stato firmato dall'ETF, la cui sezione "ferrovie" rappresenta il personale del settore in 22 Stati membri. A parte Malta e Cipro, l'Estonia è l'unico Stato membro in cui l'ETF non è presente. L'ETF rappresenta la stragrande maggioranza dei lavoratori iscritti ad un sindacato nel settore.

12. Occorre notare che, in seguito all'adeguamento del quadro legislativo comunitario nel settore ferroviario, a partire da marzo 2001, sono sorte nuove organizzazioni che rappresentano gli interessi dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie a livello europeo. Si tratta, da una parte, dell'EIM (European Rail Infrastructure Managers), i cui membri non impiegano personale mobile a titolo dell'accordo e non saranno pertanto direttamente interessati dalle sue disposizioni[3] e, dall'altra, dell'Associazione europea per il trasporto merci su rotaia (European Rail Freight Association - ERFA), che rappresenta nuove imprese di trasporto ferroviario di

---

2 Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo, GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

3 Questo punto è stato confermato dall'EIM durante una riunione con i servizi della Commissione.

merci, la quale non può attualmente essere considerata quale parte sociale, secondo i criteri definiti dalla decisione della Commissione del 20 maggio 1998, in particolare quello relativo alla capacità di negoziare accordi.

13. Per quanto concerne le organizzazioni sindacali, esiste un'altra associazione europea che raggruppa vari sindacati indipendenti di macchinisti. Tale organizzazione, l'ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas), fondata nel 1989, è membro della Confederazione europea dei sindacati indipendenti (CESI). L'ALE, organizzazione molto specifica, in quanto circoscritta ai soli macchinisti, non è riconosciuta quale interlocutore dai datori di lavoro europei e pertanto non prende parte al dialogo sociale. Un'eventuale presenza dell'ALE al tavolo dei negoziati non avrebbe, inoltre, modificato la rappresentatività delle parti firmatarie. La categoria professionale dei macchinisti è già coperta dall'ETF, che copre altresì gli altri lavoratori mobili (si veda la tabella seguente).

UE25 / *Datori di lavoro*	Numero medio di lavoratori	In % del numero totale dei lavoratori del settore	Macchinisti	Macchinisti che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera	Altri lavoratori mobili	Altri lavoratori che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera
Totale settore	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)
Altre organizzazioni europee che rappresentano imprese ferroviarie	25.000 (3)		2.280 (6)	298 (6)	-	

UE25 / Lavoratori	Membri	In % del numero noto di lavoratori membri di un'organizzazione sindacale	Macchinisti membri	Altri lavoratori mobili membri
Totale settore	889.440(7)	100		
ETF	711.552(8) 752.078(9)	80 (8)	72.380(9)	73.599 (9)
Altre organizzazioni europee che rappresentano lavoratori del settore ferroviario	73.080 (10)		73.080 (10)	

Fonti:

(1) Union internationale des chemins de fer (UIC), *Statistiques des chemins de fer – Synthèse – Résultats provisoires 2002* (cifre incomplete per il Regno Unito).

(2) Cifre comunicate dalla CER relative all'anno 2004.

(3) Commissione europea, Direzione generale Energia e trasporti, *European Union Energy & Transport in Figures 2003*. Le cifre per il 2001 e per l'UE a 15 non si riferiscono a un'organizzazione europea ma alla somma dei lavoratori delle imprese non membri della CER).

(4) Stima calcolata supponendo che la CER rappresenti il 94,7% dei macchinisti. Secondo tale calcolo, il numero complessivo dei macchinisti è pari al 12,67% dei posti di lavoro del settore.

(5) Stima calcolata supponendo che la CER rappresenti il 94,7% degli altri lavoratori mobili. Secondo tale calcolo, il numero complessivo degli altri lavoratori mobili è pari al 7,65% dei posti di lavoro del settore.

(6) Cifra comunicata dall'ERFA relativa all'anno 2004.

(7) Stima fondata su una densità d'adesione a un sindacato dell'85%, e basata sui dati dell'UIC (1). Lo studio pubblicato dall'EIRO (Osservatorio europeo delle relazioni industriali), nel marzo 2000, sulle relazioni industriali nel settore delle ferrovie conferma una densità che, in nove dei 15 Stati membri, è pari al 90% e oltre (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html). Anche nei dieci nuovi Stati membri, si ritiene che la densità d'adesione a un sindacato in questo settore sia molto alta, vista la prossimità delle imprese ferroviarie di questi paesi al settore pubblico.

(8) Secondo la relazione dal titolo *Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE,* presentata nel dicembre 2000 dall'Università cattolica di Lovanio (ricerca condotta dalla Commissione europea, DG Occupazione e affari sociali), l'ETF rappresenta l'80% del numero noto di lavoratori membri di un'organizzazione sindacale. Anche questa cifra è ritenuta una base realistica per l'UE a 25.

(9) Cifre comunicate dall'ETF relative all'anno 2004. Tali cifre riguardano unicamente i lavoratori attivi.

(10) Cifre comunicate dall'ALE relative all'anno 2004. L'ALE è presente soltanto in 10 Stati membri. Si osservi che 34.000 macchinisti rappresentati dall'ALE provengono da un unico Stato membro.

14. La Commissione ha comunicato a queste tre organizzazioni il contenuto dell'accordo e la propria intenzione di presentarlo al Consiglio affinché sia adottata una decisione.

15. Le tre organizzazioni hanno espresso il proprio rammarico per non avere presenziato al tavolo dei negoziati.

16. Come è stato affermato dal Tribunale di primo grado nella sentenza del 17 giugno 1998, nella causa UEAPME[4], il diritto comunitario non conferisce *"alle parti sociali, qualunque siano gli interessi che affermano di rappresentare, un diritto generale a partecipare a qualsiasi negoziato intrapreso (...). Il mero fatto che, nella fattispecie,*

[4] Sentenza del Tribunale di primo grado (quarta sezione ampliata) del 17 giugno 1998. Causa T-135/96, *Union Européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises (UEAPME) contro Consiglio dell'Unione europea*, Raccolta della giurisprudenza 1998, pagina II-02335, punto 78.

la ricorrente abbia chiesto a più riprese alla Commissione di poter partecipare alle trattative intraprese da altre parti sociali è irrilevante, poiché il controllo della fase di trattativa propriamente detta compete unicamente all'iniziativa delle parti sociali interessate e non della Commissione."

17. Secondo il Tribunale, spetta alla Commissione e al Consiglio verificare se, alla luce del contenuto dell'accordo di cui trattasi, le parti sociali firmatarie di quest'ultimo hanno una rappresentatività cumulativa sufficiente (punto 90). Va sottolineato che le tre organizzazioni in causa non sono attualmente considerate rappresentative del settore e non vengono quindi consultate dalla Commissione a titolo dell'articolo 138 del trattato.

18. Le due tabelle riportate sopra forniscono una panoramica della situazione occupazionale nel settore ferroviario (imprese ferroviarie) e, per quanto possibile, una stima dei dati sul personale mobile (macchinisti e altri lavoratori mobili). Sulla base delle cifre disponibili, si può stimare che il personale mobile costituisca complessivamente il 20% circa del totale del personale, ossia circa 210.000 persone, il 12% delle quali svolge servizi d'interoperabilità transfrontaliera (25.000 persone). A livello dei datori di lavoro, la CER impiega quasi il 95% di tutto il personale. L'ETF rappresenta circa l'80% del personale aderente a un sindacato.

19. Per quanto concerne i macchinisti, il numero complessivo nell'UE a 25 si aggira intorno ai 133.000. Il fatto che nella seconda tabella la somma del numero di macchinisti aderenti all'ETF e all'ALE dia una cifra superiore può trovare una spiegazione nelle doppie iscrizioni o nel fatto che i sindacati spesso includono tra i loro membri anche pensionati, disoccupati o altri lavoratori inattivi. Per l'ETF, invece, le cifre indicate riguardano unicamente i lavoratori attivi.

20. La Commissione ne desume che l'ETF rappresenta un'ampia percentuale dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, tra cui più della metà macchinisti.

21. La rappresentatività dell'ETF è pertanto incontestabile, considerato il campo d'applicazione dell'accordo concluso dalle parti sociali.

22. Per quanto concerne l'organizzazione che rappresenta i datori di lavoro (CER), essa rappresenta una grande maggioranza di imprese del settore, che impiegano la maggior parte dei lavoratori interessati.

23. In base ai dati raccolti, si constata che la CER e l'ETF si sono avvalse di un mandato dei loro membri nazionali per negoziare l'accordo su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera e che inoltre rappresentano una percentuale molto ampia del settore e soddisfano il criterio di rappresentatività.

24. In conclusione, le parti firmatarie dell'accordo in oggetto hanno una rappresentatività sufficiente rispetto al settore dei trasporti ferroviari in generale e ai lavoratori potenzialmente interessati dalle disposizioni dell'accordo.

Disposizioni concernenti le piccole e medie imprese

25. Ai sensi dell'articolo 137, paragrafo 2, del trattato, la legislazione in materia sociale deve evitare d'imporre vincoli amministrativi, finanziari e giuridici di natura tale da ostacolare la creazione e lo sviluppo di piccole e medie imprese.

26. L'accordo non prevede alcuna distinzione tra lavoratori delle piccole e medie imprese e altri lavoratori, distinzione che, d'altro canto, non è imposta dalla suddetta disposizione del trattato.

27. Come ha affermato la Corte di giustizia nella sua sentenza nella causa Kirsammer-Hack[5], questa disposizione del trattato implica che le piccole e medie imprese possono formare oggetto di provvedimenti economici specifici, ma non osta a che tali imprese siano oggetto di provvedimenti vincolanti.

28. La disposizione è volta piuttosto ad impedire che siano imposti più vincoli di quanti non siano strettamente necessari per raggiungere l'obiettivo fondamentale di ogni azione in questo settore, ovvero la protezione della salute e della sicurezza dei lavoratori.

29. Il presente accordo non impone vincoli amministrativi, finanziari e giuridici supplementari rispetto alla legislazione comunitaria vigente nel settore, ossia la direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, che copre il settore dei trasporti ferroviari.

30. Il fatto che l'accordo preveda che taluni adeguamenti possano intervenire in esito a negoziati aperti direttamente al livello dell'impresa (riguardanti un secondo riposo al di fuori del luogo di residenza o la compensazione dei riposi al di fuori del luogo di residenza) dimostra che le norme applicabili possono essere adattate in funzione delle necessità specifiche dell'impresa interessata, e in particolare delle piccole e medie imprese.

31. La Commissione conclude pertanto che l'accordo rispetta le disposizioni relative alle piccole e medie imprese.

"Legalità" delle clausole dell'accordo

32. La Commissione ha esaminato attentamente ogni clausola dell'accordo e non ha riscontrato alcuna disposizione contraria al diritto comunitario. Gli obblighi imposti agli Stati membri non derivano direttamente dall'accordo tra le parti sociali, bensì dalle modalità di attuazione dell'accordo previste dalla direttiva. Le parti prevedono che, per quanto riguarda i lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, la direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, non si applichi agli aspetti per i quali detto accordo contiene disposizioni più

[5] Sentenza della corte del 30 novembre 1993. Causa C-189/91, *Kirsammer-Hack*, Raccolta della giurisprudenza 1993, pagina I-06185, punto 34.

specifiche. La sezione seguente contiene la valutazione del contenuto dell'accordo da parte della Commissione.

Valutazione dell'accordo

33. La direttiva 93/104/CE[6], del 23 novembre 1993, costituisce il primo testo comunitario ad avere stabilito prescrizioni minime per promuovere in particolare il miglioramento dell'ambiente di lavoro, al fine di garantire un più elevato livello di protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori.

34. La direttiva 93/104/CE s'applicava a tutti i settori d'attività, ad eccezione dei trasporti aerei, ferroviari, stradali e marittimi, della navigazione interna, della pesca in mare, delle altre attività in mare, nonché delle attività dei medici in formazione. La direttiva 2000/34/CE, del 22 giugno 2000, ha modificato la direttiva del 23 novembre 1993 per comprendere i settori e le attività da essa esclusi. La direttiva 2003/88/CE, del 4 novembre 2003, per motivi di chiarezza e sicurezza giuridica, ha proceduto alla codificazione delle direttive 93/104/CE, del 23 novembre 1993, e 2000/34/CE, del 22 giugno 2000. Abrogate le due direttive precedenti, la direttiva 2003/88/CE è d'ora innanzi il testo in vigore.

35. Il settore dei trasporti ferroviari è pertanto attualmente coperto dalla direttiva 2003/88/CE, del 4 novembre 2003. Va osservato che l'articolo 14 di questa direttiva prevede che altri strumenti comunitari possano contenere prescrizioni più specifiche in materia di organizzazione dell'orario di lavoro per determinate occupazioni o attività professionali. Inoltre, l'articolo 17, paragrafo 3, lettera e), prevede che si possa derogare, in determinate condizioni, agli articoli 3, 4, 5, 8 e 16 di suddetta direttiva, quando si tratta del personale che lavora nel settore dei trasporti ferroviari.

36. Le legislazioni nazionali hanno quindi la possibilità di prevedere condizioni di lavoro specifiche per il personale che presta servizio a bordo dei treni. Di conseguenza, per quanto concerne il personale addetto a operazioni transfrontaliere, per evitare l'adozione di misure nazionali che potrebbero risultare divergenti, solo un'azione comunitaria consente di stabilire condizioni di lavoro coordinate e omogenee, che si rendono tanto più necessarie data la presumibile evoluzione del traffico ferroviario transfrontaliero.

37. È in tale contesto che s'inserisce l'accordo concluso tra la CER e l'ETF su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

38. La Commissione ha già espresso il proprio sostegno ai negoziati delle parti sociali in questo settore. È in questa linea che la Commissione, nel corso della discussione sul "secondo pacchetto ferroviario", tenutasi in occasione del Consiglio "Trasporti" del 28 marzo 2003, ha dichiarato a verbale che essa "sostiene pienamente e incoraggia i lavori svolti dalle parti sociali nel quadro del dialogo sociale europeo, ai sensi

---

[6] Direttiva 93/104/CE del Consiglio, del 23 novembre 1993, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, GU L 307, del 13.12.1993, pag. 18.

dell'articolo 139 del trattato, riguardanti l'armonizzazione delle ore di guida e di riposo per i macchinisti e il personale di scorta."[7]

39. La Commissione apprezza l'iniziativa delle parti sociali per varie ragioni.

40. In primo luogo, stabilendo prescrizioni minime in materia d'orario di lavoro, l'accordo applica i punti 7, 8 e 19 della Carta comunitaria dei diritti sociali fondamentali dei lavoratori, di cui all'articolo 136 del trattato e all'articolo 31 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

41. In secondo luogo, quest'accordo instaura un equilibrio tra la necessità di garantire un'adeguata protezione della salute e della sicurezza dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera e l'esigenza di un'opportuna flessibilità nella gestione delle imprese di trasporti ferroviari, nella prospettiva di uno spazio ferroviario europeo integrato. L'accordo è in piena coerenza con il "primo pacchetto ferroviario", costituito dalle direttive adottate[8] dal Consiglio e dal Parlamento europeo, le quali, aprendo il mercato internazionale del trasporto ferroviario tra il 2003 e il 2008, indurranno un incremento del traffico transfrontaliero.

42. L'accordo è anche in piena conformità con la direttiva 2003/88/CE, del 4 novembre 2003, in quanto prevede disposizioni specifiche per il personale mobile che effettua servizi d'interoperabilità transfrontaliera. Si noti che, per quanto concerne il riposo giornaliero, il periodo di pausa e il riposo settimanale, l'accordo prevede disposizioni volte, da un lato, a fornire una maggiore protezione dei lavoratori interessati, ma anche a consentire una maggiore flessibilità rispetto alla direttiva, per rispondere meglio alle esigenze del settore. L'accordo stabilisce il principio di periodi di riposo e di pausa superiori alle prescrizioni minime fissate dalla direttiva, lasciando spazio, nel contempo, ad un'applicazione flessibile di queste norme, per tenere conto dei vincoli inerenti al settore ferroviario. Nella stessa ottica, l'accordo introduce due definizioni volte a precisare le disposizioni della direttiva 2003/88/CE, adeguandole alle specificità e ai bisogni del settore: la nozione di tempo di guida e quella di lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera.

43. Quest'accordo costituisce, infine, un successo notevole del dialogo sociale settoriale a livello comunitario, in quanto conferma il ruolo fondamentale delle parti sociali europee chiamate a completare, rafforzare e adattare su scala comunitaria le norme nazionali sulle condizioni di lavoro e illustra il ruolo che le parti sociali possono svolgere nell'attuazione della strategia di riforma economica e sociale stabilita a Lisbona e potenziata a Barcellona nel marzo 2002, come viene ricordato nella comunicazione della Commissione "Il dialogo sociale europeo, forza di modernizzazione e cambiamento"[9]. La Commissione è del parere, come ha già sottolineato nella recente comunicazione "Partenariat pour le changement"[10], che il negoziato sia il mezzo più idoneo per risolvere le questioni relative

---

7 Cfr. documento SEC(2003) 754 def., pag. 8.

8 Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE del 26 febbraio 2001, GU L 75 del 15 marzo 2001.

9 COM(2002) 341 def. del 26.6.2002.

10 Communication de la Commission - Partenariat pour le changement dans une Europe élargie - Renforcer la contribution du dialogue social européen, COM(2004) 557 def., del 128.2004 (la traduzione italiana non è disponibile).

all’organizzazione del lavoro e ai rapporti di lavoro, sia a livello interprofessionale che settoriale.

44. La Commissione ritiene pertanto che esistano tutte le condizioni per trasmettere una proposta mirante ad attuare l'accordo per mezzo di una decisione del Consiglio.

IV. PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

45. Nella comunicazione del 14 dicembre 1993 la Commissione ha dichiarato che "qualora l'attuazione di un accordo concluso a livello comunitario intervenga, a richiesta congiunta delle parti sociali, in base a una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, il Consiglio non ha la possibilità di modificare l’accordo. Per tale ragione, la Commissione si limiterà comunque a proporre, previo esame dell’accordo concluso tra le parti sociali, l’adozione di una decisione relativa all’accordo come esso è stato concluso." In questo caso, l’atto proposto è una direttiva e contiene di conseguenza le disposizioni tipo relative all’attuazione della direttiva a livello nazionale.

46. La Commissione ha altresì ritenuto che "la decisione del Consiglio deve limitarsi a rendere obbligatorie le disposizioni dell’accordo concluso tra le parti sociali, in modo che il testo dell’accordo non costituisca parte della decisione, ma sia allegato ad essa.".

47. La Commissione ha infine annunciato che "qualora il Consiglio decida, conformemente alle procedure di cui all’articolo 139, paragrafo 2, secondo comma, di non attuare l’accordo come concluso tra le parti sociali, la Commissione ritirerà la sua proposta di decisione ed esaminerà l’opportunità di proporre, alla luce dei lavori svolti, uno strumento legislativo nel settore interessato.".

48. La Commissione, pertanto, non ha ripreso il testo dell’accordo nella sua proposta, ma si è limitata ad allegarlo ad essa. La Commissione ribadisce inoltre che, qualora il Consiglio modificasse l'accordo intervenuto tra le parti sociali, ritirerà la propria proposta.

Base giuridica

49. L'articolo 139, paragrafo 2, del trattato stabilisce che "gli accordi conclusi a livello comunitario sono attuati secondo le procedure e le prassi proprie delle parti sociali e degli Stati membri o, nell'ambito dei settori contemplati dall'articolo 137, e a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione". L'accordo relativo a taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera riguarda le condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori, settore coperto dall’articolo 137, paragrafo 1, del trattato. La materia rientra nei settori per i quali il Consiglio può deliberare a maggioranza qualificata. Di conseguenza, l'articolo 139, paragrafo 2, è la base giuridica appropriata sulla quale fondare la proposta della Commissione.

50. Quest’articolo non prevede la consultazione del Parlamento europeo per le richieste rivolte alla Commissione dalle parti sociali. Tuttavia, la Commissione ha trasmesso la proposta al Parlamento, affinché esso possa, se lo ritiene opportuno, comunicare il

proprio parere alla Commissione e al Consiglio. Lo stesso vale per il Comitato economico e sociale europeo e per il Comitato delle regioni.

Forma dell'atto

51. Il termine "decisione" di cui all'articolo 139, paragrafo 2, del trattato ha un significato generico, in modo da permettere la scelta dell'atto legislativo conformemente all'articolo 249 del trattato. Spetta alla Commissione proporre al Consiglio quello più appropriato tra i tre strumenti vincolanti previsti dal suddetto articolo (regolamento, direttiva o decisione). Nella fattispecie, vista la natura e il contenuto del testo approvato dalle parti sociali, è chiaro che la vocazione di quest'accordo è di essere applicato indirettamente tramite disposizioni che devono essere recepite, dagli Stati membri e/o dalle parti sociali, nel diritto nazionale. In questo caso, quindi, lo strumento più appropriato per l'attuazione è la direttiva del Consiglio. Conformemente agli impegni presi, inoltre, la Commissione ritiene che il testo dell'accordo non debba far parte della direttiva, ma esservi allegato.

52. Per quanto riguarda gli articoli della proposta, la Commissione formula le osservazioni seguenti:

Articolo 1

Quest'articolo si limita a rendere obbligatorio l'accordo tra le parti sociali, il che è la finalità di una decisione del Consiglio, conformemente all'articolo 139, paragrafo 2, del trattato.

Articolo 2

In base all'articolo 2, le disposizioni della direttiva prevedono esclusivamente requisiti minimi e lasciano agli Stati membri la facoltà di adottare misure più favorevoli ai lavoratori nel settore interessato.

Articolo 3

L'articolo 3 prevede, in considerazione dell'evoluzione del settore ferroviario, che la Commissione riferisca al Consiglio e al Parlamento europeo sull'attuazione della direttiva tre anni dopo il termine per la trasposizione delle disposizioni nell'ordinamento giuridico degli Stati membri. La relazione della Commissione è autonoma rispetto al seguito e alla valutazione previsti dai firmatari, ed è elaborata previa consultazione delle parti sociali a livello comunitario.

Articolo 4

Quest'articolo impone agli Stati membri l'obbligo di prevedere sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive. Nell'ambito dell'applicazione del diritto comunitario, occorre, come in ogni altro sistema giuridico, da una parte che siano dissuase dal trasgredire il diritto comunitario le persone sulle quali gravano obblighi derivanti da tale diritto, e dall'altra che siano debitamente sanzionati coloro che non lo rispettano.

Articoli da 5 a 7

Gli articoli da 5 a 7 contengono le usuali disposizioni relative al recepimento della direttiva nel diritto nazionale degli Stati membri.

V. GIUSTIFICAZIONE DELLA DIRETTIVA RISPETTO ALLA SUSSIDIARIETÀ

53. La proposta di direttiva del Consiglio concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera è conforme al principio di sussidiarietà in entrambi i suoi elementi, ossia la necessità e la proporzionalità, come definiti dall'articolo 5 del trattato.

54. La necessità dell'azione comunitaria è giustificata non solo dal fatto che le parti sociali, conformemente all'articolo 139, paragrafo 1, hanno convenuto che un'azione comunitaria in materia è necessaria, hanno concluso un accordo a livello comunitario e hanno chiesto l'attuazione dell'accordo concluso con una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, in virtù dell'articolo 139, paragrafo 2, del trattato, ma anche dalla necessità di dare una dimensione europea al settore ferroviario.

55. Inoltre, la proposta di direttiva completa la legislazione degli Stati membri creando un quadro comunitario e flessibile al fine di migliorare le condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera e di promuovere il traffico ferroviario transfrontaliero. La creazione di tale quadro, fattore di chiarezza e di trasparenza per le imprese del settore, favorisce la concorrenza leale nel mercato interno.

56. Infine, sua natura e sua dimensione transnazionale, l'azione prevista può essere svolta solo a livello comunitario.

57. La direttiva del Consiglio soddisfa il requisito di proporzionalità in quanto si limita a fissare gli obiettivi da raggiungere. La direttiva relativa all'accordo prevede disposizioni più specifiche in materia di organizzazione dell'orario di lavoro per il personale che effettua servizi transfrontalieri al fine di rispondere nel modo più adeguato alle esigenze di sicurezza dei lavoratori e di flessibilità delle imprese del settore.

VI. CONCLUSIONI

58. Il Consiglio è invitato ad adottare la proposta di direttiva del Consiglio concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 139, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,[11]

considerando quanto segue:

(1) Il presente atto rispetta i diritti fondamentali ed è conforme ai principi che sono riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea; in special modo, il presente atto mira a garantire il pieno rispetto dell'articolo 31 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, secondo il quale ogni lavoratore ha diritto a condizioni di lavoro sane, sicure e dignitose, a una limitazione della durata massima di lavoro e a periodi di riposo giornalieri e settimanali, nonché a ferie annuali retribuite.

(2) Le parti sociali possono, in conformità dell'articolo 139, paragrafo 2, del trattato richiedere congiuntamente che gli accordi conclusi a livello comunitario siano attuati da una decisione del Consiglio su proposta della Commissione.

(3) Il Consiglio ha adottato la direttiva 93/104/CE[12] concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro. I trasporti ferroviari sono tra i settori di attività esclusi dal campo di applicazione di tale direttiva. Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2000/34/CE che modifica la direttiva 93/104/CE al fine di coprire settori di attività precedentemente esclusi.

(4) Il Consiglio ha adottato la direttiva 2003/88/CE[13] concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro che codifica e abroga la direttiva 93/104/CE.

---

11 GU C […] del […], pag. […]

12 Direttiva 93/104/CE del Consiglio, del 23 novembre 1993, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, GU L 307, del 13.12.1993, pag. 18, modificata dalla direttiva 2000/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 2000, che modifica la direttiva 93/104/CE del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, al fine di comprendere i settori e le attività esclusi dalla suddetta direttiva, GU L 195 del 1.8.2000, pag. 41.

13 Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, GU L 299 del 18.11.2003, pag. 9.

(5) L'articolo 17, paragrafo 3, lettera e) della direttiva 2003/88/CE prevede che deroghe agli articoli 3, 4, 5, 8 e 16 possano essere concesse per il personale che lavora nel settore dei trasporti ferroviari per il servizio prestato a bordo dei treni.

(6) La Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) hanno informato la Commissione della loro volontà di avviare negoziati ai sensi dell'articolo 139, paragrafo 1, del trattato.

(7) Le suddette organizzazioni hanno concluso, il 27 gennaio 2004, un accordo relativo a taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

(8) L'accordo comprende una richiesta congiunta che invita la Commissione ad attuare l'accordo tramite decisione del Consiglio su proposta della Commissione conformemente all'articolo 139, paragrafo 2, del trattato.

(9) La direttiva 2003/88/CE si applica ai lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, fatte salve le disposizioni più specifiche contenute nella presente direttiva e nell'accordo.

(10) L'atto appropriato per l'attuazione è una direttiva ai sensi dell'articolo 249 del trattato.

(11) Nell'ottica della realizzazione del mercato interno del settore dei trasporti ferroviari e in considerazione delle condizioni di concorrenza che lo caratterizzano, gli obbiettivi della presente direttiva in materia di tutela della salute e della sicurezza non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri; è pertanto necessaria un'azione comunitaria, conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato; la presente direttiva non va al di là di quanto è necessario per il raggiungimento di tale obiettivo.

(12) L'evoluzione del settore ferroviario europeo implica un attento esame del ruolo delle parti interessate attuali e di quelle nuove, per garantire uno sviluppo armonioso nell'insieme della Comunità. Il dialogo sociale europeo in questo settore deve poter riflettere quest'evoluzione e tenerne conto nel miglior modo possibile.

(13) Per quanto riguarda i termini dell'accordo non specificamente definiti dall'accordo stesso, la presente direttiva lascia agli Stati membri la facoltà di definire tali termini in conformità delle legislazioni e delle prassi nazionali, come è il caso per altre direttive in materia di politica sociale che utilizzano termini analoghi, a condizione che le dette definizioni siano compatibili con l'accordo.

(14) La Commissione ha elaborato la sua proposta di direttiva conformemente alla comunicazione del 20 maggio 1998 "che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario" tenendo conto del carattere rappresentativo delle parti contraenti e della legalità di ogni clausola dell'accordo; la rappresentatività cumulata delle parti firmatarie è sufficiente per i lavoratori mobili del settore ferroviario addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

(15) La Commissione ha elaborato la sua proposta di direttiva conformemente all'articolo 137, paragrafo 2, del trattato che prevede che la legislazione in materia sociale deve

evitare di “imporre vincoli amministrativi, finanziari e giuridici di natura tale da ostacolare la creazione e lo sviluppo di piccole e medie imprese”.

(16) La presente direttiva e l'accordo fissano norme minime; gli Stati membri e/o le parti sociali devono poter mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli.

(17) La Commissione ha informato il Parlamento europeo, il Comitato economico sociale europeo e il Comitato delle regioni, trasmettendo loro il testo della proposta di direttiva relativa all'accordo.

(18) Il Parlamento europeo ha adottato, in data una risoluzione sull'accordo delle parti sociali.

(19) L’attuazione dell'accordo contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di cui all'articolo 136 del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva ha il fine di attuare l'accordo concluso il 27 gennaio 2004 tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

Il testo dell'accordo figura nell’allegato.

Articolo 2

Gli Stati membri possono mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli di quelle previste dalla presente direttiva.

Articolo 3

Senza pregiudizio delle disposizioni dell’accordo figurante nell’allegato sulla valutazione e la revisione delle parti firmatarie, la Commissione, previa consultazione delle parti sociali a livello comunitario, riferisce al Consiglio e al Parlamento europeo sull'attuazione della presente direttiva nel contesto dell'evoluzione del settore ferroviario, tre anni dopo la data di cui all'articolo 5.

Articolo 4

Gli Stati membri determinano il regime delle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni nazionali emanate in applicazione della presente direttiva e adottano ogni misura necessaria a garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano queste disposizioni alla Commissione entro la data di cui all'articolo 5 e comunicano tempestivamente ogni successiva modifica.

Articolo 5

Gli Stati membri mettono in vigore, previa consultazione delle parti sociali, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il o si accertano entro questa data che le parti sociali abbiano adottato le disposizioni necessarie per mezzo di accordi. Essi comunicano immediatamente alla Commissione tali disposizioni e trasmettono una tavola di corrispondenze tra dette disposizioni e la presente direttiva.

Gli Stati membri adottano tutte le disposizioni necessarie per poter garantire in ogni momento i risultati imposti dalla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 6

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 7

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

Accordo su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera concluso dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e dalla Comunità delle Ferrovie europee (CER)

CONSIDERANDO

- lo sviluppo del trasporto ferroviario che esige l'ammodernamento del sistema e lo sviluppo del traffico transeuropeo e quindi dei servizi in interoperabilità,
- la necessità di sviluppare un traffico transfrontaliero sicuro e di proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera,
- la necessità di evitare una concorrenza basata esclusivamente sulle differenze delle condizioni di lavoro,
- l'interesse di sviluppare i trasporti ferroviari all'interno dell'Unione europea,
- l'idea che questi obiettivi saranno raggiunti creando regole comuni relative alle condizioni di utilizzazione standard minime del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera,
- la convinzione che il numero di persone interessate aumenterà negli anni a venire,
- il Trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 138 e 139, paragrafo 2,
- la direttiva 93/104/CE (modificata dalla direttiva 2000/34/CE) e in particolare gli articoli 14 e 17,
- la convenzione sulla legge applicabile agli obblighi contrattuali (Roma, 19 giugno 1980),
- il fatto che l'articolo 139, paragrafo 2, del Trattato dispone che gli accordi conclusi a livello comunitario sono attuati a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione,
- il fatto che il presente documento rappresenta la richiesta congiunta delle parti firmatarie,

LE PARTI FIRMATARIE CONVENGONO QUANTO SEGUE:

Clausola 1

Campo d'applicazione

Il presente accordo si applica ai lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

Per il traffico di passeggeri transfrontaliero locale e regionale e per il traffico merci transfrontaliero che non superi i 15 chilometri al di là della frontiera, nonché per il traffico tra stazioni di frontiera ufficiali la cui lista figura in allegato, l'applicazione del presente accordo è facoltativa.

Il presente accordo è altresì facoltativo per i treni sulle “relazioni transfrontaliere” che iniziano e finiscono sull’infrastruttura dello stesso Stato membro e utilizzano l’infrastruttura di un altro Stato membro senza effettuare fermate (operazione che può pertanto essere considerata come un’operazione di trasporto nazionale).

Per quanto riguarda i lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, la direttiva 93/104/CE non si applicherà agli aspetti per i quali il presente accordo prevede disposizioni più specifiche.

Clausola 2

Definizioni

Ai fini del presente accordo, s’intende per:

(1) "servizi di interoperabilità transfrontaliera": i servizi transfrontalieri per i quali le imprese ferroviarie necessitano di almeno due certificati di sicurezza, come disposto dalla direttiva 2001/14/CE;

(2) "lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera" : ogni lavoratore membro dell’equipaggio di un treno, addetto a servizi di interoperabilità transfrontaliera per più di un’ora sulla base di una prestazione giornaliera;

(3) "orario di lavoro": qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni, conformemente alle legislazioni e/o prassi nazionali;

(4) "periodo di riposo": qualsiasi periodo che non rientra nell'orario di lavoro;

(5) "periodo notturno": qualsiasi periodo di almeno 7 ore, come definito dalla legislazione nazionale e che comprenda in ogni caso l'intervallo fra le ore 24 e le ore 5;

(6) "prestazione di notte": qualsiasi prestazione di almeno 3 ore di lavoro durante il periodo notturno;

(7) "riposo fuori residenza": riposo giornaliero che non può essere effettuato nella sede di lavoro del personale mobile;

(8) "macchinista": il lavoratore incaricato di guidare una macchina di trazione;

(9) "tempo di guida": la durata di un’attività programmata nel corso della quale il macchinista è responsabile della guida di una macchina di trazione, escluso il tempo previsto per la messa in servizio e per la messa fuori servizio della macchina, comprese le interruzioni programmate nel corso delle quali il macchinista resta responsabile della guida della macchina di trazione.

Clausola 3

Riposo giornaliero in residenza

Il riposo giornaliero in residenza ha una durata minima di 12 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore.

Può essere ridotto a un minimo di 9 ore consecutive una volta ogni 7 giorni. In tal caso, le ore corrispondenti alla differenza tra il riposo ridotto e le 12 ore saranno aggiunte al successivo riposo giornaliero in residenza.

Un riposo giornaliero ridotto in modo significativo non potrà essere fissato tra due riposi giornalieri fuori residenza.

Clausola 4

Riposo giornaliero fuori residenza

Il riposo giornaliero fuori residenza ha una durata minima di 8 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore.

Un riposo giornaliero fuori residenza deve essere seguito da un riposo giornaliero in residenza[14].

Si raccomanda di provvedere a che il lavoratore mobile in riposo fuori residenza sia ospitato in alloggi confortevoli.

Clausola 5

Pause

a) Macchinisti

Se la durata del tempo di lavoro di un macchinista è superiore a 8 ore, sarà assicurata una pausa di almeno 45 minuti nel corso della giornata di lavoro.

Oppure

Qualora il tempo di lavoro sia compreso tra 6 e 8 ore, tale pausa sarà di almeno 30 minuti e sarà assicurata nel corso della giornata di lavoro.

La collocazione temporale e la durata della pausa dovranno consentire l'effettivo recupero da parte del lavoratore.

Le pause possono essere adattate nel corso della giornata di lavoro in caso di ritardo dei treni.

Una parte della pausa dovrà situarsi tra la 3ª e la 6ª ora di lavoro.

La clausola 5 a) non si applica nel caso in cui sia presente un secondo macchinista. In tal caso, le condizioni sono fissate a livello nazionale.

b) Personale di accompagnamento

[14] Le parti convengono che negoziati su un secondo riposo fuori residenza consecutivo e per la compensazione del riposo fuori residenza possono aver luogo tra le parti sociali a livello dell'impresa ferroviaria o a livello nazionale, se più adeguato. A livello europeo, la questione del numero di riposi consecutivi fuori residenza e della compensazione dei riposi fuori residenza sarà rinegoziata due anni dopo la firma del presente accordo.

Per il personale di accompagnamento, sarà assicurata una pausa di 30 minuti se il tempo di lavoro è superiore a 6 ore.

Clausola 6

Riposo settimanale

Il lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera fruisce, per ogni periodo di 7 giorni, di un periodo minimo di riposo ininterrotto di 24 ore, alle quali si aggiungono le 12 ore di riposo giornaliero di cui alla clausola 3.

Ogni anno il lavoratore mobile dispone di 104 periodi di riposo di 24 ore, nei quali sono inclusi i periodi di 24 ore dei 52 riposi settimanali

comprendenti

– 12 periodi di riposo doppi (di 48 ore più il riposo giornaliero di 12 ore) che includono il sabato e la domenica.

e

– 12 periodi di riposo doppi (di 48 ore più il riposo giornaliero di 12 ore) senza garanzia di inclusione di un sabato o di una domenica.

Clausola 7

Tempo di guida

La durata del tempo di guida, come definito nella clausola 2, non può essere superiore a 9 ore per una prestazione diurna e a 8 ore per una prestazione notturna tra due riposi giornalieri.

La durata massima del tempo di guida per ogni periodo di 2 settimane è limitata a 80 ore.

Clausola 8

Controllo

Una scheda di servizio indicante le ore quotidiane di lavoro e di riposo del personale mobile deve essere custodita per consentire la verifica del rispetto delle disposizioni del presente accordo. Le informazioni relative alle ore effettive di lavoro saranno disponibili. La scheda di servizio sarà conservata dall'impresa per almeno 1 anno.

Clausola 9

Clausola di non regressione

L'applicazione del presente accordo non costituisce in alcun caso un valido motivo per ridurre il livello generale di protezione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

Clausola 10

Seguito dato all'accordo

I firmatari del presente accordo seguiranno la sua trasposizione e la sua applicazione nel quadro del Comitato di dialogo settoriale "ferrovie" istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione europea.

Clausola 11

Valutazione

Le parti valuteranno le disposizioni dell'accordo due anni dopo la firma, alla luce delle prime esperienze di sviluppo del trasporto interoperabile transfrontaliero.

Clausola 12

Revisione

Le parti riesamineranno le disposizioni di cui sopra due anni dopo la fine del periodo di attuazione fissato dalla decisione del Consiglio relativa all'accordo.

Bruxelles, 27 gennaio 2004

Per la CER

Giancarlo CIMOLI

Presidente

Johannes LUDEWIG

Direttore esecutivo

Francesco FORLENZA

Presidente del gruppo dei direttori delle Risorse umane

Jean-Paul PREUMONT

Consigliere per gli affari sociali

Per l'ETF

Norbert HANSEN

Presidente della sezione Ferrovie

Jean-Louis BRASSEUR

Vicepresidente della sezione Ferrovie

Doro ZINKE

Segretaria generale

Sabine TRIER

Segretaria politica

Allegato

ELENCO DELLE STAZIONI DI FRONTIERA UFFICIALI SITUATE OLTRE IL LIMITE DEI 15 KM PER LE QUALI L'ACCORDO È FACOLTATIVO

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 Consiglio concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

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'Articolo 139, paragrafo 1, del trattato, 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 Consiglio sur proposition de la Commissione, en vertu de l'Articolo 139, paragrafo 2, del trattato. 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 il Consiglio 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 del 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 Consiglio du 26 février 2001. Tous Gli Stati membri, 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 aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera. 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.