COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 8.2.2005
COM(2005) 32 definitief

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

I. DOEL VAN HET VOORSTEL

1. Dit voorstel moet uitvoering geven aan de in de bijlage opgenomen overeenkomst inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten, die op 27 januari 2004 tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) werd gesloten.

2. Bij brief van 20 december 2002 hebben de sociale partners in de spoorwegsector, de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF), de Commissie in kennis gesteld van hun voornemen om onderhandelingen te beginnen over de arbeidsvoorwaarden van op grensoverschrijdende diensten ingezet personeel.

3. Op 27 januari 2004 hebben deze twee organisaties een overeenkomst gesloten over bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten. Zij hebben de overeenkomst aan de Europese Commissie voorgelegd met het verzoek om tenuitvoerlegging ervan door middel van een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, overeenkomstig artikel 139, lid 2, van het Verdrag.

II. JURIDISCHE CONTEXT

4. Ten aanzien van het sociaal beleid kent het Verdrag de sociale partners op communautair niveau een fundamentele eigen rol toe. Overeenkomstig artikel 138, lid 2, moet elk initiatief op dit gebied worden voorafgegaan door een raadpleging van de sociale partners over de mogelijke richting van een communautair optreden en in een latere fase over de inhoud van het overwogen voorstel.

5. Artikel 139, lid 1, van het Verdrag gaat verder. Hierin wordt de sociale partners op communautair niveau de mogelijkheid geboden, indien zij zulks wensen, om een dialoog te beginnen die kan leiden tot contractuele betrekkingen, met inbegrip van overeenkomsten. In dat geval is een voorafgaande raadpleging niet verplicht.

6. Deze overeenkomsten worden ten uitvoer gelegd hetzij volgens de procedures en gebruiken die eigen zijn aan de sociale partners en aan de lidstaten, hetzij, voor zaken die onder artikel 137 vallen, op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen, door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie (artikel 139, lid 2).

7. In haar mededeling over de aanpassing en de bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau[1] benadrukt de Commissie dat ze, alvorens een wetgevingsvoorstel tot tenuitvoerlegging van een overeenkomst aan de Raad voor te leggen, een beoordeling uitvoert, waarbij zij overweegt in hoeverre de partijen die de

[1] Mededeling van de Commissie - De aanpassing en de bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau, COM(98) 322 def. van 20.5.1998; zie ook de Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake de tenuitvoerlegging van het Protocol betreffende de sociale politiek, COM(93) 600 def. van 14. 12.1993.

overeenkomst hebben gesloten, representatief zijn en hoe hun mandaat luidt, en zij voor elke clausule in de overeenkomst nagaat of deze in overeenstemming is met de Gemeenschapswetgeving en de bepalingen inzake kleine en middelgrote ondernemingen.

8. Deze beoordeling wordt hieronder uitgevoerd.

III. ANALYSE VAN DE OVEREENKOMST

Representativiteit en mandaat van de partijen die de overeenkomst sluiten

9. De ondertekenende partijen bij de overeenkomst zijn de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF). Deze twee organisaties zijn lid van het comité voor de sectoriële dialoog "spoorwegen", dat is opgericht overeenkomstig het besluit van de Commissie van 20 mei 1998[2] betreffende de oprichting van Comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau.

10. Uit de informatie die door de ondertekenende partijen is verstrekt, blijkt dat zij tot een specifieke sector behoren en op Europees niveau zijn georganiseerd. Bovendien bestaan ze uit organisaties die op zichzelf een integrerend en erkend onderdeel uitmaken van de structuren voor sociale partners van de lidstaten; zij bezitten het vermogen overeenkomsten te sluiten en zijn representatief voor bijna alle lidstaten. Tot slot bezitten ze toereikende structuren om hun doeltreffende deelneming aan het werk van de Comités te waarborgen.

11. De door deze organisaties gesloten overeenkomst betreft bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die op interoperabele grensoverschrijdende diensten worden ingezet. De ondertekenende organisaties hebben informatie verstrekt om hun representativiteit aan te tonen. Uit die informatie blijkt dat ze voldoende representatief zijn voor mobiele werknemers, ook voor hen die op interoperabele grensoverschrijdende diensten worden ingezet. Vaststaat dat zij de voornaamste organisaties van sociale partners in de sector zijn. De CER vertegenwoordigt 24 spoorwegondernemingen in 22 lidstaten van de EU. Afgezien van Malta en Cyprus, die geen spoorwegnet hebben, is Zweden de enige lidstaat waar geen ondernemingen bij de CER zijn aangesloten. De leden van de CER bieden samen werk aan circa 95% van alle werknemers in de spoorwegsector. Van vakbondszijde is de overeenkomst ondertekend door de ETF, waarvan de afdeling spoorwegen werknemers uit 22 lidstaten vertegenwoordigt. Afgezien van Malta en Cyprus is Estland de enige lidstaat waar de ETF geen leden heeft. De ETF vertegenwoordigt verreweg de meeste werknemers in de spoorwegsector die bij een vakbond zijn aangesloten.

12. Sinds de aanpassing van de communautaire wetgeving voor de spoorwegsector in maart 2001 zijn twee nieuwe organisaties opgericht om de belangen van de infrastructuurbeheerders en van de spoorwegondernemingen op Europees niveau te behartigen. Die organisaties zijn de EIM (European Rail Infrastructure Managers), waarvan de leden geen mobiele werknemers in de zin van de overeenkomst inzetten,

---

[2] Besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van Comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau, PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

zodat de overeenkomst niet rechtstreeks op hen van toepassing is[3], en de ERFA (European Rail Freight Association) die nieuwe spoorwegexploitanten voor het goederenvervoer vertegenwoordigt en tot dusver niet als sociale partner in de zin van de criteria van het besluit van de Commissie van 20 mei 1998 kan worden beschouwd, met name niet wat het vermogen betreft om overeenkomsten te sluiten.

13. Wat de vakbonden betreft, is er nog een andere Europese organisatie waarin verschillende onafhankelijke machinistenvakbonden zijn verenigd, namelijk de ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas), die in 1989 werd opgericht en is aangesloten bij de Europese Confederatie van onafhankelijke vakbonden. De ALE vertegenwoordigt alleen machinisten en is daardoor zeer specifiek. Deze organisatie wordt door de Europese werkgevers niet als onderhandelingspartner erkend en neemt dus niet aan de sociale dialoog deel. Zelfs als de ALE aan de onderhandelingstafel had plaatsgenomen, had dat geen invloed gehad op de representativiteit van de ondertekenende partijen. De machinisten worden al door de ETF vertegenwoordigd, die ook de belangen behartigt van andere mobiele werknemers (zie onderstaande tabel).

EU25 / *Werkgevers*	Gemiddeld aantal werknemers	In % van het totaal aantal werknemers in de sector	Machinisten	Machinisten op interoperabele grensoverschrijdende diensten	Andere mobiele werknemers	Andere mobiele werknemers op interoperabele grensoverschrijdende diensten
Totaal sector	1 046 400 (1)	100	133 021 (4)		79 125 (5)	
CER	991 700 (1) 1 083 524 (2)	94,7 (1)	125 971 (2)	13 261 (2)	74 931 (2)	11 105 (2)
Ander Europese organisaties van spoorwegondernemingen	25 000 (3)		2 280 (6)	298 (6)	-	

[3] De EIM heeft dat tijdens een vergadering met de diensten van de Commissie bevestigd.

EU25 / Werknemers	Aantal leden	In % van het aantal werknemers waarvan bekend is dat ze bij een vakbond zijn aangesloten	Aangesloten machinisten	Andere aangesloten mobiele werknemers
Totaal sector	889 440(7)	100		
ETF	711 552(8) 752 078(9)	80 (8)	72 380(9)	73 599 (9)
Ander Europese organisaties van spoorwegpersoneel	73 080 (10)		73 080 (10)	

Bronnen:

(1) Internationale Spoorwegunie (UIC); Statistiques des chemins de fer – synthèse – résultats provisoires 2002 (onvolledige cijfers voor het Verenigd Koninkrijk).

(2) Door de CER verstrekte cijfers voor 2004.

(3) Europese Commissie, directoraat-generaal Energie en Vervoer, Energy and Transport in Figures 2003. Deze cijfers voor 2001 voor EU15 betreffen geen Europese organisatie, maar alle werknemers in ondernemingen die niet bij de CER zijn aangesloten.

(4) Schatting op basis van de veronderstelling dat 94,7% van de machinisten bij de CER is aangesloten. Volgens deze berekening maken de machinisten 12,67% van alle werknemers in de sector uit.

(5) Schatting op basis van de veronderstelling dat 94,7% van de andere mobiele werknemers bij de CER is aangesloten. Volgens deze berekening maken andere mobiele werknemers 7,65 % van alle werknemers in de sector uit.

(6) Door de EFRA verstrekt cijfer voor 2004.

(7) Schatting op basis van een dichtheid van vakbondslidmaatschap van 85% waarbij wordt uitgegaan van de cijfers van de UIC (1). Volgens een studie die in maart 2000 door het EIRO (European Industrial Relations Observatory) werd gepubliceerd over de arbeidsverhoudingen in de spoorwegsector is in negen van de 15 lidstaten 90% of meer van de werknemers bij een vakbond aangesloten (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html) Aangezien de spoorwegondernemingen in de tien nieuwe lidstaten nauwe banden hebben met de openbare sector, wordt geschat dat ook daar een zeer hoog percentage van de werknemers lid is van een vakbond.

(8) Volgens het verslag van december 2000 van de Université catholique de Louvain over de werkgevers- en werknemersorganisaties in de spoorwegsector van de EU ("Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE"), in opdracht van DG Werkgelegenheid en Sociale Zaken van de Europese Commissie, vertegenwoordigt de ETF 80% van de werknemers waarvan bekend is dat zij lid zijn van een vakbond. Dit cijfer wordt ook als realistische basis voor EU25 gezien.

(9) Door de ETF verstrekte cijfers voor 2004. Deze cijfers hebben uitsluitend betrekking op werkenden.

(10) Door de ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas) verstrekte cijfers voor 2004. De ALE heeft momenteel in slechts tien lidstaten leden, waarbij 34 000 van de in de ALE vertegenwoordigde machinisten uit één lidstaat komen.

14. De Commissie heeft deze drie organisaties ingelicht over de inhoud van de overeenkomst en over haar voornemen deze voor een besluit aan de Raad voor te leggen.

15. De drie organisaties betreurden het dat zij niet aan de onderhandelingen hadden deelgenomen.

16. Zoals het Gerecht van eerste aanleg in zijn UEPMA-arrest van 17 juni 1998[4] heeft gesteld, verleent het Gemeenschapsrecht *"geen enkele sociale partner, ongeacht de belangen die hij zegt te vertegenwoordigen, een algemeen recht* […] *om aan onderhandelingen* […] *deel te nemen* […]. *Het enkele feit dat verzoekster in casu de Commissie meermaals heeft verzocht te mogen deelnemen aan de onderhandelingen die door andere sociale partners waren geopend, doet daaraan niet af, daar de eigenlijke onderhandelingsfase uitsluitend in handen van de betrokken sociale partners ligt, en niet in die van de Commissie"*.

17. Volgens het Gerecht moeten de Commissie en de Raad nagaan of, gelet op de inhoud van de betrokken overeenkomst, de sociale partners die haar hebben ondertekend samen voldoende representatief zijn (punt 90). De drie organisaties in kwestie worden tot op heden niet als representatief voor de sector beschouwd en worden dus niet door de Commissie op grond van artikel 138 van het Verdrag geraadpleegd.

18. De twee bovenstaande tabellen geven een overzicht van de werkgelegenheid in de spoorwegsector (spoorwegondernemingen) en een zo precies mogelijke schatting van het mobiel personeel (machinisten en andere mobiele werknemers). Op basis van de huidige cijfers kan worden geschat dat het mobiel personeel ongeveer 20% van het totale aantal werknemers in de sector uitmaakt, dat wil zeggen circa 210 000 werknemers, waarvan ongeveer 12% (25 000 werknemers) op interoperabele grensoverschrijdende diensten. De bij de CER aangesloten werkgevers hebben bijna 95% van alle werknemers in de spoorwegsector in dienst. De ETF vertegenwoordigt ongeveer 80% van het bij een vakbond aangesloten personeel.

19. Het totaal aantal machinisten in EU25 wordt op circa 133 000 geschat. Als in de tweede tabel het aantal bij de ETF aangesloten machinisten wordt opgeteld bij het aantal bij de ALE aangesloten machinisten, komt men op een hoger cijfer uit; een verklaring daarvoor kan zijn dat sommige machinisten bij beide organisaties zijn aangesloten of dat vakbonden vaak ook gepensioneerden, werklozen of andere niet werkenden als leden meetellen. De cijfers voor de ETF omvatten daarentegen uitsluitend werkende leden.

20. De Commissie concludeert hieruit dat de ETF een hoog aandeel van de mobiele werknemers op interoperabele grensoverschrijdende diensten, waaronder meer dan de helft van de machinisten, vertegenwoordigt.

21. Wat de toepassing van het door de sociale partners gesloten akkoord betreft, staat de representativiteit van de ETF dus buiten kijf.

22. De werkgeversorganisatie (CER) vertegenwoordigt een grote meerderheid van de ondernemingen in de sector, die samen het merendeel van de betrokken werknemers in dienst hebben.

23. Uit de verzamelde informatie blijkt dat de CER en ETF van hun nationale leden het mandaat hebben gekregen om over de overeenkomst inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele

---

[4] Arrest van het Gerecht van eerste aanleg (Vierde kamer - uitgebreid) van 17 juni 1998 in zaak T-135/96, Union Européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises (UEAPME) tegen Raad van de Europese Unie, Jurispr. 1998, blz. II-02335, punt 78.

grensoverschrijdende diensten verrichten te onderhandelen en dat deze organisaties een zeer groot deel van de sector vertegenwoordigen en dus aan het representativiteitscriterium voldoen.

24. De ondertekenende partijen bij de overeenkomst zijn dus voldoende representatief voor de spoorvervoersector in het algemeen alsook voor de werknemers op wie de overeenkomst mogelijk van toepassing is.

Overeenstemming met de bepalingen betreffende kleine en middelgrote ondernemingen

25. Artikel 137, lid 2, van het Verdrag bepaalt dat bij wetgeving inzake sociaal beleid moet worden vermeden zodanige administratieve, financiële en juridische verplichtingen op te leggen dat de oprichting en ontwikkeling van kleine en middelgrote ondernemingen daardoor zou kunnen worden belemmerd.

26. De overeenkomst maakt geen onderscheid tussen werknemers van kleine en middelgrote ondernemingen en andere werknemers. Op grond van deze bepaling van het Verdrag is dat echter niet verplicht.

27. Volgens het arrest van het Hof van Justitie in de zaak Kirsammer-Hack[5] wijst deze bepaling erop dat voor deze ondernemingen bijzondere economische maatregelen kunnen worden getroffen. Zij belet evenwel niet dat voor deze ondernemingen bindende maatregelen worden getroffen.

28. De bepaling heeft veeleer tot doel dat niet meer verplichtingen worden opgelegd dan strikt noodzakelijk is om het wezenlijke doel van alle maatregelen op dit gebied te bereiken, namelijk de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers.

29. De overeenkomst stelt geen administratieve, financiële en juridische verplichtingen vast boven de regels die al van kracht zijn op grond van de communautaire wetgeving op dit gebied, te weten Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd. Die richtlijn is ook van toepassing op de spoorwegsector.

30. Daar in de overeenkomst is vastgelegd dat deze op bepaalde punten (een tweede rustperiode buitenshuis en compensatie voor rustperioden buitenshuis) na rechtstreeks met de onderneming gevoerde onderhandelingen kan worden aangepast, kunnen de toepasselijke regels nog preciezer worden toegesneden op de rechtstreeks betrokken onderneming, en met name op kleine en middelgrote ondernemingen.

31. De Commissie is dus van oordeel dat de overeenkomst in overeenstemming is met de bepalingen betreffende kleine en middelgrote ondernemingen.

"Rechtsgeldigheid" van de clausules van de overeenkomst

32. De Commissie heeft elk van de clausules van de overeenkomst zorgvuldig bestudeerd en is van mening dat geen enkele clausule in strijd is met de

---

[5] Arrest van het Hof van Justitie van 30 november 1993 in zaak C-189/91, *Kirsammer-Hack*, Jurispr. 1993, blz. I-06185, punt 34.

Gemeenschapswetgeving. De verplichtingen van de lidstaten vloeien niet rechtstreeks voort uit de overeenkomst tussen de sociale partners, maar uit de bepalingen tot uitvoering van deze overeenkomst die uit hoofde van de richtlijn worden vastgesteld. Wat de mobiele werknemers op interoperabele grensoverschrijdende diensten betreft, is bepaald dat Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd niet van toepassing is op aspecten waarover in deze overeenkomst specifiekere bepalingen zijn opgenomen. Het volgende deel bevat de beoordeling van de inhoud van de overeenkomst door de Commissie.

Beoordeling van de overeenkomst

33. Richtlijn 93/104/EG van 23 november 1993[6] was de eerste communautaire tekst waarin minimumvoorschriften werden vastgesteld om de verbetering van met name het arbeidsmilieu te bevorderen ten einde een hogere graad van bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers te waarborgen.

34. Richtlijn 93/104/EG was van toepassing op alle sectoren met uitzondering van het weg-, lucht-, zee- en spoorwegvervoer, de binnenvaart, de zeevisserij, andere activiteiten op zee, alsmede de activiteiten van artsen in opleiding. Deze richtlijn van 23 november 1993 werd gewijzigd bij Richtlijn 2000/34/EG van 22 juni 2000 om ook de tot dan uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken. Met het oog op de duidelijkheid en rechtszekerheid werden Richtlijn 93/104/EG van 23 november 1993 en Richtlijn 2000/34/EG van 22 juni 2000 gecodificeerd tot Richtlijn 2003/88/EG van 4 november 2003. Momenteel geldt dus Richtlijn 2003/88/EG, waarbij de twee eerdere richtlijnen zijn ingetrokken.

35. Het spoorwegvervoer valt nu dus onder Richtlijn 2003/88/EG van 4 november 2003. In artikel 14 van die richtlijn is bepaald dat andere communautaire besluiten meer specifieke voorschriften inzake de organisatie van de arbeidstijd voor bepaalde beroepen of beroepswerkzaamheden kunnen bevatten. Voort is in artikel 17, lid 3, onder e), vastgesteld dat voor spoorwegpersoneel onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de artikelen 3, 4, 5, 8 en 16 van die richtlijn.

36. Het is dus mogelijk om in het nationaal recht specifieke arbeidsvoorwaarden vast te leggen voor personeel dat aan boord van treinen werkt. Teneinde te voorkomen dat op het op grensoverschrijdende diensten ingezette personeel nationale maatregelen van toepassing zijn die per land kunnen verschillen, kan dus alleen een communautaire maatregel gecoördineerde en homogene arbeidsvoorwaarden vastleggen, die des te meer noodzakelijk zijn omdat het grensoverschrijdende treinverkeer naar verwachting verder zal toenemen.

37. De door de CER en ETF gesloten overeenkomst inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten moet in deze context worden gezien.

---

[6] Richtlijn 93/104/EG van de Raad van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, PB L 307 van 13.12.1993, blz. 18.

38. De Commissie heeft al eerder haar steun betuigd aan de onderhandelingen van de sociale partners over dit onderwerp. Zo heeft de Commissie tijdens de discussie in de Raad Vervoer van 28 maart 2003 over het tweede spoorwegpakket een verklaring in de notulen laten opnemen, waarin zij haar steun en aanmoediging toezegt "aan de werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de Europese sociale dialoog door de sociale partners, overeenkomstig artikel 139 van het Verdrag, met betrekking tot de harmonisatie van de rij- en rusttijden voor treinbestuurders en ander treinpersoneel"[7].

39. Om diverse redenen krijgt het initiatief van de sociale partners een positieve beoordeling van de Commissie.

40. Ten eerste geeft de overeenkomst met het vastleggen van minimumvoorschriften inzake arbeidstijd uitvoering aan de punten 7, 8 en 19 van het Gemeenschapshandvest van de sociale grondrechten van de werkenden, waarnaar in artikel 136 van het Verdrag wordt verwezen, en aan artikel 31 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.

41. Ten tweede schept de overeenkomst een evenwicht tussen enerzijds de noodzaak de gezondheid en veiligheid van de mobiele werknemers op interoperabele grensoverschrijdende diensten adequaat te beschermen en anderzijds het streven naar voldoende operationele flexibiliteit voor spoorwegondernemingen met het oog op een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte. Deze overeenkomst sluit perfect aan bij het eerste spoorwegpakket, dat bestaat uit de richtlijnen die door de Raad en het Europees Parlement zijn aangenomen[8] om de internationale goederenvervoersmarkt tussen 2003 en 2008 open te stellen, wat tot een toename van het grensoverschrijdend verkeer zal leiden.

42. De overeenkomst is ook volledig in overeenstemming met Richtlijn 2003/88/EG van 4 november 2003, aangezien zij specifieke voorschriften vaststelt voor mobiele werknemers die op interoperabele grensoverschrijdende diensten worden ingezet. Wat de dagelijkse rusttijd, pauzes en wekelijkse rusttijd betreft, beoogt de overeenkomst zowel een grotere bescherming van de betrokken werknemers als een grotere flexibiliteit dan in de richtlijn, teneinde zoveel mogelijk aan de eisen van de sector tegemoet te komen. In de overeenkomst zijn immers in principe rusttijden en pauzes vastgelegd die langer zijn dan de minimumvoorschriften in de richtlijn, maar tegelijk wordt voorzien in een versoepeling van deze regels om rekening te houden met de bijzondere situatie in de spoorwegsector. Hetzelfde wordt beoogd met de twee definities in de overeenkomst die tot doel hebben Richtlijn 2003/88/EG nader te definiëren en aan te passen aan de specifieke kenmerken en behoeften van de sector, namelijk de definities van de begrippen "rijtijd"en "rijdend spoorwegpersoneel op interoperabele grensoverschrijdende diensten".

43. Tot slot vormt de overeenkomst een opmerkelijk succes voor de sectorale sociale dialoog op communautair niveau, bevestigt ze de essentiële rol van de Europese sociale partners bij het aanvullen, versterken en aanpassen op communautair niveau van nationale normen inzake arbeidsvoorwaarden en illustreert ze de bijdrage die de

---

[7] Zie document SEC(2003) 754 definitief, blz. 8.

[8] Richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG van 26 februari 2001, PB L 75 van 15.3.2001.

sociale partners kunnen leveren aan de uitvoering van het proces van economische en sociale hervorming waartoe in Lissabon werd besloten en dat in Barcelona in maart 2002 opnieuw werd bevestigd, zoals nogmaals onder de aandacht is gebracht in de mededeling van de Commissie over "De Europese sociale dialoog, een kracht voor modernisering en verandering"[9]. Zoals de Commissie in haar recente mededeling over een partnerschap voor verandering[10] heeft onderstreept, is zij ervan overtuigd dat onderhandelingen de beste manier zijn om vraagstukken betreffende de arbeidsorganisatie en arbeidsverhoudingen zowel op interprofessioneel als op bedrijfstakniveau te regelen.

44. De Commissie is dus van mening dat aan alle voorwaarden is voldaan om een voorstel in te dienen voor de tenuitvoerlegging van deze overeenkomst door middel van een besluit van de Raad.

IV. HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

45. In haar mededeling van 14 december 1993 gaf de Commissie te kennen "dat de tenuitvoerlegging van een op communautair niveau gesloten overeenkomst door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, op gezamenlijk verzoek van de sociale partners, de Raad niet de mogelijkheid geeft de overeenkomst te wijzigen. Daarom stelt de Commissie, na bestudering van de overeenkomst tussen de sociale partners, alleen de goedkeuring voor van een besluit over de overeenkomst zoals gesloten". In dit geval is het voorgestelde instrument een richtlijn. Het bevat dus de standaardclausules voor de tenuitvoerlegging op nationaal niveau.

46. Daarnaast was de Commissie van mening "dat het besluit van de Raad beperkt dient te zijn tot het bindend maken van de bepalingen van de tussen de betrokken sociale partners gesloten overeenkomst, zodat de tekst van de overeenkomst geen deel uitmaakt van het besluit, maar als bijlage daaraan wordt gehecht".

47. Tot slot verklaarde de Commissie "dat indien de Raad, overeenkomstig de in de laatste alinea van artikel 139, lid 2, beschreven procedures, besluit de overeenkomst zoals gesloten tussen de sociale partners niet ten uitvoer te leggen, zij haar voorstel voor een besluit terugtrekt en in het licht van de uitgevoerde werkzaamheden onderzoekt of het wenselijk is een wetgevend instrument voor het gebied in kwestie voor te leggen".

48. De Commissie heeft de tekst van de overeenkomst dus niet in haar voorstel opgenomen, maar daaraan gehecht. Voorts herhaalt zij dat zij haar voorstel intrekt, mocht de Raad wijzigingen aanbrengen in de tussen de sociale partners gesloten overeenkomst.

Rechtsgrond

49. Artikel 139, lid 2, van het Verdrag bepaalt dat de tenuitvoerlegging van de op communautair niveau gesloten overeenkomsten voor zaken die onder artikel 137 vallen, geschiedt op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen, door een

---

[9] COM(2002)341 definitief van 26.06.2002.

[10] Mededeling van de Commissie "Partnership for change in an enlarged Europe - Enhancing the contribution of European social dialogue", COM(2004) 557 final van 12.8.2004.

besluit van de Raad op voorstel van de Commissie. De overeenkomst inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten betreft de gezondheid en veiligheid van werknemers, die onder artikel 137, lid 1, van het Verdrag vallen. Dit is een van de gebieden waarop de Raad met gekwalificeerde meerderheid besluiten kan nemen. Bijgevolg vormt artikel 139, lid 2, de passende rechtsgrond voor het voorstel van de Commissie.

50. Dit artikel voorziet niet in raadpleging van het Europees Parlement over door de sociale partners aan de Commissie gerichte verzoeken. Niettemin stuurt zij dit voorstel ook aan het Parlement, zodat het, indien het zulks wenselijk acht, zijn advies aan de Commissie en de Raad kan mededelen. Hetzelfde geldt voor het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's.

Vorm van het besluit

51. De term "besluit" in artikel 139, lid 2, van het Verdrag is algemeen bedoeld, zodat voor een van de wetgevende instrumenten van artikel 249 van het Verdrag kan worden gekozen. Het is aan de Commissie de Raad het meest geschikte van de drie bindende instrumenten uit dat artikel (verordening, richtlijn of beschikking) voor te stellen. In het onderhavige geval is het gezien de aard en inhoud van de tekst van de sociale partners duidelijk dat deze overeenkomst in aanmerking komt voor indirecte toepassing door middel van bepalingen die door de lidstaten en/of sociale partners in nationaal recht moeten worden omgezet. Het meest geschikte instrument voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst is dan ook een richtlijn van de Raad. Voorts is de Commissie, overeenkomstig de gedane toezeggingen, van mening dat de tekst van de overeenkomst geen deel moet uitmaken van de richtlijn, maar daaraan moet worden gehecht.

52. Ten aanzien van de afzonderlijke artikelen van haar voorstel merkt de Commissie het volgende op:

Artikel 1

Dit artikel beperkt zich tot het bindend maken van de tussen de sociale partners gesloten overeenkomst, hetgeen het doel is van een besluit van de Raad krachtens artikel 139, lid 2, van het Verdrag.

Artikel 2

In artikel 2 is bepaald dat de richtlijn alleen minimumvoorschriften bevat en dat de lidstaten op het betrokken gebied voor de werknemers gunstigere regels kunnen vaststellen.

Artikel 3

In de context van de ontwikkeling van de spoorwegsector is in artikel 3 bepaald dat de Commissie drie jaar na de uiterste termijn voor de omzetting van de richtlijn in het nationaal recht van de lidstaten verslag uitbrengt aan de Raad en het Europees Parlement over de uitvoering van de richtlijn. Dit verslag van de Commissie staat los

van de follow-up en evaluatie door de ondertekenende partijen en zal worden opgesteld nadat de sociale partners op communautair niveau zijn geraadpleegd.

Artikel 4

Dit artikel verplicht de lidstaten doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties vast te stellen. Bij de toepassing van het Gemeenschapsrecht is het, zoals in elk rechtsstelsel, enerzijds nodig inbreuken op de wettelijke verplichtingen te ontmoedigen en anderzijds overtreders te straffen.

Artikelen 5 tot en met 7

De artikelen 5 tot en met 7 bevatten de gebruikelijke bepalingen betreffende de omzetting van de richtlijn in het nationaal recht van de lidstaten.

V. MOTIVERING VAN DE RICHTLIJN INZAKE SUBSIDIARITEIT

53. Het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten voldoet aan de twee componenten van het subsidiariteitsbeginsel, te weten noodzakelijkheid en evenredigheid, zoals bepaald in artikel 5 van het Verdrag.

54. De communautaire maatregel is niet alleen gerechtvaardigd omdat de sociale partners overeenkomstig artikel 139, lid 1, van het Verdrag zijn overeengekomen dat een communautaire maatregel op dit gebied noodzakelijk is en op communautair niveau een overeenkomst hebben gesloten en vervolgens uit hoofde van artikel 139, lid 2, van het Verdrag een verzoek hebben ingediend betreffende de tenuitvoerlegging van die overeenkomst door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, maar ook omdat aan de spoorwegsector een Europese dimensie is gegeven.

55. Bovendien vult het voorstel voor een richtlijn de wetgeving van de lidstaten aan, daar het een flexibel communautair kader vaststelt om de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers op interoperabele grensoverschrijdende diensten te verbeteren en het grensoverschrijdend spoorwegverkeer te bevorderen. Een dergelijk kader geeft de spoorwegondernemingen meer duidelijkheid en transparantie en bevordert een eerlijke concurrentie op de interne markt.

56. Tot slot kan de overwogen maatregel door zijn aard en transnationale dimensie alleen op communautair niveau worden getroffen.

57. De richtlijn van de Raad voldoet aan het evenredigheidsvereiste daar zij uitsluitend de doelstellingen vaststelt die dienen te worden bereikt. De richtlijn betreffende de overeenkomst heeft tot doel specifiekere bepalingen vast te stellen met betrekking tot de organisatie van de arbeidstijd voor personeel op grensoverschrijdende diensten, zodat beter wordt tegemoet gekomen aan de behoefte aan veiligheid voor het personeel en aan flexibiliteit voor de spoorwegondernemingen.

VI. CONCLUSIE

58. De Raad wordt verzocht zijn goedkeuring te hechten aan het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 139, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,[11]

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Deze richtlijn eerbiedigt de grondrechten en neemt de met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie erkende beginselen in acht; zij heeft met name tot doel de volledige naleving van artikel 31 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie te waarborgen, waarin is bepaald dat iedere werknemer recht heeft op gezonde, veilige en waardige arbeidsomstandigheden en op een beperking van de maximumarbeidsuur en op dagelijkse en wekelijkse rusttijden, alsmede op een jaarlijkse vakantie met behoud van loon.

(2) Overeenkomstig artikel 139, lid 2, van het Verdrag kunnen de sociale partners gezamenlijk verzoeken dat op communautair niveau gesloten overeenkomsten ten uitvoer worden gelegd door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie.

(3) De Raad heeft Richtlijn 93/104/EG[12] betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd vastgesteld. Het spoorwegvervoer was een van de sectoren die van het toepassingsgebied van die richtlijn waren uitgesloten. Het Europees Parlement en de Raad hebben Richtlijn 2000/34/EG tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG aangenomen om de eerder van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken.

---

11 PB C […] van […], blz. […]

12 Richtlijn 93/104/EG van de Raad van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, PB L 307 van 13.12.1993, blz. 18, gewijzigd bij Richtlijn 2000/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 2000 tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG betreffende een aantal aspecten van de arbeidstijd om de van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken, PB L 195 van 1.8.2000, blz. 41.

(4) De Raad heeft Richtlijn 2003/88/EG[13] betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd aangenomen, die Richtlijn 93/104/EG codificeert en intrekt.

(5) In artikel 17, lid 3, onder e), van Richtlijn 2003/88/EG is bepaald dat van de artikelen 3, 4, 5, 8 en 16 kan worden afgeweken voor spoorwegpersoneel dat zijn arbeidstijd aan boord van treinen doorbrengt.

(6) De Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) hebben de Commissie in kennis gesteld van hun wens overeenkomstig artikel 139, lid 1, van het Verdrag onderhandelingen te beginnen.

(7) Op 27 januari 2004 hebben deze organisaties een overeenkomst gesloten inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten.

(8) De overeenkomst bevat een gezamenlijk verzoek aan de Commissie om tenuitvoerlegging van de overeenkomst door een besluit van de Raad op verzoek van de Commissie, overeenkomstig artikel 139, lid 2, van het Verdrag.

(9) Richtlijn 2003/88/EG is van toepassing op mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten, voorzover in deze richtlijn en in de overeenkomst geen specifiekere bepalingen zijn opgenomen.

(10) Het meest geschikte instrument voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst is een richtlijn in de zin van artikel 249 van het Verdrag.

(11) Met het oog op de verwezenlijking van de interne markt in de sector spoorwegvervoer en de concurrentievoorwaarden in die sector kunnen de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de bescherming van de gezondheid en veiligheid, niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt, zodat overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel in artikel 5 van het Verdrag een communautaire maatregel noodzakelijk is; deze richtlijn gaat niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(12) De rol van de huidige en nieuwe actoren in de Europese spoorwegsector moet nauwlettend worden gevolgd, zodat deze sector zich in de gehele Gemeenschap op harmonieuze wijze kan ontwikkelen. In de desbetreffende Europese sociale dialoog moet plaats zijn voor deze ontwikkeling en moet zo goed mogelijk rekening hiermee worden gehouden.

(13) Wat de in de overeenkomst gebruikte, maar niet nader gedefinieerde, termen betreft, laat de richtlijn de lidstaten vrij die termen te definiëren overeenkomstig hun nationale wetgeving en praktijk, zoals dat het geval is voor andere richtlijnen inzake sociaal beleid waarin soortgelijke termen worden gebruikt, mits deze definities verenigbaar zijn met de overeenkomst.

---

[13] Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, PB L 299 van 18.11.2003, blz. 9.

(14) De Commissie heeft haar voorstel voor een richtlijn opgesteld overeenkomstig haar mededeling van 20 mei 1998 over de aanpassing en bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau en daarbij rekening gehouden met de representativiteit van de overeenkomstsluitende partijen en de rechtsgeldigheid van de bepalingen van de overeenkomst; de ondertekenende partijen zijn samen voldoende representatief voor de mobiele werknemers die op interoperabele grensoverschrijdende diensten van de spoorwegondernemingen worden ingezet.

(15) De Commissie heeft haar voorstel voor een richtlijn opgesteld overeenkomstig artikel 137, lid 2, van het Verdrag, dat bepaalt dat in richtlijnen op sociaal gebied "wordt vermeden zodanige administratieve, financiële en juridische verplichtingen op te leggen dat de oprichting en ontwikkeling van kleine en middelgrote ondernemingen daardoor zou kunnen worden belemmerd".

(16) Deze richtlijn en de overeenkomst stellen minimumvoorschriften vast; de lidstaten en/of sociale partners moeten de mogelijkheid hebben gunstigere bepalingen te handhaven of in te voeren.

(17) De Commissie heeft het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's in kennis gesteld door toezending van de tekst van het voorstel voor een richtlijn betreffende de overeenkomst.

(18) Het Europees Parlement heeft op ….. een resolutie over de overeenkomst van de sociale partners aangenomen.

(19) De tenuitvoerlegging van de overeenkomst draagt bij tot de verwezenlijking van de in artikel 136 van het Verdrag bedoelde doelstellingen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Deze richtlijn beoogt de tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) van 27 januari 2004 inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten.

De tekst van de overeenkomst is als bijlage bij deze richtlijn gevoegd.

Artikel 2

De lidstaten kunnen gunstigere bepalingen dan die in deze richtlijn handhaven of invoeren.

Article 3

Onverminderd de bepalingen van de in de bijlage opgenomen overeenkomst over de evaluatie en herziening door de ondertekenende partijen brengt de Commissie na overleg met de sociale partners op communautair niveau en drie jaar na de in artikel 5 vermelde datum aan de Raad

en het Europees Parlement verslag uit over de uitvoering van deze richtlijn in de context van de ontwikkeling van de spoorwegsector.

Artikel 4

De lidstaten stellen het stelsel van sancties vast dat van toepassing is op overtredingen van de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de tenuitvoerlegging van die sancties te verzekeren. De aldus vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 5 vermelde datum van deze bepalingen in kennis en delen haar alle latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee.

Artikel 5

De lidstaten doen, na raadpleging van de sociale partners, de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden die nodig zijn om uiterlijk […] aan deze richtlijn te voldoen, of zorgen er uiterlijk op die datum voor dat de sociale partners bij overeenkomst de nodige bepalingen invoeren. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mee, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

De lidstaten treffen alle nodige maatregelen opdat zij te allen tijde voor de op grond van deze richtlijn vereiste resultaten kunnen instaan. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 6

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 7

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad
De Voorzitter

Overeenkomst inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten, afgesloten door de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) en de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER)

GELET OP

- de ontwikkeling van het spoorvervoer, die modernisering van het systeem en het ontwikkelen van een trans-Europees vervoersnet en dus van interoperabele diensten noodzakelijk maakt,

- de noodzaak het grensoverschrijdend vervoer te ontwikkelen en tegelijkertijd zorg te dragen voor de gezondheid en veiligheid van de mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verzorgen,

- het feit dat voorkomen moet worden dat mededinging uitsluitend op verschillen in de arbeidsvoorwaarden wordt gebaseerd,

- het belang van de ontwikkeling van het spoorvervoer binnen de Europese Unie,

- de overtuiging dat deze doelstellingen bereikt kunnen worden door het opstellen van gemeenschappelijke regels inzake de minimumeisen voor het inzetten van mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verzorgen,

- de overweging dat het aantal mobiele werknemers de komende jaren zal toenemen,

- het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid de artikelen 138 en 139, lid 2,

- Richtlijn 93/104/EG (gewijzigd door Richtlijn 2000/34/EG), met name de artikelen 14 en 17,

- het Verdrag inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome, 19 juni 1980),

- het feit dat artikel 139, lid 2, van het Verdrag bepaalt dat de tenuitvoerlegging van de op communautair niveau gesloten overeenkomsten geschiedt op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen, door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie,

- het feit dat de ondertekenende partijen bij deze een dergelijk verzoek doen,

ZIJN DE ONDERTEKENENDE PARTIJEN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

Artikel 1

Toepassingsgebied

Deze overeenkomst is van toepassing op mobiel spoorwegpersoneel dat wordt ingezet voor interoperabele grensoverschrijdende diensten van de spoorwegondernemingen.

Deze overeenkomst is van facultatieve toepassing op lokaal en regionaal grensoverschrijdend personenvervoer, op grensoverschrijdend vrachtvervoer met bestemmingen die niet verder dan 15 kilometer aan gene zijde van de grens gelegen zijn, en op het verkeer van en naar de officiële grensstations die op de in de bijlage opgenomen lijst staan vermeld.

Deze overeenkomst is eveneens facultatief voor treinen op "grensoverschrijdende trajecten", waarbij zowel het vertrek- als aankomstpunt zich op de infrastructuur van één bepaalde lidstaat bevindt, maar waarbij onderweg gebruik wordt gemaakt van de infrastructuur van een andere lidstaat, zonder er evenwel te stoppen (hetgeen dus als een nationale vervoersoperatie kan worden beschouwd).

Wat mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verzorgen betreft, is Richtlijn 93/104/EG niet van toepassing op die aspecten waarvoor in de onderhavige overeenkomst meer specifieke bepalingen zijn opgenomen.

Artikel 2

Definities

Op de onderhavige overeenkomst zijn de volgende definities van toepassing:

(1) "interoperabele grensoverschrijdende diensten": grensoverschrijdende diensten waarvoor de spoorwegondernemingen in het bezit dienen te zijn van ten minste twee veiligheidscertificaten zoals bedoeld in Richtlijn 2001/14/EG;

(2) "mobiele werknemer die interoperabele grensoverschrijdende diensten verricht": iedere werknemer die als lid van een treinbemanning per werkdag gedurende meer dan één uur voor interoperabele grensoverschrijdende diensten wordt ingezet;

(3) "arbeidstijd": de tijd waarin de werknemer werkzaam is, ter beschikking van de werkgever staat en zijn werkzaamheden of functie uitoefent, overeenkomstig de nationale wetten en/of gebruiken;

(4) "rusttijd": de tijd die geen arbeidstijd is;

(5) "nachttijd": een tijdvak van ten minste zeven uren, als vastgesteld bij de nationale wetgeving, dat in ieder geval de periode tussen vierentwintig uur en vijf uur omvat;

(6) "nachtarbeid": elke dienst waarbij gedurende ten minste drie uur binnen de nachttijd wordt gewerkt;

(7) "rusttijd buitenshuis": dagelijkse rustperiode die niet kan worden doorgebracht op de gewone verblijfplaats ("thuis") van de mobiele werknemer;

(8) "machinist": iedere werknemer die belast is met het besturen van een locomotief;

(9) "rijtijd": de duur van een geprogrammeerde activiteit gedurende de uitvoering waarvan de machinist verantwoordelijk is voor het besturen van een locomotief, met uitsluiting van de tijd die is voorzien voor het in- en uitschakelen van de machines. Geprogrammeerde onderbrekingen waarin de machinist verantwoordelijk blijft voor de besturing vallen wel onder de rijtijd.

Artikel 3

Dagelijkse rusttijd thuis

De dagelijkse rusttijd thuis dient ten minste twaalf aaneengesloten uren per tijdvak van 24 uur te omvatten.

De duur van deze rustperiode kan eenmaal per tijdvak van zeven dagen worden teruggebracht tot negen aaneengesloten uren. In een dergelijk geval wordt het verschil tussen de twaalf-urige en de kortere rustperiode toegevoegd aan de eerstvolgende rusttijd thuis.

Tussen twee dagelijkse rustperioden buitenshuis mag geen dagelijkse rustperiode worden vastgesteld die aanzienlijk is ingekort.

Artikel 4

Dagelijkse rusttijd buitenshuis

De dagelijkse rusttijd buitenshuis dient ten minste acht aaneengesloten uren per tijdvak van 24 uur te omvatten.

Een buitenshuis doorgebrachte dagelijkse rustperiode dient te worden gevolgd door een dagelijkse rustperiode thuis[14].

Aanbevolen wordt er zorg voor te dragen dat de mobiele werknemers de rusttijd buitenshuis op een comfortabele wijze kunnen doorbrengen.

Artikel 5

Pauzes

a) Machinisten

Indien de arbeidstijd van een machinist meer dan acht uur bedraagt, dient hij gedurende de werkdag een pauze van ten minste 45 minuten te krijgen;

of,

indien de arbeidstijd tussen 6 en 8 uur bedraagt, dient deze pauze ten minste 30 minuten te bedragen en gedurende de werkdag te worden genoten.

De duur van de pauze en het moment waarop deze genoten kan worden, dienen te volstaan om de werknemer daadwerkelijk te laten uitrusten. Indien er sprake is van een vertraging van de treinen mogen de pauzes aan de ontwikkelingen op de werkdag in kwestie worden aangepast.

---

[14] Partijen zijn het erover eens dat de onderhandelingen over een tweede, aansluitende rustperiode buitenshuis en compensatie voor rustperioden buitenshuis mogen worden gevoerd door de sociale partners en de spoorwegondernemingen of de nationale autoriteiten, afhankelijk van het feit welke partij de meest geëigende onderhandelingspartner is. Twee jaar na ondertekening van deze overeenkomst zullen opnieuw onderhandelingen op Europees niveau plaatsvinden over het aantal aansluitende rustperioden buitenshuis en de compensatie voor rustperioden buitenshuis.

Een deel van de pauze dient te worden gegeven tussen het derde en zesde werkuur.

Artikel 5 a) is niet van toepassing indien er een tweede machinist is. In dat geval gelden de nationale bepalingen voor het toekennen van pauzes.

b) Begeleidend personeel

Begeleidend personeel heeft recht op een pauze van 30 minuten, indien de arbeidstijd meer dan zes uur bedraagt.

Artikel 6

Wekelijkse rusttijd

Iedere mobiele werknemer die interoperabele grensoverschrijdende diensten verricht, heeft per periode van zeven dagen recht op een rusttijd van ten minste 24 ononderbroken uren, vermeerderd met de in artikel 3 genoemde twaalf uur dagelijkse rusttijd.

Mobiele werknemers hebben per jaar recht op 104 rustperioden van 24 uur, met inbegrip van de 52 wekelijkse rustperioden van 24 uur.

Hieronder vallen ook

– 12 dubbele rustperioden (van 48 uur plus de dagelijkse rusttijd van 12 uur), met de garantie dat deze op een zaterdag en zondag vallen.

en

– 12 dubbele rustperioden (van 48 uur plus de dagelijkse rusttijd van 12 uur) zonder de garantie dat die dubbele rustperiode op een zaterdag en/of zondag valt.

Artikel 7

Rijtijd

De rijtijd, zoals gedefinieerd in artikel 2, bedraagt maximaal negen uur indien de dienst overdag wordt uitgevoerd, en acht uur indien de dienst gedurende de nacht, tussen twee dagelijkse rustperioden, wordt uitgevoerd.

De maximum-rijtijd per periode van twee weken bedraagt 80 uur.

Artikel 8

Controle

Met het oog op de naleving van de onderhavige overeenkomst moet er een diensttabel worden bijgehouden met daarop vermeld de dagelijkse arbeids- en rusturen van het mobiele personeel. Gegevens aangaande het aantal daadwerkelijke arbeidsuren dienen beschikbaar te zijn. Deze diensttabel dient ten minste één jaar bij de onderneming bewaard te worden.

Artikel 9

Anti-regressiebepaling

De tenuitvoerlegging van deze overeenkomst mag in geen geval gebruikt worden als een rechtvaardiging voor het verlagen van het algemeen beschermingsniveau van mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verzorgen.

Artikel 10

Follow-up van de overeenkomst

De ondertekenaars van deze overeenkomst zullen de omzetting en toepassing ervan blijven volgen in het kader van het Comité voor de sectoriële dialoog "spoorwegen" (ingesteld overeenkomstig Besluit 98/500/EG van de Europese Commissie).

Artikel 11

Evaluatie

Twee jaar na ondertekening van deze overeenkomst zullen partijen de bepalingen ervan evalueren in het licht van de eerste ervaringen met de ontwikkeling van het interoperabele grensoverschrijdende vervoer.

Artikel 12

Herziening

Twee jaar na het verstrijken van de uitvoeringsperiode, zoals vastgesteld door het besluit van de Raad tot instelling van deze overeenkomst, zullen partijen bovenstaande bepalingen herzien.

Brussel, 27 januari 2004

Namens de CER

Giancarlo CIMOLI

Voorzitter

Johannes LUDEWIG

Uitvoerend directeur

Francesco FORLENZA

Voorzitter van het comité van directeuren Personeelszaken

Jean-Paul PREUMONT

Adviseur Sociale zaken

Namens de ETF

Norbert HANSEN

Voorzitter van de sectie Spoorwegen

Jean-Louis BRASSEUR

Vice-voorzitter van de sectie Spoorwegen

Doro ZINKE

Secretaris-generaal

Sabine TRIER

Secretaris Beleid

Bijlage

LIJST VAN OFFICIËLE GRENSSTATIONS DIE BUITEN DE 15-KILOMETERGRENS ZIJN GELEGEN EN WAARVOOR DEZE OVEREENKOMST VAN FACULTATIEVE TOEPASSING IS

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (I)

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Directive du Conseil concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière.

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

La nécessité de l'action communautaire se justifie du fait que les partenaires sociaux, dans le cadre de la procédure prévue par l'article 139, paragraphe 1, du traité, sont convenus de la nécessité d'une action communautaire en la matière et qu'ils ont demandé la mise en œuvre de leur accord conclu au niveau communautaire par une décision du Conseil sur proposition de la Commission, en vertu de l'article 139, paragraphe 2, du traité. De plus, comme l'énonce le préambule de la directive 2003/88/CE des normes spécifiques prévues par d'autres instruments communautaires en ce qui concerne par exemple, les périodes de repos, le temps de travail, le congé annuel et le travail de nuit de certaines catégories de travailleurs doivent prévaloir sur les dispositions de cette directive. Enfin dans une affaire concernant la directive 93/104/CE, codifiée par la directive 2003/88/CE, la Cour de Justice a énoncé ce qui suit :"Dès lors que le Conseil a constaté la nécessité d'améliorer le niveau existant de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs et d'harmoniser, dans le progrès, les conditions existant dans ce domaine, la réalisation d'un tel objectif par voie de prescriptions minimales suppose nécessairement une action d'envergure communautaire qui, du reste, laisse, comme en l'occurrence, dans une large mesure aux États membres le soin de prendre les modalités d'application nécessaire[15]."

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?

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

[15] Affaire C-84/94, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord contre le Conseil de l'Union européenne, Recueil de jurisprudence 1996, page I-5755

requis conformément à la Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001. Tous les États membres, à l'exception de Chypre et de Malte, possèdent des entreprises de chemins de fer.

3. *Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?*

Les entreprises devront adapter les horaires de travail de leur personnel mobile circulant en service transfrontalier afin que ceux-ci respectent les dispositions de l'accord.

4. *Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir?*

La proposition définit un cadre commun de normes minimales concernant certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière. Cependant, la législation des États membres et/ou des conventions collectives nationales prévoient souvent un niveau général de protection au moins équivalent pour le personnel mobile. Du point de vue des entreprises, la proposition met en place des conditions équitables pour les entreprises du transport ferroviaire sans contenir aucune disposition pouvant être jugée restrictive au plan de l'accès au marché de nouveaux exploitants. Elle devrait favoriser une amélioration de l'organisation du travail et donc se traduire par des gains de productivité. Enfin, cette proposition fruit d'une démarche négociée au niveau communautaire, devrait renforcer la cohésion du secteur notamment en termes de relations sociales.

5. *La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?*

L'accord et la proposition de directive n'établissent aucune distinction entre les travailleurs des petites ou moyennes entreprises et les autres travailleurs. Cependant, les normes minimales en matière de santé et de sécurité des travailleurs ne devraient pas être subordonnés à la taille de l'entreprise.

Il est à noter que la clause 4 de l'accord prévoit que des adaptations concernant un second repos hors résidence ou la compensation des repos hors résidence, peuvent intervenir à l'issue de négociations ouvertes directement au niveau de l'entreprise ce qui permet un ajustement des règles applicables au plus près encore de l'entreprise directement concernée.

CONSULTATION

6. *Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition, et exposé des éléments essentiels de leur position*

Non applicable, vu qu'il s'agit d'un accord conclu à l'initiative des partenaires sociaux au niveau communautaire.