COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 8.2.2005
COM(2005) 32 final

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

relativa ao acordo celebrado entre a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

I. OBJECTIVO DA PROPOSTA

1. A presente proposta visa dar aplicação ao acordo anexado relativo a certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras, celebrado em 27 de Janeiro de 2004 entre a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF).

2. Por carta de 20 de Dezembro de 2002, os parceiros sociais do sector ferroviário, a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), informaram a Comissão da sua intenção de encetar negociações sobre as condições de trabalho do pessoal que presta serviços transfronteiriços.

3. Em 27 de Janeiro de 2004 estas duas organizações celebraram um acordo sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras. As partes signatárias transmitiram o acordo à Comissão Europeia, pedindo que fosse aplicado através de uma decisão do Conselho, sob proposta da Comissão, como previsto no n.º 2 do artigo 139.º do Tratado.

II. CONTEXTO JURÍDICO

4. No domínio da política social, o Tratado reconhece aos parceiros sociais a nível comunitário um papel fundamental e sui generis. O n.º 2 do artigo 138.º prevê que qualquer iniciativa neste domínio deve ser objecto de uma consulta prévia dos parceiros sociais sobre a possível orientação da acção comunitária e, posteriormente, sobre o conteúdo da proposta prevista.

5. O n.º 1 do artigo 139.º do Tratado vai mais longe, prevendo a possibilidade de os parceiros sociais a nível comunitário iniciarem, se o desejarem, um diálogo que poderá conduzir a relações contratuais, incluindo acordos. Neste caso, o Tratado não impõe qualquer obrigação de consulta prévia.

6. Estes acordos serão aplicados, quer de acordo com os processos e práticas próprios dos parceiros sociais e dos Estados-Membros quer, nas matérias abrangidas pelo artigo 137.º, a pedido conjunto das partes signatárias, com base em decisão adoptada pelo Conselho, sob proposta da Comissão (n.º 2 do artigo 139.º).

7. Na sua Comunicação «Adaptar e promover o diálogo social a nível comunitário»1, a Comissão sublinhava que previamente à apresentação ao Conselho de qualquer proposta legislativa relativa à aplicação de um acordo, a Comissão efectua um estudo tomando em consideração a representatividade das partes contratantes, o respectivo

---

[1] Comunicação da Comissão - Adaptar e promover o diálogo social a nível comunitário (COM(98) 322 final de 20.5.1998); ver igualmente a Comunicação relativa à aplicação do Protocolo relativo à política social apresentada pela Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu (COM(93) 600 final de 14.12.1993).

mandato e a legalidade de cada cláusula da convenção colectiva nos termos do direito comunitário e das disposições respeitantes às pequenas e médias empresas.

8. Esse estudo é apresentado de seguida.

III. ANÁLISE DO ACORDO

Representatividade das partes contratantes e respectivo mandato

9. As organizações signatárias do acordo são a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF). Estas duas organizações são membros do comité de diálogo sectorial «caminhos-de-ferro», instituído em conformidade com a Decisão da Comissão de 20 de Maio de 1998 relativa à criação de Comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu2.

10. As informações prestadas pelas partes signatárias provam que estas pertencem a um sector específico e estão organizadas a nível europeu. Além disso, são constituídas por organizações que são, por sua vez, membros reconhecidos das estruturas dos parceiros sociais dos Estados-Membros e têm capacidade de negociar acordos, sendo representativas em quase todos os Estados-Membros. Por fim, dispõem de estruturas adequadas que lhes permitem participar de maneira eficaz no processo de consulta.

11. O acordo celebrado por estas organizações incide sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras. As organizações signatárias transmitiram informações relativas ao seu carácter representativo. As informações comunicadas indicam que as referidas organizações são suficientemente representativas dos trabalhadores móveis no sector ferroviário, incluindo os que efectuam serviços de interoperabilidade transfronteiras. Trata-se, sem margem de dúvida, das principais organizações de parceiros sociais do sector. A CER representa 24 empresas do sector ferroviário repartidas por 22 Estados-Membros da UE. Excluindo Malta e Chipre, que não dispõem de rede ferroviária, a Suécia é o único Estado-Membro em que a CER não tem filiados. O conjunto dos respectivos membros reagrupa cerca de 95% do emprego total no sector das empresas de transporte ferroviário. No que se refere aos sindicatos, o acordo foi assinado pela ETF, cuja secção «caminhos-de-ferro» representa o pessoal do sector em 22 Estados-Membros. Exceptuando Malta e Chipre, a Estónia é o único Estado-Membro onde a ETF não está presente. Esta federação representa a grande maioria dos trabalhadores sindicalizados do sector.

12. Importa referir que, no seguimento da adaptação do quadro legislativo comunitário no sector ferroviário, em Março de 2001, surgiram novas organizações representativas dos interesses dos gestores de infra-estruturas e das empresas de transporte ferroviário a nível europeu. Trata-se, por um lado, da EIM (European Rail Infrastructure Managers), cujos membros não empregam pessoal móvel na acepção do acordo e que, por conseguinte, não serão directamente afectados pelas disposições

---

2 Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de Comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu (JO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

nele previstas3 e, por outro lado, da ERFA (European Rail Freight Association/Association Européenne du Fret Ferroviaire), representante de novas empresas de transporte ferroviário de mercadorias, que não pode actualmente ser considerada como parceiro social com base nos critérios da Decisão da Comissão de 20 de Maio de 1998, designadamente o critério relativo à capacidade de negociar acordos.

13. Do lado dos sindicatos, existe uma outra associação europeia que reúne diversos sindicatos independentes de maquinistas. Trata-se da ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas), organização fundada em 1989 que está filiada na Confédération Européenne des Syndicats Indépendants (CESI). A ALE é muito específica, estando limitada apenas aos maquinistas. Esta organização não é reconhecida como interlocutor pelos empregadores europeus, pelo que não participa no diálogo social. Além do mais, uma eventual presença da ALE na mesa de negociações não teria alterado a representatividade das partes signatárias. A categoria profissional dos maquinistas está já coberta pela ETF, que abrange também todos os outros trabalhadores móveis (ver quadro seguinte).

UE25 / *Empregadores*	Número médio de trabalhadores	Em % do número total de trabalhadores do sector	Maquinistas	Maquinistas que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras	Outros trabalhadores móveis	Outros trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras
Total 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)
Outras organizações europeias representativas de empresas de transporte ferroviário	25.000 (3)		2.280(6)	298 (6)	-	

3 O que foi confirmado pela EIM numa reunião organizada com os serviços da Comissão.

UE25 / Trabalhadores	Inscritos	Em % do número conhecido de trabalhadores inscritos numa organização sindical	Maquinistas inscritos	Outros trabalhadores móveis inscritos
Total sector	889.440(7)	100		
ETF	711.552(8) 752.078(9)	80 (8)	72.380(9)	73.599 (9)
Outras organizações europeias representativas de trabalhadores do sector ferroviário	73.080(10)		73.080 (10)	

Fontes :

(1) Union internationale des chemins de fer (UIC), *Statistiques des chemins de fer - synthèse - résultats provisoires 2002* (dados incompletos para o Reino Unido).

(2) Dados comunicados pela CER relativos a 2004.

(3) Comissão Europeia, Direcção-Geral da Energia e dos Transportes, *European Union Energy & Transport in Figures 2003*. Estes dados, relativos a 2001 e à UE 15, não se referem a uma organização europeia mas sim à soma dos efectivos das empresas não filiadas na CER.

(4) Estimativa baseada no pressuposto de que a CER representa 94,7 % dos maquinistas. De acordo com os cálculos, o número total dos maquinistas representa 12,67 % do emprego total do sector.

(5) Estimativa baseada no pressuposto de que a CER representa 94,7 % dos outros trabalhadores móveis. De acordo com os cálculos, o número total dos outros trabalhadores móveis representa 7,65 % do emprego total do sector.

(6) Dados comunicados pela ERFA relativos a 2004.

(7) Estimativa baseada numa densidade de filiação sindical de 85 %, tendo por base os dados da UIC (1). O estudo publicado pelo EIRO (Observatório Europeu das Relações Laborais) em Março de 2000 sobre as relações laborais no sector ferroviário aponta para uma densidade que em nove dos 15 Estados-Membros se eleva a 90 % ou mais (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html). De acordo com as estimativas, a densidade de filiação sindical neste sector nos 10 novos Estados-Membros é igualmente muito elevada, dada a proximidade das suas empresas ferroviárias com o sector público.

(8) De acordo com o relatório «*Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE*» apresentado em Dezembro de 2000 pela Universidade Católica de Lovaina (estudo realizado por conta da Comissão Europeia, DG Emprego e Assuntos Sociais), a ETF representa 80 % do número conhecido de trabalhadores inscritos numa organização sindical. Este valor é também considerado realista como base para a UE 25.

(9) Dados comunicados pela ETF relativos a 2004. Estes valores referem-se exclusivamente aos trabalhadores em actividade.

(10) Dados comunicados pela ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas) relativos a 2004. A ALE está presente apenas em 10 Estados-Membros. Importa referir que 34.000 maquinistas representados pela ALE provêm de um único Estado-Membro.

14. A Comissão informou estas três organizações do conteúdo do acordo e da sua intenção de o apresentar ao Conselho tendo em vista a adopção de uma decisão.

15. As três organizações lamentaram não terem estado presentes na mesa de negociações.

16. Como indicado pelo Tribunal de Primeira Instância no seu acórdão de 17 de Junho de 1998 no processo UEAPME4, o direito comunitário não confere «a nenhum parceiro social, sejam quais forem os interesses que afirmem representar, um direito geral a participar em qualquer negociação (...). O simples facto de a recorrente ter, no caso em apreço, por diversas vezes, solicitado à Comissão autorização para participar nas negociações iniciadas por outros parceiros sociais não modifica a situação, pois o domínio da fase de negociação propriamente dita cabe apenas à iniciativa dos parceiros sociais interessados e não à Comissão».

17. O Tribunal afirmou também que incumbe à Comissão e ao Conselho verificar se, na perspectiva do conteúdo do acordo em causa, os parceiros sociais signatários deste último têm uma representatividade cumulada suficiente (ponto 90). Deve sublinhar-se que as três organizações em causa não são actualmente consideradas representativas do sector, pelo que não são consultadas pela Comissão a título do artigo 138.º do Tratado.

18. Os dois quadros acima apresentados oferecem uma visão geral do emprego no sector ferroviário (empresas de transporte ferroviário) e, na medida do possível, uma estimativa do pessoal móvel (maquinistas e outros trabalhadores móveis). Com base nos dados existentes, é possível estimar o pessoal móvel total no sector em cerca de 20 % do efectivo total de pessoal, ou seja, cerca de 210.000 pessoas, 12 % das quais efectuam serviços de interoperabilidade transfronteiras (25.000 trabalhadores). Ao nível dos empregadores, a CER emprega quase 95% do número total de trabalhadores. A ETF representa cerca de 80% do pessoal sindicalizado.

19. No que respeita aos maquinistas, o seu número total na UE 25 é estimado em cerca de 133.000. Se no segundo quadro a soma do número de maquinistas inscritos na ETF e na ALE ultrapassa esse valor, isso deve-se à existência de inscrições duplas ou ao facto de os sindicatos englobarem frequentemente nos seus aderentes os reformados, os desempregados e outros trabalhadores não activos. Em contrapartida, os valores relativos à ETF referem-se exclusivamente a trabalhadores em actividade.

20. A Comissão conclui, por conseguinte, que a ETF representa uma grande proporção dos trabalhadores móveis que efectuam serviços de interoperabilidade transfronteiras, incluindo mais de metade dos maquinistas.

21. A representatividade da ETF é, pois, incontestável, considerando o âmbito de aplicação do acordo celebrado pelos parceiros sociais.

22. A organização que representa os empregadores (CER) engloba a maior parte das empresas do sector, que empregam a maior parte dos trabalhadores em questão.

23. Com base nas informações recolhidas, constata-se que a CER e a ETF dispunham de um mandato dos seus membros nacionais para negociar o acordo sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras e que, além disso, representam uma grande proporção do sector e satisfazem o critério de representatividade.

---

[4] Acórdão do Tribunal de Primeira Instância (Quarta Secção alargada) de 17 de Junho de 1998 no processo T-135/96, Union Européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises (UEAPME) contra Conselho da União Europeia, Colectânea da Jurisprudência 1998, página II-02335, ponto 78.

24. Conclui-se que as partes signatárias do acordo em questão têm representatividade suficiente no que respeita ao sector dos transportes ferroviários em geral e aos trabalhadores potencialmente abrangidos pelas disposições do acordo.

Cumprimento das disposições relativas às pequenas e médias empresas

25. Nos termos do n.º 2 do artigo 137.º do Tratado, a legislação em matéria de política social deve evitar impor disciplinas administrativas, financeiras e jurídicas que sejam contrárias à criação e ao desenvolvimento de pequenas e médias empresas (PME).

26. O acordo não estabelece qualquer distinção entre trabalhadores de pequenas e médias empresas e os outros trabalhadores, o que não é, porém, imposto pela referida disposição do Tratado.

27. Como referido pelo Tribunal de Justiça no acórdão proferido no processo Kirsammer-Hack5, esta disposição do Tratado indica que as PME podem ser objecto de medidas económicas especiais. Em contrapartida, não se opõe a que tais empresas sejam objecto de medidas vinculativas.

28. A referida disposição visa principalmente impedir que sejam impostas mais restrições do que as estritamente necessárias para atingir o objectivo essencial de qualquer acção neste domínio, designadamente a protecção da saúde e da segurança dos trabalhadores.

29. O presente acordo não estabelece restrições administrativas, financeiras ou jurídicas adicionais relativamente à legislação comunitária em vigor neste domínio, designadamente a Directiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Novembro de 2003, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho. O sector dos transportes ferroviários é coberto por esta directiva.

30. O facto de o acordo prever a possibilidade de se introduzirem certas adaptações no seguimento de negociações encetadas directamente ao nível da empresa (no que respeita a um segundo descanso fora do domicílio ou à compensação de descansos fora do domicílio) mostra que as regras aplicáveis podem ser ajustadas tendo em conta ainda em maior medida as necessidades das empresas directamente interessadas, nomeadamente das pequenas e médias empresas.

31. Deste modo, a Comissão conclui que o acordo respeita as disposições relativas às pequenas e médias empresas.

«Legalidade» das cláusulas do acordo

32. A Comissão examinou atentamente cada uma das cláusulas do acordo, não tendo encontrado quaisquer disposições contrárias ao direito comunitário. As obrigações impostas aos Estados-Membros não decorrem directamente do acordo entre os parceiros sociais, mas das modalidades de aplicação do referido acordo nos termos da directiva. As partes prevêem que, no que diz respeito aos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras, a Directiva 2003/88/CE

---

[5] Acórdão do Tribunal de 30 de Novembro de 1993, processo C-189/91, *Kirsammer-Hack*, Colectânea da Jurisprudência 1993, página I-06185, ponto 34.

do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Novembro de 2003, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho não se aplicará aos aspectos relativamente aos quais o acordo inclua disposições mais específicas. Os pontos que a seguir se expõem retomam a avaliação do conteúdo do acordo efectuada pela Comissão.

Avaliação do acordo

33. A Directiva 93/104/CE6 de 23 de Novembro de 1993 estabeleceu pela primeira vez num texto comunitário prescrições mínimas destinadas a promover a melhoria das condições de trabalho, a fim de assegurar um melhor nível de protecção da segurança e da saúde dos trabalhadores.

34. Esta directiva aplicava-se a todos os sectores de actividade, com excepção dos transportes aéreos, ferroviários, rodoviários, marítimos, fluviais e lacustres, da pesca marítima, de outras actividades marítimas, bem como das actividades dos médicos em formação. A Directiva 2000/34/CE de 22 de Junho de 2000 alterou a directiva de 23 de Novembro de 1993 a fim de abranger os sectores e actividades anteriormente excluídos. Por razões de clareza e de segurança jurídica, a Directiva 2003/88/CE, de 4 de Novembro de 2003, codificou a Directiva 93/104/CE, de 23 de Novembro de 1993, e a Directiva 2000/34/CE, de 22 de Junho de 2000. Tendo revogado as duas directivas precedentes, a Directiva 2003/88/CE é a partir de agora o texto em vigor.

35. Por conseguinte, o sector dos transportes ferroviários é actualmente coberto pela Directiva 2003/88/CE, de 4 de Novembro de 2003. Importa referir que, nos termos do artigo 14.º desta directiva, podem estabelecer-se noutros instrumentos comunitários disposições mais específicas em matéria de organização do tempo de trabalho relativamente a determinadas ocupações ou actividades profissionais. Por outro lado, em conformidade com o n.º 3, alínea e), do seu artigo 17.º são permitidas derrogações aos artigos 3.º, 4.º, 5.º, 8.º e 16.º da mesma directiva, sob determinadas condições, para as pessoas que trabalham no transporte ferroviário.

36. As legislações nacionais podem, assim, prever condições de trabalho específicas para as pessoas que trabalham a bordo de comboios. Por conseguinte, no que respeita às pessoas afectas a operações transfronteiras, para evitar que sejam adoptadas medidas nacionais eventualmente divergentes, só uma acção comunitária permitirá fixar condições de trabalho coordenadas e homogéneas, que se tornam ainda mais necessárias face ao previsível desenvolvimento do tráfego ferroviário transfronteiriço.

37. É neste contexto que se insere o acordo sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras, celebrado entre a CER e a ETF.

38. A Comissão já exprimiu o seu apoio à negociação entre os parceiros sociais neste domínio. Assim, durante o debate sobre o «segundo pacote ferroviário» no Conselho dos Transportes de 28 de Março de 2003, a Comissão fez uma declaração para a acta na qual afirma que « apoia e incentiva plenamente os trabalhos em curso realizados

---

6 Directiva 93/104/CE do Conselho, de 23 de Novembro de 1993, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho (JO L 307 de 13.12.1993, p. 18).

no âmbito do Diálogo Social Europeu pelos parceiros sociais, de acordo com o artigo 139.º do Tratado, relativamente à harmonização dos períodos de condução e de repouso dos maquinistas e do pessoal que acompanha os comboios »7.

39. A Comissão é favorável à iniciativa dos parceiros sociais por diversas razões.

40. Em primeiro lugar, ao estabelecer prescrições mínimas em matéria de tempo de trabalho, o acordo aplica os pontos 7, 8 e 19 da Carta Comunitária dos Direitos Sociais Fundamentais dos Trabalhadores, visados no artigo 136.º do Tratado, bem como o artigo 31.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

41. Por outro lado, este acordo estabelece um equilíbrio entre a necessidade de garantir a protecção adequada da saúde e da segurança do pessoal móvel que presta serviços de interoperabilidade transfronteiras e as exigências de uma adequada flexibilidade de funcionamento das empresas de transporte ferroviário, na perspectiva de um espaço ferroviário europeu integrado. Este acordo é plenamente coerente com o «primeiro pacote ferroviário», constituído pelas directivas8 aprovadas pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu que abrem o mercado internacional de transporte ferroviário de mercadorias entre 2003 e 2008 e que conduzirão a um aumento do tráfego transfronteiriço.

42. O acordo está igualmente em conformidade, em todos os seus aspectos, com a Directiva 2003/88/CE de 4 de Novembro de 2003, uma vez que prevê disposições específicas para o pessoal móvel que presta serviços de interoperabilidade transfronteiras. Note-se que, no que respeita aos períodos de descanso diário, pausas e descanso semanal, o acordo contém disposições que vão no sentido de uma maior protecção dos trabalhadores abrangidos mas também de uma maior flexibilidade do que a prevista na directiva, a fim de responder mais adequadamente às exigências do sector. Com efeito, o acordo estabelece o princípio de períodos de repouso e de pausa superiores às prescrições mínimas fixadas pela directiva, mas prevê simultaneamente possibilidades de flexibilização destas regras a fim de ter em conta os condicionalismos inerentes ao sector ferroviário. Na mesma óptica, importa assinalar que o acordo introduz duas definições a fim de adaptar e precisar as disposições da Directiva 2003/88/CE de modo a ter em conta as especificidades e necessidades do sector: trata-se dos conceitos de «tempo de condução» e de «trabalhador móvel que presta serviços de interoperabilidade transfronteiras».

43. Por último, este acordo representa um êxito notável do diálogo social sectorial a nível comunitário, confirmando o papel fundamental dos parceiros sociais europeus na adaptação e complementação, a nível comunitário, das normas nacionais em matéria de condições de trabalho, e ilustra o papel que os parceiros sociais podem desempenhar na execução da estratégia de reformas económicas e sociais decidida em Lisboa e reforçada em Barcelona em Março de 2002, como indicado na Comunicação da Comissão intitulada «O diálogo social europeu, força de modernização e de mudança»9. A Comissão acredita firmemente, tal como o

---

7 Ver documento SEC(2003) 754 final, p. 8.

8 Directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE de 26 de Fevereiro de 2001 (JOCE L 75 de 15 de Março de 2001).

9 COM(2002) 341 final de 26.6.2002.

sublinhou na sua recente Comunicação «Parceria para a mudança»10, que a negociação constitui o meio mais adequado para solucionar questões relacionadas com a organização do trabalho e as relações de emprego, quer ao nível sectorial, quer intersectorial.

44. A Comissão considera, pois, que estão reunidas todas as condições para transmitir uma proposta tendo em vista a aplicação deste acordo através de uma decisão do Conselho.

IV. PROPOSTA DA COMISSÃO

45. Na sua Comunicação de 14 de Dezembro de 1993, a Comissão afirma que «se a aplicação de um acordo celebrado a nível comunitário intervier, a pedido conjunto dos parceiros sociais, por meio de uma decisão do Conselho sob proposta da Comissão, o Conselho não tem a possibilidade de alterar o acordo. Por esta razão, a Comissão cingir-se-á a propor, em qualquer dos casos, após estudo do acordo celebrado entre parceiros sociais, a adopção de uma decisão relativa ao acordo tal como ele foi assinado». No caso vertente, o instrumento proposto é uma directiva. Inclui, por conseguinte, as disposições habituais relativas à aplicação da directiva a nível nacional.

46. Além disso, a Comissão também considera que «a decisão do Conselho deve cingir-se a tornar vinculativas as disposições do acordo celebrado entre os parceiros sociais, por forma a que o texto do acordo não faça parte da decisão, mas constitua sim um anexo à mesma».

47. Por fim, a Comissão anunciou que «se o Conselho decidir, em conformidade com o procedimento previsto no último parágrafo do n.º 2 do artigo 139.º, não aplicar o acordo tal como celebrado pelos parceiros sociais, a Comissão retirará a sua proposta de decisão e estudará a oportunidade de propor, tendo em conta os trabalhos desenvolvidos, um instrumento legislativo no domínio em questão».

48. Por conseguinte, a Comissão não integrou o texto do acordo na sua proposta, apenas a esta o anexou. A Comissão reitera, aliás, que, se o Conselho vier a modificar o acordo celebrado entre os parceiros sociais, retirará a sua proposta.

Base jurídica

49. O n.º 2 do artigo 139.º do Tratado prevê que «os acordos celebrados ao nível comunitário serão aplicados, nas matérias abrangidas pelo artigo 137.º, a pedido conjunto das partes signatárias, com base em decisão adoptada pelo Conselho, sob proposta da Comissão». O acordo sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras incide sobre condições relativas à saúde e segurança dos trabalhadores, domínio abrangido pelo n.º 1 do artigo 137.º do Tratado. Esta matéria é um dos domínios em que o Conselho pode deliberar por maioria qualificada. Consequentemente, o n.º 2 do artigo 139.º constitui a base jurídica adequada para fundamentar a proposta da Comissão.

---

10 Comunicação da Comissão - Parceria para a mudança numa Europa alargada - Reforçar o contributo do diálogo social europeu (COM(2004) 557 final de 12.8.2004).

50. Este artigo não prevê a consulta do Parlamento Europeu relativamente aos pedidos dirigidos à Comissão pelos parceiros sociais. No entanto, a Comissão transmitiu-lhe igualmente esta proposta para que o Parlamento, se assim o entender, possa comunicar o seu parecer à Comissão e ao Conselho. O mesmo se aplica no que respeita ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

Forma do acto

51. No n.º 2 do artigo 139.º do Tratado, o termo «decisão» tem uma acepção genérica que permite a escolha do acto legislativo em conformidade com o artigo 249.º do Tratado. Compete à Comissão propor ao Conselho o mais apropriado dos três instrumentos vinculativos mencionados no referido artigo (regulamento, directiva ou decisão). No caso vertente, atendendo à natureza e ao conteúdo do documento dos parceiros sociais, torna-se claro que o acordo tem vocação para ser aplicado indirectamente por meio de disposições a transpor, pelos próprios Estados-Membros e/ou pelos parceiros sociais, para o direito interno dos Estados-Membros. Assim, o instrumento mais apropriado à sua aplicação é uma directiva do Conselho. Por outro lado, em conformidade com os compromissos assumidos, a Comissão considera que o texto do acordo não deve fazer parte da directiva, mas, antes, a ela ser anexado.

52. No que se refere ao articulado da sua proposta, a Comissão faz as seguintes observações:

Artigo 1.º

Este artigo limita-se a tornar obrigatório o acordo entre os parceiros sociais, o que constitui o objectivo de uma decisão do Conselho, adoptada em conformidade com o nº 2 do artigo 139.º do Tratado.

Artigo 2.º

Nos termos do artigo 2.º, as disposições da directiva prevêem apenas exigências mínimas, deixando aos Estados-Membros a possibilidade de adoptarem medidas mais favoráveis aos trabalhadores no domínio em causa.

Artigo 3.º

O artigo 3.º prevê que a Comissão apresente ao Conselho e ao Parlamento Europeu um relatório sobre a aplicação da directiva, no contexto da evolução do sector ferroviário, três anos após o termo do prazo de transposição das respectivas disposições para o ordenamento jurídico dos Estados-Membros. Este relatório da Comissão é autónomo em relação ao acompanhamento e à avaliação previstos pelas partes signatárias. Será elaborado após consulta dos parceiros sociais a nível comunitário.

Artigo 4.º

Este artigo impõe aos Estados-Membros a obrigação de preverem sanções com carácter efectivo, proporcionado e dissuasivo. No âmbito da aplicação do direito comunitário importa, como em qualquer sistema jurídico, por um lado, que sejam dissuadidos de infringir o direito comunitário todos aqueles que tenham obrigações

decorrentes do referido direito e, por outro, que sejam devidamente sancionados aqueles que o não respeitem.

Artigos 5.º a 7.º

Os artigos 5.º a 7.º contêm as disposições habituais relativas à transposição para o direito interno dos Estados-Membros e à entrada em vigor da directiva.

V. JUSTIFICAÇÃO DA DIRECTIVA EM RELAÇÃO À SUBSIDIARIEDADE

53. A proposta de directiva do Conselho relativa ao acordo celebrado entre a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras observa o princípio da subsidiariedade no que respeita aos seus dois elementos, necessidade e proporcionalidade, tal como consagrados no artigo 5.º do Tratado.

54. A necessidade de uma acção comunitária é justificada não só pelo facto de os parceiros sociais, em conformidade com o n.º 1 do artigo 139.º do Tratado, terem acordado quanto à necessidade de uma acção comunitária na matéria e celebrado um acordo a nível comunitário, solicitando que esse acordo seja aplicado com base numa decisão do Conselho, sob proposta da Comissão, por força do n.º 2 do artigo 139.º do Tratado, mas também pela importância do sector ferroviário a nível europeu.

55. Por outro lado, a proposta de directiva completa a legislação dos Estados-Membros, uma vez que estabelece um quadro comunitário flexível com vista a melhorar as condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras e a promover o tráfego ferroviário transfronteiras. Factor de clareza e de transparência para as empresas do sector, este quadro favorecerá o estabelecimento de uma concorrência leal no mercado interno.

56. Por último, devido à sua natureza e dimensão transnacional, a acção prevista só poderá ser desenvolvida a nível comunitário.

57. A directiva do Conselho responde à exigência de proporcionalidade na medida em que se limita a fixar os objectivos a alcançar. A directiva relativa ao acordo visa estabelecer disposições mais específicas em matéria de organização do tempo de trabalho para o pessoal que presta serviços transfronteiras, a fim de responder da melhor forma às necessidades de segurança dos trabalhadores e de flexibilidade das empresas do sector.

VI. CONCLUSÃO

58. O Conselho é convidado a adoptar a proposta de directiva do Conselho relativa ao acordo celebrado entre a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras.

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

relativa ao acordo celebrado entre a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 139.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,[11]

Considerando o seguinte:

(1) O presente acto respeita os direitos fundamentais e observa os princípios que são reconhecidos, nomeadamente, pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia. Em especial, o presente acto visa assegurar o pleno respeito do artigo 31.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, que prevê o direito de todos os trabalhadores a condições de trabalho saudáveis, seguras e dignas, a uma limitação da duração máxima do trabalho e a períodos de descanso diário e semanal, bem como a um período anual de férias pagas.

(2) Nos termos do n.° 2 do artigo 139.° do Tratado, os parceiros sociais podem pedir conjuntamente que os acordos celebrados ao nível comunitário sejam aplicados com base numa decisão adoptada pelo Conselho, sob proposta da Comissão.

(3) O Conselho aprovou a Directiva 93/104/CE relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho[12]. Os transportes ferroviários constituem um dos sectores de actividade excluídos do âmbito de aplicação da referida directiva. O Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram a Directiva 2000/34/CE que altera a Directiva 93/104/CE do Conselho a fim de abranger os sectores e actividades anteriormente excluídos dessa directiva.

---

[11] JO C […] de […], p. […]

[12] Directiva 93/104/CE do Conselho, de 23 de Novembro de 1993, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho (JO L 307 de 13.12.1993, p. 18), com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 2000, que altera a Directiva 93/104/CE do Conselho relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho, a fim de abranger os sectores e actividades excluídos dessa directiva (JO L 195 de 1.8.2000, p. 41).

(4) O Conselho aprovou a Directiva 2003/88/CE relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho[13], que codificou e revogou a Directiva 93/104/CE.

(5) O n.º 3, alínea e), do artigo 17.º da Directiva 2003/88/CE prevê a possibilidade de se estabelecerem derrogações aos artigos 3.º, 4.º, 5.º, 8.º e 16.º para os trabalhadores do transporte ferroviário que trabalham a bordo de comboios.

(6) A Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) informaram a Comissão da sua vontade de encetar negociações em conformidade com o n.º 1 do artigo 139.º do Tratado.

(7) Em 27 de Janeiro de 2004 estas duas organizações celebraram um acordo sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras.

(8) Este acordo inclui um pedido conjunto à Comissão no sentido de dar aplicação ao acordo através de uma decisão do Conselho sob proposta da Comissão, nos termos do n.° 2 do artigo 139.° do Tratado.

(9) A Directiva 2003/88/CE é aplicável aos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras, sem prejuízo das disposições mais específicas contidas na presente directiva e no acordo.

(10) O acto apropriado para aplicação do acordo é uma directiva na acepção do artigo 249.° do Tratado.

(11) Na perspectiva da realização do mercado interno do sector dos transportes ferroviários e das condições de concorrência nele existentes, os objectivos da presente directiva que visam a protecção da saúde e a segurança dos trabalhadores não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, pelo que se impõe uma acção ao nível comunitário, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.° do Tratado. A presente directiva não excede o que é necessário para atingir esses objectivos.

(12) A evolução do sector ferroviário europeu implica um seguimento atento do papel desempenhado pelos actuais e pelos novos intervenientes, a fim de assegurar um desenvolvimento harmonioso em toda a Comunidade. O diálogo social europeu neste domínio deve poder reflectir esta evolução e tomá-la em conta da melhor forma possível.

(13) Relativamente aos termos utilizados no acordo que não estão especificamente definidos no mesmo, a presente directiva deixa aos Estados-Membros a possibilidade de definir esses termos em conformidade com a legislação e as práticas nacionais, como é o caso das outras directivas em matéria de política social que utilizam termos análogos, na condição de as referidas definições serem compatíveis com o acordo.

(14) A Comissão elaborou a proposta de directiva em conformidade com a sua Comunicação de 20 de Maio de 1998 intitulada «Adaptar e promover o diálogo social

---

[13] Directiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Novembro de 2003, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho (JO L 299 de 18.11.2003, p. 9).

ao nível comunitário», tendo em conta o carácter representativo das partes contratantes e a legalidade de cada cláusula do acordo. As partes signatárias têm uma representatividade cumulada suficiente relativamente aos trabalhadores móveis dos caminhos-de-ferro afectos a serviços de interoperabilidade transfronteiras efectuados por empresas de transporte ferroviário.

(15) A Comissão elaborou a sua proposta de directiva em conformidade com o n.° 2 do artigo 137.° do Tratado, que dispõe que as directivas no domínio social devem evitar impor disciplinas administrativas, financeiras e jurídicas que sejam contrárias à criação e desenvolvimento de pequenas e médias empresas.

(16) A presente directiva e o acordo estabelecem normas mínimas. Os Estados-Membros e/ou os parceiros sociais podem manter ou introduzir disposições mais favoráveis.

(17) A Comissão informou o Parlamento Europeu, o Comité Económico e Social Europeu e o Comité das Regiões, tendo-lhes enviado o texto da sua proposta de directiva relativa ao acordo.

(18) O Parlamento Europeu aprovou, em ...., uma resolução sobre o acordo dos parceiros sociais.

(19) A aplicação do acordo contribui para a realização dos objectivos referidos no artigo 136.° do Tratado,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A presente directiva tem por objectivo dar aplicação ao acordo celebrado em 27 de Janeiro de 2004 entre a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras.

O texto do acordo consta do anexo.

Artigo 2.º

Os Estados-Membros podem manter ou introduzir disposições mais favoráveis do que as previstas na presente directiva.

Artigo 3.º

Sem prejuízo das disposições do acordo em anexo relativas à avaliação e revisão pelas partes signatárias, a Comissão, após consulta dos parceiros sociais a nível comunitário, apresentará ao Conselho e ao Parlamento Europeu um relatório sobre a aplicação da presente directiva no contexto da evolução do sector ferroviário, três anos após a data prevista no artigo 5.º.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros determinarão o regime das sanções aplicáveis às infracções às disposições nacionais aprovadas em aplicação da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a respectiva aplicação. As sanções decididas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificarão estas disposições à Comissão até à data indicada no artigo 5.º e comunicarão o mais rapidamente possível quaisquer alterações posteriores.

Artigo 5.º

Os Estados-Membros devem pôr em vigor, após consulta dos parceiros sociais, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até […] ou providenciar, até essa data, para que os parceiros sociais apliquem as disposições necessárias, por via de acordo. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

Os Estados-Membros devem tomar todas as disposições necessárias para, em qualquer momento, poderem garantir os resultados impostos pela presente directiva e devem informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas devem conter uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

Artigo 6.º

A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 7.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em […]

Pelo Conselho
O presidente

Acordo celebrado entre a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras

CONSIDERANDO

- o desenvolvimento do transporte ferroviário, que exige a modernização do sistema e o desenvolvimento do tráfego transeuropeu e, consequentemente, dos serviços de interoperabilidade,

- a necessidade de desenvolver um tráfego transfronteiras seguro e de proteger a saúde e a segurança dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras,

- a necessidade de evitar uma concorrência baseada unicamente nas diferenças das condições de trabalho,

- o interesse de desenvolver o transporte ferroviário na União Europeia,

- a ideia de que estes objectivos serão atingidos graças à criação de regras comuns sobre as condições mínimas de trabalho do pessoal móvel que presta serviços de interoperabilidade transfronteiras,

- a convicção de que o número de pessoas afectadas aumentará nos próximos anos,

- o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o seu artigo 138.º e o n.º 2 do seu artigo 139.º,

- a Directiva 93/104/CE (alterada pela Directiva 2000/34/CE), nomeadamente os seus artigos 14.º e 17.º,

- a Convenção sobre a legislação aplicável às obrigações contratuais (Roma, 19 de Junho de 1980),

- o facto de o n.º 2 do artigo 139.º do Tratado prever que os acordos celebrados ao nível europeu podem ser aplicados a pedido conjunto das partes signatárias, com base em decisão adoptada pelo Conselho, sob proposta da Comissão,

- o facto de as partes signatárias fazerem esse pedido através do presente,

AS PARTES SIGNATÁRIAS ACORDARAM NO SEGUINTE:

Cláusula 1

Âmbito de aplicação

O presente acordo aplica-se aos trabalhadores móveis dos caminhos-de-ferro afectados a serviços de interoperabilidade transfronteiras efectuados por empresas de transporte ferroviário.

A aplicação do presente acordo é facultativa no que se refere ao tráfego de passageiros transfronteiras de carácter local e regional, ao tráfego de mercadorias transfronteiras que não ultrapasse a fronteira em mais de 15 km e ao tráfego entre as estações fronteiriças oficiais cuja lista figura em anexo.

O presente acordo também é facultativo em relação aos comboios com rotas transfronteiras cujo percurso tenha início e termo na infra-estrutura do mesmo Estado-Membro e utilizem a infra-estrutura de um outro Estado-Membro sem aí efectuar qualquer paragem (o que pode considerar-se uma operação de transporte nacional).

No que diz respeito aos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras, a Directiva 93/104/CE não se aplicará aos aspectos relativamente aos quais o presente acordo inclua disposições mais específicas.

Cláusula 2

Definições

Para efeitos do presente acordo, aplicam-se as seguintes definições:

(1) "*serviços de interoperabilidade transfronteiras*": serviços transfronteiras para os quais se exigem pelo menos dois certificados de segurança às empresas de transporte ferroviário, de acordo com os requisitos da Directiva 2001/14/CE;

(2) "*trabalhador móvel que presta serviços de interoperabilidade transfronteiras*": qualquer trabalhador membro da tripulação de um comboio, afectado à prestação de serviços de interoperabilidade transfronteiras durante mais de uma hora do seu trabalho diário;

(3) "*tempo de trabalho*": qualquer período durante o qual o trabalhador está de serviço, à disposição da entidade patronal e no exercício da sua actividade ou das suas funções, de acordo com a legislação e/ou a prática nacional;

(4) "*período de descanso*": qualquer período que não seja tempo de trabalho;

(5) "*período nocturno*": qualquer período de pelo menos 7 horas, tal como definido na legislação nacional e que inclua sempre um intervalo entre as 24h e as 5h;

(6) "*prestação nocturna*": qualquer período de pelo menos 3 horas de trabalho durante o período nocturno;

(7) "*descanso fora do domicílio*": descanso diário que não pode decorrer no domicílio habitual do pessoal móvel;

(8) "*condutor*": qualquer trabalhador encarregado de conduzir um veículo de tracção;

(9) "*tempo de condução*": duração de uma actividade programada durante a qual o condutor é responsável pela condução de um veículo de tracção, com exclusão do tempo previsto para a entrada e saída de serviço do veículo. Inclui as interrupções programadas em que o condutor permanece responsável pela condução do veículo de tracção.

Cláusula 3

Descanso diário no domicílio

O descanso diário no domicílio tem uma duração mínima de 12 horas consecutivas por período de 24 horas.

Pode ser reduzido a um mínimo de 9 horas consecutivas por cada período de 7 dias. Neste caso, as horas que correspondem à diferença entre o descanso reduzido e as 12 horas serão acrescentadas ao próximo descanso diário no domicílio.

Um descanso diário reduzido de forma significativa não pode ser programado entre dois descansos diários fora do domicílio.

Cláusula 4

Descanso diário fora do domicílio

O descanso fora do domicílio tem uma duração mínima de 8 horas consecutivas por período de 24 horas.

Um descanso diário fora do domicílio deve ser seguido por um descanso diário no domicílio[14].

Deve ser dada uma atenção especial ao conforto do alojamento do trabalhador móvel em situação de descanso fora do domicílio.

Cláusula 5

Pausas

a) Condutores

Se a duração do tempo de trabalho de um condutor for superior a 8 horas, deve ser garantida uma pausa mínima de 45 minutos durante a jornada de trabalho.

Ou

Quando o tempo de trabalho for de 6 a 8 horas, esta pausa deve ter a duração mínima de 30 minutos e ter lugar durante a jornada de trabalho.

O momento da jornada e a duração da pausa devem ser suficientes para permitir uma recuperação efectiva do trabalhador.

---

14 As partes estão de acordo para que possam decorrer negociações sobre um segundo descanso consecutivo fora do domicílio, bem como sobre a compensação de descansos fora do domicílio, entre os parceiros sociais a nível da empresa de transporte ferroviário ou a nível nacional, consoante o mais adequado em cada caso. Ao nível europeu, a questão do número de descansos consecutivos fora do domicílio, bem como da compensação dos descansos fora do domicílio, será renegociada dois anos após a assinatura do presente acordo.

As pausas podem ser adaptadas durante a jornada de trabalho em caso de atraso dos comboios.

Uma parte da pausa deverá ter lugar entre a terceira e a sexta hora de trabalho.

A alínea a) da cláusula 5 não se aplica caso exista um segundo condutor. Neste caso, as condições que regem as pausas serão fixadas a nível nacional.

b) Pessoal de acompanhamento

Em relação ao pessoal de acompanhamento, deve ser garantida uma pausa de 30 minutos se o tempo de trabalho for superior a 6 horas.

Cláusula 6

Descanso semanal

Qualquer trabalhador móvel que preste serviços de interoperabilidade transfronteiras deve beneficiar, por período de 7 dias, de um período mínimo de repouso ininterrupto de uma duração de 24 horas, a que se juntam as 12 horas de descanso diário previsto na cláusula 3.

O trabalhador móvel dispõe de 104 períodos de descanso de 24 horas por ano, incluindo os períodos de 24 horas dos 52 descansos semanais.

Estes descansos incluem:

– 12 descansos duplos (de 48 horas mais o descanso diário de 12 horas) incluindo o sábado e o domingo

e

– 12 descansos duplos (de 48 horas mais o descanso diário de 12 horas) sem garantia de inclusão de um sábado ou domingo.

Cláusula 7

Tempo de condução

A duração máxima do tempo de condução, tal como definido na cláusula 2, está limitada a 9 horas para uma prestação diurna e a 8 horas para uma prestação nocturna entre dois descansos diários.

A duração máxima do tempo de condução por período de 2 semanas está limitada a 80 horas.

Cláusula 8

Controlo

Com vista a garantir o cumprimento das disposições do presente acordo, deve ser elaborado um quadro de serviço indicando as horas diárias de trabalho e de descanso do pessoal móvel. Os elementos relativos às horas reais de trabalho também estarão disponíveis. O quadro de serviço será conservado pela empresa durante pelo menos um ano.

Cláusula 9

Cláusula de não regressão

A aplicação do presente acordo não constitui, em caso algum, uma justificação válida para reduzir o nível geral de protecção dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiras.

Cláusula 10

Seguimento do acordo

Os signatários do presente acordo seguirão a sua transposição e aplicação no quadro do Comité de diálogo sectorial "caminhos-de-ferro", instituído em conformidade com a Decisão 98/500/CE da Comissão Europeia.

Cláusula 11

Avaliação

As partes avaliarão as disposições do acordo dois anos após a sua assinatura, à luz das primeiras experiências de desenvolvimento do transporte interoperável transfronteiras.

Cláusula 12

Revisão

As disposições do presente acordo serão revistas pelas partes dois anos após o final do período de aplicação fixado pela decisão do Conselho que instaure o acordo.

Bruxelas, 27 de Janeiro de 2004

Pela CER

Giancarlo CIMOLI

Presidente

Johannes LUDEWIG

Director Executivo

Francesco FORLENZA

Presidente do Grupo dos Directores dos Recursos Humanos

Jean-Paul PREUMONT

Conselheiro para os Assuntos Sociais

Pela ETF

Norbert HANSEN

Presidente da Secção "Caminhos-de-Ferro"

Jean-Louis BRASSEUR

Vice-Presidente da Secção "Caminhos-de-Ferro"

Doro ZINKE

Secretário-Geral

Sabine TRIER

Secretária Política

Anexo

Lista das estações fronteiriças oficiais situadas para além do limite de 15 km relativamente às quais o acordo é facultativo

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.