EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 8.2.2005
KOM(2005) 32 slutlig

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

I. SYFTET MED FÖRSLAGET

1. Syftet med detta förslag är att genomföra det bifogade avtalet om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik, vilket slöts den 27 januari 2004 mellan Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Europeiska järnvägsgemenskapen (CER).

2. I ett brev av den 20 december 2002 underrättade arbetsmarknadens parter på järnvägsområdet, Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) kommissionen om sin avsikt att påbörja förhandlingar om avtalsvillkoren för personal i gränsöverskridande trafik.

3. Den 27 januari 2004 slöt dessa två organisationer ett avtal om vissa aspekter på villkoren för personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Organisationerna har lagt fram detta avtal för kommissionen och begärt att man genomför ett rådsbeslut på förslag av kommissionen enligt artikel 139.2 i fördraget.

II. RÄTTSLIG BAKGRUND

4. På det socialpolitiska området tillskriver fördraget arbetsmarknadens parter på gemenskapsnivå en grundläggande och särskild roll. I artikel 138.2 föreskrivs det att alla initiativ på detta område ska föregås av ett samråd med arbetsmarknadens parter om åtgärdens möjliga inriktning och, senare, om innehållet i det planerade förslaget.

5. Artikel 139.1 i fördraget går längre och ger arbetsmarknadens parter på gemenskapsnivå möjligheten att, om de så önskar, inleda en dialog som kan ge upphov till avtal och konventioner. I detta fall föreskriver fördraget inte någon skyldighet till samråd i förväg.

6. Dessa avtal genomförs enligt de förfaranden och den praxis som arbetsmarknadens parter och medlemsstaterna har, dvs. när det gäller frågor under artikel 137, på gemensam begäran av de undertecknande parterna, genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen (artikel 139.2).

7. I kommissionens meddelande ”Att anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå”[1], underströk kommissionen att ”innan ett förslag till beslut om genomförande av ett avtal läggs fram för rådet genomför kommissionen en utvärdering. I denna utvärdering beaktas de avtalsslutande parternas representativitet och deras mandat. Dessutom undersöks om samtliga klausuler i kollektivavtalet är förenliga med gemenskapsrätten, och bestämmelserna om små och medelstora företag granskas”.

8. Denna utvärdering har gjorts nedan.

---

1 Kommissionens meddelande - Att anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå - KOM(1998) 322 slutlig av den 20.5.1998, se också meddelandet om genomförandet av protokollet om socialpolitiken framlagd av kommissionen och Europaparlamentet, dokument KOM(1993) 600 slutlig av den 14.12.1993.

III. ANALYS AV AVTALET

De avtalsslutande parternas representativitet och mandat

9. De avtalsslutande parterna är Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF). De två organisationerna är medlemmar av den branschvisa dialogkommitté för järnvägen som inrättats enligt kommissionens beslut av den 20 maj 19982 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå.

10. Enligt den information som avtalsparterna har överlämnat agerar de inom en specifik sektor och att de är organiserade på europeisk nivå. De består av organisationer som är erkända och väl integrerade bland arbetsmarknadsorganisationerna i medlemsstaterna. Medlemsorganisationerna har rätt att förhandla fram avtal och är representativa i praktiskt taget alla medlemsstater. De har de strukturer som krävs för att de på ett effektivt sätt ska kunna delta i samrådsförfarandet.

11. Det avtal som dessa organisationer har slutit rör vissa aspekter på villkoren för mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. De undertecknande organisationerna har lämnat upplysningar om sin representativitet. De upplysningar som lämnats visar att de är tillräckligt representativa för de mobila arbetstagarna inom järnvägssektorn, inbegripet de som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Det rör sig obestridligen om de huvudsakliga arbetsmarknadsorganisationerna inom sektorn. CER företräder 24 företag inom järnvägssektorn från 22 medlemsstater i Europeiska unionen. Bortsett från Malta och Cypern som inte har några järnvägar är Sverige den enda medlemsstat där CER inte har någon medlem. Medlemmarna står för sammanlagt 95 % av alla arbetstillfällen inom järnvägssektorn. På fackföreningssidan har avtalet undertecknats av ETF vars järnvägssektion företräder personal inom sektorn i 22 medlemsstater. Bortsett från Malta och Cypern är Estland den enda medlemsstat där man inte återfinner ETF. ETF företräder en överväldigande majoritet av de fackföreningsanslutna arbetstagarna i sektorn.

12. Det bör noteras att efter antagandet av gemenskapsrättslig ram inom järnvägssektorn i mars 2001 har det bildats nya organisationer som företräder infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen på europeisk nivå. Det rör sig, å ena sidan, om EIM (*European Rail Infrastructure Managers*), vars medlemmar inte sysselsätter mobil personal i avtalets mening och därför inte direkt rörs av dess bestämmelser[3] och, å andra sidan, om ERFA *(European Rail Freight Association/Association Européenne du Fret Ferroviaire)*, som företräder nya företag inom järnvägsfrakt och som inte kan anses som arbetsmarknadspart enligt de kriterier som ställs upp i kommissionens beslut av den 20 maj 1998, särskilt det som gäller rätten att förhandla fram avtal.

13. På fackföreningssidan finns det en annan europeisk sammanslutning som företräder olika oberoende fackföreningar av lokförare. Denna organisation, ALE *(Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas)*, som grundades 1989, är ansluten till

---

2 Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå - EGT L 225, 12.8.1998, s.27.

3 Detta bekräftades av EIM vid ett möte med kommissionens avdelningar.

European Confederation of Independant Trade Unions. ALE är mycket specialinriktad och begränsar sig till lokförare. Denna organisation är inte erkänd som samtalspart av de europeiska arbetsgivarna och deltar således inte i den sociala dialogen. ALE:s eventuella närvaro vid förhandlingsbordet skulle dessutom inte ändra de undertecknande parternas representativitet. Yrkeskategorin lokförare ingår redan i ETF, som dessutom också företräder de mobila arbetstagarna (se tabellen nedan).

EU25 / *Arbetsgivare*	Antal anställda i genomsnitt	I procent av hela sektorns anställda	Lokförare	Lokförare som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik	Övriga mobila arbetstagare	Övrig mobil personal som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik
Totalt sektorn	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)
Övriga europeiska organisationer som företräder järnvägsföretagen	25 000 (3)		2.280 (6)	298 (6)	-	

EU25 / *Arbetstagare*	Anslutna	I procent av det kända antalet anställda som är medlemmar i en fackförening	Änslutna lokförare	Övriga ansutna mobila arbetstagare
Totalt sektorn	889 440(7)	100		
ETF	711 552(8) 752 078(9)	80 (8)	72 380(9)	73 599 (9)
Övriga europeiska organisationer som företräder arbetstagarna inom järnvägssektorn	73 080 (10)		73 080 (10)	

Källor:

(1) *Union of Railways (UIC)*, statistik för järnvägssektorn – sammanfattning – provisoriska resultat från 2002 (ofullständiga siffror för Förenade kungariket).

(2) Siffror från CER för år 2004.

(3) Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för energi och transport, *European Union Energy & Transport in Figures 2003*. Dessa siffror för 2001 och för EU 15 gäller inte en europeisk organisation, utan summan av antalet anställda som inte är anslutna till CER.

(4) Uppskattning som gjorts utifrån antagandet att CER företräder 94,7 % av lokförarna. Enligt denna beräkning uppgår det totala antalet lokförare till 12,67 % av det totala antalet anställda i sektorn. (5) Uppskattning som gjorts på antagandet att CER företräder 94,7 % av övriga mobila arbetstagare. Enligt denna beräkning uppgår det totala antalet övriga mobila arbetstagare till 7,65 % av det totala antalet anställda i sektorn.

(6) Siffran härrör från EIRO *(European Industrial Relations Observatory*) för år 2004.

(7) Uppskattning som grundar sig på att 85 % är medlemmar i fackföreningar, med siffrorna från UIC som bas. (1). Den studie som publicerades av EIRO (*European Industrial Relations Observatory*) i mars 2000 om industriella relationer i järnvägssektorn visar på en fackföreningstillhörighet som i nio av de femton medlemsstaterna uppgår till 90 % eller mer (http://www.eiro.eurofound.ie/2000/03/study/tn0003402s.html). Antalet fackföreningsanslutna i de tio nya medlemsstaterna uppskattas också vara mycket högt, på grund av att järnvägsföretagen är knutna till den offentliga sektorn.

(8) Enligt rapporten "*Les organisations d'employeurs et de salariés dans le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE*" som gavs ut i december 2000 av *Université catholique de Louvain* (forskning på uppdrag av Europeiska kommissionen, GD Sysselsättning och socialpolitik), företräder ETF 80 % av det kända antalet anställda som är fackföreningsanslutna. Denna siffra uppskattas också vara realistisk som bas för EU 25.

(9) Siffror från ETF för år 2004. Dessa siffror gäller enbart aktiva arbetstagare.

(10) Siffror från ALE (*Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas*) för år 2004. ALE är bara närvarande i tio medlemsstater. Man ska lägga märke till att 34 000 lokförare som företräds av ALE kommer från en enda medlemsstat.

14. Kommissionen har informerat dessa tre organisationer om innehållet i avtalet och sin avsikt att lägga fram avtalet för rådet för beslut.

15. De tre organisationerna beklagade sin frånvaro vid förhandlingsbordet.

16. Enligt vad förstainstansrätten fastslog i en dom av den 17 juni 1998 i målet UEAPME[4] ger gemenskapsrätten inte ”någon av arbetsmarknadens parter, oberoende av de intressen de påstår sig företräda, någon generell rättighet att delta i alla förhandlingar (…) Enbart det förhållandet att sökanden i detta fall vid upprepade tillfällen har begärt av kommissionen att få delta i de förhandlingar som inletts av andra av arbetsmarknadens parter kan inte göra någon skillnad, eftersom själva förhandlingsdelen endast styrs av arbetsmarknadens parter och inte av kommissionen”.

17. Enligt domstolen är det kommissionens och rådets uppgift att kontrollera att de undertecknande arbetsmarknadsparterna, mot bakgrund av innehållet i avtalet i fråga, har en tillräcklig samlad representativitet (punkt 90). Det ska understrykas att de tre organisationerna i fråga i dagsläget inte kan anses representativa för sektorn och kommissionen kan därför inte samråda med dem enligt artikel 138 i fördraget.

18. De två tabellerna ovan ger en helhetsbild av sysselsättningen i järnvägssektorn (järnvägsföretag) och i möjligaste mån en uppskattning av den mobila personalen (lokförare och övrig mobil personal). På grundval av befintliga siffror kan man uppskatta den totala mobila personalen i sektorn till ungefär 20 % av hela personalen, dvs. ungefär 210 000 personer, varav ungefär 12 % tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik (25 000 personer). På arbetsgivarsidan sysselsätter CER närmare 95 % av hela personalen. Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) företräder 80 % av den fackföreningsanslutna personalen.

19. När det gäller lokförarna, uppskattas deras totala antal i EU 25 till ungefär 133 000. Om i den andra tabellen det sammanlagda antalet lokförare som är anslutna till ETF och ALE är högre än denna siffra, kan detta förklaras av dubbel anslutning eller av

4 Dom från förstainstansrätten (fjärde utvidgade avdelningen) av den 17 juni 1998 i målet T-135/96, Union Européenne de l'artisanat et des petites et moyennes entreprises (UEAPME) mot Europeiska unionens råd, REG. över rättspraxis 1998, s. II-02335, punkt 78.

det faktum att fackföreningarna bland sina medlemmar ofta har pensionärer, arbetslösa eller andra som inte är aktiva. För ETF gäller dessa siffror bara aktiva arbetstagare.

20. Kommissionen drar av detta slutsatsen att ETF representerar en stor del av den mobila personalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik, varav mer än hälften av lokförarna.

21. ETF:s representativitet är således obestridlig sett mot bakgrund av tillämpningsområdet för det avtal som slutits av arbetsmarknadens parter.

22. När det gäller den organisation som företräder arbetsgivarna (CER), företräder den en majoritet av företagen i sektorn som sysselsätter de flesta av de berörda arbetstagarna.

23. Utifrån de insamlade uppgifterna framgår det att CER och ETF har mandat från sina nationella medlemmar för att förhandla fram avtalet om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik och att de dessutom företräder en mycket stor del av sektorn och därför uppfyller representativitetskriteriet.

24. Man kan alltså dra slutsatsen att de parter som undertecknat avtalet har en representativitet som är tillräcklig i förhållande till järnvägstransportsektorn i allmänhet och i förhållande till de arbetstagare som potentiellt täcks av avtalets bestämmelser.

Efterlevandet av bestämmelser som rör små och medelstora företag

25. Enligt artikel 137.2 i fördraget ska i sociallagstiftningen ”sådana administrativa, finansiella och rättsliga åligganden undvikas som motverkar tillkomsten och utvecklingen av små och medelstora företag”.

26. I detta avtal görs ingen åtskillnad mellan arbetstagare i små eller medelstora företag och andra arbetstagare. Den nämnda bestämmelsen i fördraget föreskriver emellertid inte detta.

27. Enligt vad EG-domstolen uttalade i sin dom i målet Kirsammer-Hack[5], betyder denna bestämmelse att dessa företag får bli föremål för särskilda ekonomiska åtgärder. Däremot förhindrar inte bestämmelsen att företagen blir föremål för tvingande åtgärder.

28. Syftet med bestämmelsen är snarare att se till att det inte vidtas fler tvingande åtgärder än vad som är nödvändigt för att uppnå målet för all verksamhet på området, dvs. skydd för arbetstagares hälsa och säkerhet.

29. Detta avtal föreskriver inte några ytterligare administrativa, finansiella eller juridiska bördor i förhållande till gemenskapslagstiftningen på området, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden. Sektorn för järnvägstransporter omfattas av detta direktiv.

---

5 Domstolens dom av den 30 november 1993 i mål C-189/91, Kirsammer-Hack, Rec.1993 s. I-06185, punkt 34.

30. Det faktum att avtalet föreskriver att anpassningar kan bli aktuella efter öppna förhandlingar direkt på företagsnivå (när det gäller en andra vila utanför bosättningsorten eller kompensation för vila utanför bosättningsorten) visar att de gällande reglerna i ännu högre grad kan anpassas efter det företag som direkt berörs, särskilt de små och medelstora företagen.

31. Kommissionen drar följaktligen slutsatsen att avtalet uppfyller bestämmelserna för de små och medelstora företagen.

Avtalsklausulernas "laglighet"

32. Kommissionen har noggrant granskat samtliga avtalsklausuler och finner inget som står i strid med gemenskapslagstiftningen. Medlemsstaterna är inte bundna direkt av avtalet mellan arbetsmarknadens parter, utan på grund av att avtalet genomförs genom ett direktiv. Parterna föreskriver att rådets och Europaparlamentets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inte ska tillämpas på arbetskraft i driftskompatibel gränsöverskridande trafik i sådana avseenden där mera detaljerade bestämmelser finns i detta avtal. I nedanstående avsnitt redovisas kommissionens utvärdering av avtalets innehåll.

Utvärdering av avtalet

33. Direktiv 93/104/EG[6] av den 23 november 1993 var den första gemenskapstext som fastställde minimikrav som bland annat syftar till att en förbättring av arbetsmiljön för att trygga en högre skyddsnivå för arbetstagares hälsa och säkerhet.

34. Direktiv 93/104/EG var tillämplig på alla sektorer utom luft-, järnvägs-, väg- och sjötransporter, havsfiske, annat arbete till sjöss samt det arbete som utförs av läkare under utbildning. Genom direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 ändrades rådets direktiv av den 23 november 1993 för att täcka de sektorer och den verksamhet som fram till dess inte omfattats. För att öka rättssäkerheten och tydligheten görs i direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 en kodifiering av direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 och direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000. Direktiv 2003/88/EG är nu den text som gäller och de två tidigare direktiven har upphävts.

35. Sektorn för järnvägstransporter omfattas således numera av direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003. Det ska noteras att direktivet enligt dess artikel 14 inte ska tillämpas när andra gemenskapsbestämmelser innehåller mer detaljerade krav om arbetstidens förläggning beträffande vissa yrken eller arbeten. I dess artikel 17.3 e föreskrivs det vidare att man på vissa villkor kan göra undantag från direktivets artiklar 3, 4, 5, 8 och 16 för personer som arbetar i järnvägssektorn.

36. De nationella lagstiftningarna kan således föreskriva särskilda arbetsvillkor för personer som tjänstgör ombord på tåg. När det gäller personal i gränsöverskridande trafik, måste man därför, för att undvika antagandet av nationella åtgärder som skulle kunna tillämpas på dem men som skulle kunna medföra skillnader, införa ett gemenskapsinstrument som fastställer homogena och harmoniserade arbetsvillkor, som

6 Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, EGT L 307, 13.12.1993, s. 18.

är desto mer nödvändiga eftersom man väntar sig en ökning av den gränsöverskridande järnvägstrafiken.

37. Det är mot bakgrund av detta som man ska se avtalet mellan CER och ETF om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

38. Kommissionen har redan uttryckt sitt stöd åt förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter på detta område. Kommissionen gjorde således under diskussionerna kring ”det andra järnvägspaketet” vid rådets möte (transport) den 28 mars 2003 följande uttalande som togs till protokollet: ”Kommissionen uppmuntrar och stöder fullständigt det arbete som gjorts av arbetsmarknadens parter inom ramen för den europeiska sociala dialogen, i enlighet med artikel 139 i fördraget, avseende harmoniseringen av körtider och viloperioder för tågförare och personal ombord på tåg[7]”.

39. Kommissionen tycker att det initiativ som tagits av arbetsmarknadens parter är värdefullt av flera skäl.

40. Genom att minimikrav för arbetstiden fastställs tillämpas i avtalet punkterna 7, 8 och 19 i gemenskapsstadgan om arbetstagares grundläggande sociala rättigheter, som det hänvisas till i artikel 136 i fördraget och i artikel 31 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

41. Vidare uppnås genom avtalet en balans mellan behovet av lämpligt skydd för hälsa och säkerhet i fråga om arbetstiden för den mobila personalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik och kraven på nödvändig operativ flexibilitet för järnvägstransportbolagen med ett alltmer integrerat europeiskt järnvägsområde i sikte. Detta avtal stämmer fullt ut överens med det ”första järnvägspaketet” som utgör de direktiv som antagits[8] av rådet och Europaparlamentet och som öppnar den internationella godstransportmarknaden mellan 2003 och 2008, vilket kommer att medföra en ökning av den gränsöverskridande trafiken.

42. Avtalet överensstämmer också på alla punkter med direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 genom att det har särskilda bestämmelser för mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Det bör noteras att eftersom det rör sig om dygnsvila, raster och veckovila, har avtalet bestämmelser som dels ger de anställda ett större skydd och dels ger en större flexibilitet jämfört med direktivet så att man kan uppfylla sektorns krav. Avtalet har faktiskt bestämmelser om vila och raster som överstiger de minimikrav som fastställs i direktivet, men innehåller samtidigt en uppmjukning av reglerna så att hänsyn kan tas till järnvägssektorns egna krav. På samma sätt ska det noteras att det i avtalet har införts två definitioner som syftar till att anpassa och precisera bestämmelserna i direktiv 2003/88/EG till sektorns särdrag och behov, dvs. begreppen körtid och mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

---

7 Se dokument SEK(2003) 754 slutlig, s. 8.

8 Direktiv 2001/12/EG, 2001/13/EG och 2001/14/EG av den 26 februari 2001, EGT L 75 av den 15 mars 2001.

43. Slutligen utgör avtalet ett betydelsefullt förverkligande av den sektoriella sociala dialogen på gemenskapsnivå och det bekräftar arbetsmarknadsparternas viktiga roll när det gäller att på gemenskapsnivå komplettera, förstärka och anpassa arbetsvillkoren. Avtalet visar också på den roll som arbetsmarknadens parter kan spela i den strategi för ekonomiska och sociala reformer som man beslutade om i Lissabon och vidareutvecklade i Barcelona i mars 2002, såsom den beskrivs i kommissionens meddelande om ”Den sociala dialogen i Europa, drivkraften bakom modernisering och förändring”[9]. Kommissionen är, som den underströk i sitt nyutkomna meddelande ”Partnerskap för förändring”[10], övertygad om att förhandlingar är det bästa sättet att lösa frågor som rör arbetsorganisation och arbetsrelationer på såväl branschövergripande som sektoriell nivå.

44. Kommissionen anser således att alla villkor är uppfyllda för att man ska kunna lägga fram ett förslag till rådsbeslut om genomförande av detta avtal.

IV. KOMMISSIONENS FÖRSLAG

45. I sitt meddelande av den 14 december 1993 förklarade kommissionen att rådet inte har någon möjlighet att ändra avtalet i de fall då ett avtal som slutits på gemenskapsnivå genomförs genom ett rådsbeslut på förslag av kommissionen, på samfälld begäran av arbetsmarknadens parter. Av denna anledning ska kommissionen, efter att ha granskat det avtal som slutits mellan arbetsmarknadens parter, begränsa sig till att föreslå att ett beslut antas om avtalet så som det slutits.” I det aktuella fallet är den föreslagna rättsakten ett direktiv. Det innehåller därför standarbestämmelserna om införlivande av direktivet på nationell nivå.

46. Vidare ansåg kommissionen i samma meddelande att ”rådets beslut endast ska avse bindande bestämmelser om det avtal som slutits mellan arbetsmarknadens parter, i så måtto att själva avtalet inte ska utgöra en del av beslutet utan bifogas som bilaga”.

47. Slutligen meddelade kommissionen att ”i de fall då rådet, i enlighet med de förfaranden som anges i sista stycket i artikel 139.2, beslutar att inte genomföra avtalet så som det slutits mellan arbetsmarknadens parter, kommer kommissionen att dra tillbaka sitt förslag till beslut och undersöka möjligheten att mot bakgrund av det arbete som gjorts föreslå ett rättsligt instrument på området”.

48. Kommissionen har alltså inte infogat avtalstexten i sitt förslag, utan helt enkelt bifogat avtalet som bilaga. Kommissionen upprepar än en gång att den kommer att dra tillbaka sitt förslag om rådet ändrar det avtal som slutits mellan arbetsmarknadens parter.

Rättslig grund

49. I artikel 139.2 i fördraget fastställs det att ”avtal som ingås på gemenskapsnivå i frågor som avses i artikel 137 ska genomföras på gemensam begäran av de undertecknande parterna genom ett rådsbeslut på förslag av kommissionen.” Avtalet om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande

---

9 KOM (2002) 341 slutlig, 26.6.2002.

10 Meddelande från kommissionen – partnerskap för förändring i ett utvidgat Europa – öka den sociala europeiska dialogens medverkan, dokument KOM(2004) 557 slutlig, 12.8.2004.

driftskompatibel trafik handlar om arbetstagares hälsa och säkerhet, ett område som täcks av artikel 137.1 i fördraget. Det hör till de områden där rådet kan fatta beslut med kvalificerad majoritet. Följaktligen utgör artikel 139.2 den rättsliga grunden för kommissionens förslag.

50. I denna artikel föreskrivs inte samråd med Europaparlamentet när det är fråga om en begäran som arbetsmarknadens parter har riktat till kommissionen. Kommissionen överlämnar ändå detta förslag till parlamentet för att det ska kunna yttra sig till kommissionen och rådet, om det så önskar. Samma sak gäller för Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Rättslig form

51. Begreppet "beslut" i artikel 139.2 i fördraget är av allmän karaktär, vilket innebär att man kan välja mellan de rättsakter som anges i artikel 249 i fördraget. Det tillkommer kommissionen att föreslå rådet den bäst lämpade av de tre bindande rättsakter som anges i denna artikel (förordning, direktiv eller beslut). Med hänsyn till den karaktär och det innehåll som arbetsmarknadsparternas text har, är det i det aktuella fallet uppenbart att detta avtal är avsett att tillämpas indirekt genom bestämmelser som införlivas i medlemsstaternas nationella lagstiftning av medlemsstaterna och/eller arbetsmarknadens parter. Följaktligen är ett rådsdirektiv det lämpligaste instrumentet för att genomföra avtalet. I enlighet med sina åtaganden anser kommissionen att texten i avtalet inte ska utgöra en del av direktivet utan att det ska bifogas som bilaga.

52. Kommissionen har följande kommentarer till de olika artiklarna i förslaget.

Artikel 1

Denna artikel innebär endast att avtalet mellan arbetsmarknadens parter blir obligatoriskt, vilket är syftet med ett rådsbeslut i enlighet med artikel 139.2 i fördraget.

Artikel 2

Enligt artikel 2 fastställs endast minimikrav i direktivet, vilket gör det möjligt för medlemsstaterna att införa bestämmelser som är mer förmånliga för arbetstagarna på det berörda området.

Artikel 3

När det gäller järnvägssektorns utveckling föreskrivs i artikel 3 att kommissionen ska lämna en rapport till rådet och parlamentet om genomförandet av direktivet. Detta ska ske tre år efter det att tidsfristen för införlivandet i medlemsstaternas lagstiftningar har löpt ut. Rapporten ska vara självständig i förhållande till den uppföljning och utvärdering som de undertecknande parterna enats om. Den ska utarbetas efter samråd med arbetsmarknadens parter på gemenskapsnivå.

Artikel 4

I denna artikel åläggs medlemsstaterna att införa sanktioner som är effektiva, som står i proportion till överträdelsen och som har en tillräckligt avskräckande verkan.

Vid tillämpningen av EG-rätten är det, som i alla rättssystem, nödvändigt dels att de som åläggs skyldigheter enligt EG-rätten avhålls från att bryta mot denna, dels att de som inte följer EG-rätten får vidkännas lämpliga påföljder.

Artikel 5-7

Artiklarna 5-7 innehåller de gängse bestämmelserna för införlivande i medlemsstaternas nationella lagstiftning.

V. DIREKTIVETS BERÄTTIGANDE UR SUBSIDIARITETSSYNPUNKT

53. Förslaget till rådets direktiv om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik står i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen när det gäller dess två komponenter, nödvändighet och proportionalitet, såsom det fastställs i artikel 5 i fördraget.

54. Behovet av att vidta en gemenskapsåtgärd är berättigat dels på grund av att arbetsmarknadens parter, inom ramen för det förfarande som föreskrivs i artikel 138.1 i fördraget, har kommit överens om att en gemenskapsåtgärd på området är nödvändig och att de har begärt att det avtal som de slutit på gemenskapsnivå ska genomföras genom beslut av rådet på förslag av kommissionen, i enlighet med artikel 139.2 i fördraget, och dels på grund av att järnvägssektorn håller på att få en europeisk dimension.

55. Vidare kompletterar förslaget till direktiv medlemsstaternas lagstiftning genom inrättandet av en flexibel ram på gemenskapsnivå för att förbättra arbetsvillkoren för den mobila personalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik och för att främja den gränsöverskridande järnvägtrafiken. Inrättandet av en sådan ram ger sektorns företag klarhet och insyn samt främjar en lojal konkurrens inom den inre marknaden.

56. Slutligen kan den planerade åtgärden på grund av sin natur och transnationella dimension bara vidtas på gemenskapsnivå.

57. Rådsdirektivet uppfyller kravet på proportionalitet, eftersom det i direktivet endast anges vilka huvudmål som ska uppnås. Direktivet om avtalet syftar till att få till stånd mer detaljerade bestämmelser för arbetstidens förläggning för personal i gränsöverskridande trafik så att man på ett bättre anpassat sätt kan tillgodose kraven på säkerhet för arbetstagarna och flexibilitet för sektorns företag.

VI. SLUTSATS

58. Rådet uppmanas att anta förslaget till rådsdirektiv om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 139.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,[11] och

av följande skäl:

(1) Denna rättsakt respekterar de grundläggande rättigheterna och iakttar de principer som erkänns bland annat i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och den syftar särskilt till att fullt ut garantera efterlevnaden av artikel 31 i denna stadga, i vilken det föreskrivs att varje arbetstagare har rätt till hälsosamma, säkra och värdiga arbetsförhållanden, en begränsning av den maximala arbetstiden, dygns- och veckovila samt årlig betald semester.

(2) Arbetsmarknadens parter kan enligt artikel 139.2 i fördraget gemensamt begära att de avtal som sluts på europeisk nivå genomförs genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.

(3) Rådet har antagit direktiv 93/104/EG[12] om arbetstidens förläggning i vissa avseenden. Järnvägstransporter var en av de verksamhetssektorer som inte omfattades av detta direktiv. Europaparlamentet och rådet har antagit direktiv 2000/34/EG om ändring av rådets direktiv 93/104/EG för att täcka de sektorer och verksamheter som tidigare inte omfattades.

(4) Rådet har antagit direktiv 2003/88/EG[13] om arbetstidens förläggning i vissa avseenden genom vilket direktiv 93/104/EG kodifieras och upphävs.

---

11 EGT C […] […], s. […]

12 Rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden - EGT L 307, 13.12.1993, s. 18, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av direktivet, EGT L 195, 1.8.2000, s. 41.

13 Rådets och Europaparlamentets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, EGT L 299, 18.11.2003, s. 9.

(5) I artikel 17.3 e i direktiv 2003/88/EG föreskrivs det att man kan göra undantag från artiklarna 3, 4, 5, 8 och 16 för personer som arbetar i järnvägssektorn och tjänstgör ombord på tåg.

(6) Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) har informerat kommissionen om sin avsikt att påbörja förhandlingar enligt artikel 139.1 i fördraget.

(7) Den 27 januari 2004 slöt dessa två organisationer ett avtal om vissa aspekter på villkoren vid anlitandet av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

(8) Detta avtal innehåller en gemensam begäran till kommissionen om att avtalet ska genomföras genom ett rådsbeslut på förslag av kommissionen, i enlighet med artikel 139.2 i fördraget.

(9) Direktiv 2003/88/EG skall tillämpas på personal som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik utom när det i detta direktiv och avtal finns mer specifika bestämmelser.

(10) Det är lämpligt att genomföra avtalet genom ett direktiv i enlighet med artikel 249 i fördraget.

(11) Med sikte på att förverkliga den inre marknaden inom järnvägstransportsektorn och med beaktande av de konkurrensförhållanden som råder inom denna sektor, kan målen för detta direktiv, dvs. skydd för arbetstagarnas hälsa och säkerhet, inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna. Gemenskapsåtgärder är därför nödvändiga, men i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget, går direktivet inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(12) Utvecklingen i den europeiska järnvägssektorn innebär en noggrann uppföljning av den roll som nuvarande och kommande aktörer spelar, så att en harmonisk utveckling i hela gemenskapen kan tryggas. Den europeiska sociala dialogen på detta område bör återspegla denna utveckling och på bästa sätt ta hänsyn till den.

(13) När det gäller de begrepp i avtalet som inte definieras särskilt i detta, ger direktivet medlemsstaterna möjlighet att definiera dessa enligt nationella lagar och nationell praxis, såsom är fallet när det gäller andra direktiv inom socialpolitiken i vilka liknande begrepp används, under förutsättning att definitionerna är förenliga med avtalet.

(14) Kommissionen har utarbetat sitt förslag i enlighet med sitt meddelande av den 20 maj 1998 om att anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå samt med beaktande av avtalsparternas representativitet och samtliga avtalsklausulers laglighet. De undertecknande parterna har en tillräcklig samlad representativitet för den mobila personal vid de berörda järnvägarna som tjänstgör i sådan gränsöverskridande driftskompatibel trafik som utförs av järnvägsföretagen.

(15) Kommissionen har utarbetat sitt förslag till direktiv i enlighet med artikel 137.2 i fördraget, i vilken det föreskrivs att vid utarbetandet av direktiv på det socialpolitiska området ”skall sådana administrativa, finansiella och rättsliga åligganden undvikas som motverkar tillkomsten och utvecklingen av små och medelstora företag”.

(16) I direktivet och i avtalet fastställs det minimikrav; medlemsstaterna eller arbetsmarknadens parter bör kunna behålla eller införa mer förmånliga bestämmelser.

(17) Kommissionen har underrättat Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén och de har fått sig tillsänt texten till detta förslag till direktiv om avtalet.

(18) Europaparlamentet har, den …, antagit en resolution om avtalet mellan arbetsmarknadens parter.

(19) Genomförandet av avtalet bidrar till att uppnå målen i artikel 136 i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Detta direktiv syftar till att genomföra avtalet av den 27 januari 2004 mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

Avtalstexten återfinns som bilaga.

Artikel 2

Medlemsstaterna får behålla eller införa bestämmelser som är förmånligare än de som föreskrivs i detta direktiv.

Artikel 3

Utan att detta påverkar de bilagda avtalsbestämmelserna om de undertecknande parternas utvärdering och översyn, skall kommissionen senast tre år efter det datum som anges i artikel 5 och efter samråd med arbetsmarknadens parter på gemenskapsnivå lämna en rapport till rådet och Europaparlamentet om genomförandet av detta direktiv mot bakgrund av utvecklingen inom järnvägssektorn.

Artikel 4

Medlemsstaterna skall fastställa de sanktioner som skall tillämpas vid överträdelse av de nationella bestämmelser som fastställs för tillämpning av detta direktiv samt vidta de åtgärder som behövs för att se till att de genomförs. De sanktioner som fastställs skall vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den dag som anges i artikel 5, och varje senare ändring snarast möjligt.

Artikel 5

Medlemsstaterna skall efter samråd med arbetsmarknadens parter, sätta i kraft de lagar och andra förordningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast […], eller skall senast denna dag försäkra sig om att arbetsmarknadens parter genom överenskommelse vidtar alla

nödvändiga åtgärder. De skall genast till kommissionen överlämna texterna till dessa bestämmelser tillsammans med en tabell som jämför bestämmelserna med bestämmelserna i detta direktiv.

Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att när som helst kunna garantera de resultat som föreskrivs i detta direktiv. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar sådana bestämmelser, skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Medlemsstaterna skall bestämma hur denna hänvisning skall göras.

Artikel 6

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 7

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På rådets vägnar
Ordföranden

Avtal om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik, slutet av Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Europeiska järnvägsgemenskapen (CER)

DE UNDERTECKNANDE PARTERNA SLUTER DETTA AVTAL

- med beaktande av järnvägstransportens utveckling som kräver att systemet moderniseras och att den transeuropeiska trafiken och därmed driftskompatibla tjänster utvecklas,

- med beaktande av nödvändigheten av att utveckla en säker trafik över gränserna och att skydda hälsan och säkerheten hos den mobila arbetskraft som tjänstgör i driftskompatibel trafik över gränserna,

- med beaktande av nödvändigheten av att undvika en konkurrens som enbart bygger på skillnader i arbetsvillkoren,

- med beaktande av intresset av att utveckla järnvägstransporten inom Europeiska unionen,

- med beaktande av tanken att dessa mål kommer att uppnås genom att man skapar gemensamma regler om minimistandarder för anlitande av mobil personal i driftskompatibel trafik över gränserna,

- med beaktande av övertygelsen om att antalet anställda som berörs kommer att öka under de närmaste åren,

- med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 138 och 139.2 i detta,

- med beaktande av direktiv 93/104/EG (ändrat genom direktiv 2000/34/EG), särskilt artiklarna 14 och 17 i detta,

- med beaktande av Romkonventionen av den 19 juni 1980 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser,

- med beaktande av artikel 139.2 i fördraget som föreskriver att avtal som ingås på gemenskapsnivå kan på gemensam begäran av de undertecknande parterna genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen,

- med beaktande av de undertecknande parterna som härmed framför en sådan begäran,

HÄRIGENOM AVTALAS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillämpningsområde

Detta avtal skall tillämpas på mobil järnvägspersonal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik som utförs av järnvägsföretag.

För lokal och regional passagerartrafik över gränserna, varutransporter som överskrider gränsen med mindre än 15 kilometer och trafik mellan officiella gränsstationer upptagna i förteckningen i bilagan är tillämpningen av detta avtal frivillig.

Avtalet är också frivilligt för tåg på ”gränsöverskridande förbindelser” som börjar och slutar på samma medlemsstats infrastruktur och utnyttjar en annan medlemsstats infrastruktur utan att göra uppehåll där (vilket alltså kan betraktas som en nationell transporttjänst).

Direktiv 93/104/EG skall inte tillämpas på arbetskraft i driftskompatibel gränsöverskridande trafik i sådana avseenden där mera detaljerade bestämmelser finns i detta avtal.

Artikel 2

Definitioner

Följande definitioner skall tillämpas i detta avtal:

(1) gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken minst två säkerhetsintyg enligt direktiv 2001/14/EG krävs av järnvägsföretagen.

(2) mobil arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik: varje arbetstagare som ingår i tågpersonalen och som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik under mer än en timme av arbetsdagen.

(3) arbetstid: tid då arbetstagaren är på arbetet, står till arbetsgivarens förfogande och sköter sin verksamhet eller sina funktioner enligt nationell lagstiftning och praxis.

(4) vilotid: all tid som inte är arbetstid.

(5) nattetid: varje period på minst sju timmar enligt definitionen i nationell lagstiftning som i varje fall omfattar intervallet 24.00-05.00.

(6) nattarbete: varje arbetspass på minst tre timmar nattetid.

(7) vila utanför bostaden: dygnsvila som inte kan tas i den mobila personalens normala bostad.

(8) förare: varje arbetstagare som har till uppgift att köra ett lokomotiv.

(9) körtid: varaktigheten av en schemalagd verksamhet under vilken föraren ansvarar för framförandet av ett lokomotiv, med undantag av den tid som går åt för tillsyn av lokomotivet före och efter körning. I körtiden ingår schemalagda avbrott då föraren fortfarande har ansvar för lokomotivet.

Artikel 3

Dygnsvila i bostaden

Dygnsvilan i bostaden skall vara minst tolv timmar i följd under en 24-timmarsperiod.

Den kan minskas till minst nio timmar i följd en gång per sjudagarsperiod. I så fall skall den tid som motsvarar skillnaden mellan den reducerade vilan och tolv timmar läggas till nästa dygnsvila i bostaden.

Ingen avsevärt reducerad dygnsvila får läggas in mellan två dygnsviloperioder utanför bostaden.

Artikel 4

Dygnsvila utanför bostaden

Vilan utanför bostaden skall vara minst åtta timmar i följd per 24-timmarsperiod.

En dygnsvila utanför bostaden skall följas av en dygnsvila i bostaden[14].

En bekväm inkvartering rekommenderas för de mobila arbetstagarnas vila utanför bostaden.

Artikel 5

Raster

a) Förare

Om en förares arbetstid överstiger åtta timmar skall han tillförsäkras en rast på minst 45 minuter under arbetsdagen.

Om arbetstiden är mellan sex och åtta timmar skall rasten vara minst 30 minuter och tas ut under arbetsdagen.

Tidpunkten på dagen och rastens varaktighet skall vara sådan att arbetstagaren verkligen kan återhämta sig. Vid tågförsening får rasterna anpassas under arbetsdagen.

Rasten skall delvis infalla mellan den tredje och sjätte arbetstimmen.

Artikel 5 a är inte tillämplig om det finns en andreförare. Då fastställs villkoren på nationell nivå.

b) Övrig tågpersonal

Övrig tågpersonal skall tillförsäkras en rast på 30 minuter om arbetstiden överstiger sex timmar.

Artikel 6

Veckovila

[14] Parterna är överens om att förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter på järnvägsområdet om en andra sammanhängande viloperiod utanför bostaden och om kompensationen för vila utanför bostaden kan föras inom företaget eller på nationell nivå, beroende på omständigheterna. På europeisk nivå skall frågan om antalet på varandra följande viloperioder utanför bostaden och om ersättningen för vila utanför bostaden omförhandlas två år efter det att detta avtal undertecknats.

Varje mobil arbetstagare som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik skall för varje sjudagarsperiod ha en minsta sammanhängande vilotid på 24 timmar, vartill kommer den dygnsvila på tolv timmar som föreskrivs i artikel 3.

Varje år skall den mobila arbetstagaren ha 104 viloperioder på 24 timmar, inklusive de 52 veckovilorna på vardera 24 timmar. I dessa skall ingå

– tolv dubbla viloperioder (48 timmar plus dygnsvilan på tolv timmar) som innefattar lördag och söndag,

– tolv dubbla viloperioder (48 timmar plus dygnsvilan på tolv timmar) utan garanti för att någon lördag eller söndag ingår.

Artikel 7

Körtid

Längden av körtiden enligt definitionen i artikel 2 får inte överstiga nio timmar vid arbete på dagtid och åtta timmar vid nattarbete mellan två dygnsviloperioder.

Körtidens längd under en tvåveckorsperiod skall vara högst 80 timmar.

Artikel 8

Kontroll

En tjänstgöringslista som visar den mobila personalens arbetstimmar och vila per dag skall föras så att man kan kontrollera att bestämmelserna i detta avtal följs. Detaljerade uppgifter om de faktiska arbetstimmarna per dag skall hållas tillgängliga. Tjänstgöringslistan skall bevaras minst ett år hos företaget.

Artikel 9

Icke-regressionsklausul

Genomförandet av detta avtal skall inte i något fall utgöra giltigt skäl till att sänka den allmänna skyddsnivån för den mobila arbetskraft som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

Artikel 10

Avtalets efterföljd

Undertecknarna av detta avtal skall följa upp dess införlivande och tillämpning inom ramen för den branschvisa dialogkommitté för järnvägen som inrättas genom Europeiska kommissionens beslut 98/500/EG.

Artikel 11

Utvärdering

Parterna skall utvärdera bestämmelserna i avtalet två år efter dess undertecknande mot bakgrund av de första erfarenheterna av den gränsöverskridande driftskompatibla transportens utveckling.

Artikel 12

Översyn

Parterna skall se över ovanstående bestämmelser två år efter det att den period för genomförande som fastställs i rådets beslut om införande av detta avtal har löpt ut.

Bryssel den 27 januari 2004

För CER

Giancarlo Cimoli

Ordförande

Johannes Ludewig

Verkställande direktör

Francesco Forlenza

Ordförande för direktörsgruppen för personalresurser

Jean-Paul Preumont

Rådgivare för sociala frågor

För ETF

Norbert Hansen

Ordförande för järnvägssektionen

Jean-Louis Brasseur

Vice ordförande för järnvägssektionen

Doro Zinke

Generalsekreterare

Sabine Trier

Politisk sekreterare

Bilaga

FÖRTECKNING ÖVER OFFICIELLA GRÄNSSTATIONER SOM LIGGER UTANFÖR 15 KM-GRÄNSEN OCH FÖR VILKA AVTALET ÄR FRIVILLIGT

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.