COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 26.10.2012
COM(2012) 627 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Aplicación por parte de los Estados miembros de la Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005, relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Aplicación por parte de los Estados miembros de la Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005, relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario

ÍNDICE

1. Introducción 3

1.1. La Directiva 3

1.2. Transposición formal de la Directiva 3

1.3. Supervisión y evaluación de la Directiva 4

2. Ámbito y objeto de aplicación del Acuerdo anexo a la Directiva 4

3. Principales disposiciones del Acuerdo anexo a la Directiva 5

3.1. Cláusula 3 — Descanso diario en el domicilio 5

3.2. Cláusula 4 — Descanso diario fuera del domicilio 6

3.3. Cláusula 5 — Pausas 7

3.4. Cláusula 6 — Descanso semanal 9

3.5. Cláusula 7 — Tiempo de conducción 9

3.6. Cláusula 8 — Control 10

4. Evaluación del efecto práctico de las disposiciones de la Directiva 11

4.1. Hacia el Espacio Ferroviario Europeo Único — Importancia de los servicios de interoperabilidad transfronteriza 11

4.2. Consecuencias para la movilidad del personal de los servicios ferroviarios de interoperabilidad transfronteriza 12

4.3. Impacto social de la Directiva 14

4.4. Impacto económico de la Directiva 15

4.5. Conclusiones sobre el impacto de la Directiva 16

5. Evaluación de las potenciales cargas administrativas 16

6. Cuestiones suscitadas por los Estados miembros y por los interlocutores sociales durante las consultas sobre el presente Informe 17

7. Conclusiones 17

1. INTRODUCCIÓN

1.1. La Directiva

La Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005, relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario (en lo sucesivo, «la Directiva»)[1], fue adoptada por el Consejo sobre la base del artículo 155 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (antiguo artículo 139 del Tratado CE), en el que se establece lo siguiente:

Artículo 155 (antiguo artículo 139 TCE)

1. El diálogo entre interlocutores sociales en el ámbito de la Unión podrá conducir, si éstos lo desean, al establecimiento de relaciones convencionales, acuerdos incluidos.

2. La aplicación de los acuerdos celebrados a nivel de la Unión se realizará, ya sea según los procedimientos y prácticas propios de los interlocutores sociales y de los Estados miembros, ya sea, en los ámbitos sujetos al artículo 153, y a petición conjunta de las partes firmantes, sobre la base de una «decisión» del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión. Se informará al Parlamento Europeo.

El Consejo decidirá por unanimidad cuando el acuerdo en cuestión contenga una o más disposiciones relativas a alguno de los ámbitos para los que se requiera la unanimidad en virtud del apartado 2 del artículo 153.

Dado que el término «decisión» que aparece en el artículo 155 del Tratado se entiende en sentido general y, por lo tanto, dicho artículo permite optar por un instrumento jurídico u otro de conformidad con el artículo 288 del Tratado, compete a la Comisión proponer al Consejo el instrumento jurídico más adecuado de los tres que contempla este último artículo: reglamento, directiva o decisión. En este caso concreto, la Comisión ha llegado a la conclusión de que el instrumento más adecuado sería una directiva del Consejo dada la naturaleza y el contenido del acuerdo alcanzado por los interlocutores sociales y habida cuenta de que sería mejor aplicarlo indirectamente mediante disposiciones que seguidamente habrían de transponer al ordenamiento jurídico nacional los Estados miembros o los propios interlocutores sociales.

Ciertamente, el objetivo de la Directiva es aplicar el Acuerdo celebrado el 27 de enero de 2004 entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza.

1.2. Transposición formal de la Directiva

Los Estados miembros tenían que haber incorporado la Directiva para el 27 de julio de 2008 una vez consultados los interlocutores sociales o bien haber garantizado que estos hubieran introducido con anterioridad a esa fecha las disposiciones requeridas mediante un acuerdo (artículo 5).

[1] DO L 195 de 27.7.2005, p. 15.

Ya han transpuesto la Directiva todos los Estados miembros a excepción de los que no disponen de red ferroviaria (Malta y Chipre) o de los que no tienen conexión ferroviaria transfronteriza con otros Estados miembros de la UE (Finlandia). En dos casos la transposición fue muy tardía y no tuvo lugar sino una vez que la Comisión hubo iniciado sendos procedimientos de infracción (procedimientos C-291/10 y C-305/10).

Todos los Estados miembros salvo Lituania consultaron al respecto a los interlocutores sociales. Ello no obstante, los interlocutores sociales lituanos sí pudieron acabar influyendo en la aplicación de la transposición dado que, una vez aplicada la Directiva, se actualizó su convenio colectivo.

En las secciones 2 y 3 se describe cláusula por cláusula la transposición substancial y su conformidad con la Directiva. Es intención de la Comisión adoptar las medidas necesarias para solventar los problemas que se detecten.

1.3. Supervisión y evaluación de la Directiva

Con el fin de supervisar el impacto económico y social del Acuerdo y, en particular, de su cláusula 4 y toda vez que la Comisión se había comprometido a presentar al Consejo un informe al respecto, el 15 de diciembre de 2008 remitió la Comisión al Consejo la comunicación titulada «Repercusiones económicas y sociales del acuerdo adjunto a la Directiva 2005/47/CE sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario, celebrado entre los interlocutores sociales el 27 de enero de 2004»[2].

El artículo 3 de la Directiva establece que la Comisión, tras haber consultado con los interlocutores sociales comunitarios, envíe un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva en el marco de la evolución del sector ferroviario.

En complemento a dicho informe, la Comisión ha iniciado un estudio sobre la aplicación de la Directiva. Para ello ha contado con la estrecha colaboración de los interlocutores sociales y con su opinión sobre los resultados dicho estudio.

2. ÁMBITO Y OBJETO DE APLICACIÓN DEL ACUERDO ANEXO A LA DIRECTIVA

*Cláusula 1. **Ámbito de aplicación***

El presente Acuerdo se aplicará a los trabajadores móviles del ferrocarril que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza prestados por las empresas ferroviarias.

La aplicación del presente Acuerdo será facultativa en lo que respecta al tráfico de viajeros transfronterizo local y regional, al tráfico de mercancías transfronterizo que no supere los 15 km más allá de la frontera y al tráfico entre las estaciones fronterizas oficiales indicadas en la lista que figura en el anexo.

La aplicación del presente Acuerdo también será facultativa en lo que respecta a los trenes de «relaciones transfronterizas» cuyo inicio y finalización tenga lugar en la infraestructura de un mismo Estado miembro y que utilicen la infraestructura de otro Estado miembro sin efectuar paradas (ya que esto puede considerarse como una operación de transporte nacional).

[2] COM(2008) 855 final de 15.12.2008.

En lo que respecta a los trabajadores móviles que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza, la Directiva 93/104/CE no se aplicará en los aspectos para los que el presente Acuerdo incluya disposiciones más específicas.

En cinco Estados miembros (Dinamarca, Eslovenia, Estonia, Grecia y Letonia) la legislación, a excepción de la cláusula 5, se aplica únicamente a los maquinistas[*]. En los demás Estados miembros, la legislación se aplica no solamente a los maquinistas, sino, por lo general, a todo miembro de la tripulación internacional de los trenes si bien no todos los Estados miembros han comunicado demasiados detalles al respecto.

Ningún Estado miembro dispone de cláusulas especiales aplicables a los empleados que trabajan tanto en la red nacional, como en la internacional.

Recurso de los Estados a las excepciones facultativas

Quince de los Estados miembros no han hecho uso de la facultad discrecional de aplicar la Directiva al tráfico transfronterizo de viajeros, local o regional, o al tráfico transfronterizo de mercancías que no supere los 15 km más allá de la frontera. Por el contrario, diez de ellos (Austria, Dinamarca, Eslovaquia, España, Estonia, Francia, Hungría, Italia, Luxemburgo y República Checa) sí han incorporado esa facultad a su ordenamiento jurídico respetando la redacción del Acuerdo (cláusula 1, párrafo segundo) y otros dos (Grecia y Lituania) lo han hecho, pero en sus propios términos. En este caso, el Acuerdo se aplica a todo el tráfico transfronterizo, incluido el de corta distancia.

Quince de los Estados miembros tampoco han hecho uso de la facultad discrecional de aplicar la Directiva a los trenes cuyo inicio y finalización tiene lugar en la infraestructura de un mismo Estado miembro. Ocho de ellos (Austria, Dinamarca, Eslovaquia, España, Estonia, Hungría, República Checa y Suecia) sí han incorporado esa facultad a su ordenamiento jurídico, así como la descripción de «relaciones transfronterizas» que figura en la Directiva, y otros tres (Grecia, Lituania y Portugal) lo han hecho, pero en sus propios términos.

3. PRINCIPALES DISPOSICIONES DEL ACUERDO ANEXO A LA DIRECTIVA

3.1. Cláusula 3 — Descanso diario en el domicilio

La cláusula 3 establece que el descanso diario (de un día) en el domicilio ha de tener una duración mínima de doce horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas. El Acuerdo permite, asimismo, reducir el descanso a un mínimo de nueve horas consecutivas una vez cada siete días. No se puede fijar un descanso diario reducido entre dos descansos diarios fuera del domicilio; las horas que correspondan a la diferencia entre el descanso reducido y las doce horas se añadirán al siguiente descanso diario en el domicilio.

Transposición de los requisitos del descanso diario en el domicilio

Veintiuno de los Estados miembros han aplicado la norma de las doce horas consecutivas de descanso diario en el domicilio por período de veinticuatro horas. Sin embargo, Bélgica, Francia y Luxemburgo no lo han hecho porque en estos Estados miembros lo habitual es

[*] *El Acuerdo de la CER y de la EFT emplea el término «conductor» y la Directiva 2007/59/CE el de «maquinista». En este Informe hemos optado por el de «maquinista» por entender que tiene más tradición en España (N. del T.).*

disponer de catorce horas consecutivas de descanso diario en el domicilio. En Polonia la normativa es distinta, pero el tiempo de descanso diario en el domicilio también es en ese Estado miembro de doce horas.

Todos los Estados miembros excepto Eslovenia, Eslovaquia, Letonia y Polonia incluyen en su legislación la posibilidad de reducir el descanso diario por cada período de siete días. Eslovenia, Letonia y Polonia no incluyen esa posibilidad en su legislación. Por su parte, Eslovaquia contempla la posibilidad de reducir el descanso diario en el domicilio por «razones técnicas o de organización objetivas y demostrables» de modo que en este caso no se siguen las disposiciones de la Directiva y, por lo tanto, el tiempo de descanso puede reducirse más de una vez por semana.

A excepción de Letonia y Polonia, todos los demás Estados miembros han incorporado a su ordenamiento jurídico la restricción relativa al descanso diario reducido. El personal ferroviario de Letonia no se aleja más de 110 km de la frontera, lo que significa que pueden volver a su país de origen en el mismo día. Polonia no ha incorporado esta restricción porque no contempla la posibilidad de reducir el descanso diario.

En doce de los Estados miembros (Alemania, Austria, Bulgaria, España, Estonia, Hungría, Lituania, Países Bajos, República Checa, Reino Unido, Rumanía y Suecia) las normas sobre descanso diario en el domicilio que se aplican a los trabajadores transfronterizos difieren de las que se aplican al resto de los trabajadores del sector ferroviario. En la mayoría de los Estados miembros en los que se distingue entre personal nacional y personal internacional, las normas que se aplican a los trabajadores nacionales son las que establece la normativa nacional en materia de horario laboral. Por ejemplo, hay un par de Estados miembros (Países Bajos y Reino Unido) en los que no se contempla ningún derecho específico al descanso en el domicilio. En el resto, las normas que rigen para los trabajadores transfronterizos son las mismas que las que rigen para el resto de los trabajadores del sector ferroviario.

3.2. Cláusula 4 — Descanso diario fuera del domicilio

La cláusula 4 establece que el descanso diario fuera del domicilio ha de tener una duración mínima de ocho horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas y que todo descanso fuera del domicilio ha de ir seguido de un descanso diario en el domicilio salvo que los interlocutores sociales hayan concluido a nivel nacional o de empresa ferroviaria un segundo descanso consecutivo fuera del domicilio (con compensación).

La cláusula 4 contiene una nota a pie de página en la que se indica que la cuestión se renegociará a nivel europeo dos años después de la firma del Acuerdo. Sin embargo, hasta la fecha las negociaciones no han dado fruto.

Además, la cláusula 4 recomienda prestar especial atención a la comodidad del alojamiento del personal durante los descansos fuera del domicilio.

Transposición de los requisitos del descanso diario fuera del domicilio

Todos los países que han transpuesto la Directiva a su ordenamiento jurídico han adoptado las normas sobre el descanso diario fuera del domicilio a excepción de Eslovenia, Letonia, Luxemburgo y Polonia. Dado que Letonia no dispone de trayectos internacionales superiores a los 110 km, no parecen necesarios los descansos fuera del domicilio. En Eslovenia y Luxemburgo rige una norma según la cual todo descanso diario fuera del domicilio debe ir seguido de otro en el domicilio si bien la duración de dichos descansos varía de un país a otro.

En Eslovenia el descanso entre dos turnos ha de tener el doble de duración que cada turno. Por lo tanto, si un turno dura seis horas, el descanso ha de durar doce horas. Polonia no dispone de normas específicas sobre el descanso diario fuera del domicilio. En Luxemburgo se imponen los siguientes límites al período máximo fuera del domicilio:

- *Veintiocho horas si el descanso dura nueve horas.*
- *Veintinueve horas si el descanso dura diez horas.*
- *Treinta horas si el descanso dura once horas o más.*

Si por alguna razón, no se puede aplicar el límite de veintiocho, de veintinueve o de treinta horas, el empleado tiene derecho a recibir una compensación igual al exceso de tiempo.

Únicamente en ocho Estados miembros se contempla la posibilidad de que los interlocutores sociales negocien un segundo descanso fuera del domicilio: Alemania, Eslovenia, Francia, Hungría, Italia, Países Bajos, Portugal y Rumanía. Esas negociaciones han tenido lugar a nivel de empresa excepto en Eslovenia. En Alemania se ha producido un solo acuerdo, en relación con una de las filiales del operador tradicional. En Italia, Francia y los Países Bajos no se han producido acuerdos con los operadores tradicionales. En Eslovenia se ha alcanzado un acuerdo a nivel nacional. Solamente en seis Estados miembros se han alcanzado acuerdos para compensar los descansos fuera del domicilio: Eslovenia, Francia, Hungría, Italia, Luxemburgo y Rumanía.

Únicamente nueve Estados miembros garantizan por ley al personal un nivel de comodidad adecuado durante los descansos fuera del domicilio: Bélgica, Eslovenia, España, Hungría, Italia, Lituania, Rumanía y Suecia; Dinamarca, por su parte, dispone de una serie de convenios colectivos en la materia.

En varios Estados miembros (Alemania, Austria, Bélgica, Estonia, Hungría, Lituania, Países Bajos, Reino Unido, República Checa, Rumanía y Suecia), las normas reguladoras del descanso diario fuera del domicilio aplicables a los trabajadores ferroviarios que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza difieren de las que se aplican a los que únicamente operan en la red nacional.

Un punto que conviene aclarar es el de la definición del término «domicilio». Este término ha sido objeto de debate por parte de los signatarios del Acuerdo dado que las negociaciones se basaron en el texto francés, que recurría a la expresión «résidence normale du personnel mobile». En una carta conjunta de 10 de junio de 2009, los signatarios aclararon que el «significado de la expresión francesa “résidence normale du personnel mobile” no se refiere en el sector ferroviario al domicilio privado del trabajador, sino antes bien al lugar de trabajo (estación de origen) al que está asociado». En Alemania la normativa identifica el término «domicilio» no con el lugar de residencia del trabajador en cuestión, sino con el lugar en el que tiene fijada su relación con el empresario («Dienstort»).

3.3. Cláusula 5 — Pausas

Las disposiciones reguladoras de las pausas distinguen entre maquinistas y personal de acompañamiento.

– A menos que haya un segundo maquinista, el primer maquinista tiene derecho a una pausa de al menos 45 minutos si la duración del tiempo de trabajo es superior a ocho horas y a un mínimo de 30 minutos cuando la jornada de trabajo oscile entre seis y ocho horas. Una parte de la pausa ha de concederse entre la tercera y la sexta hora de

trabajo. Si hay un segundo maquinista, las condiciones de concesión de la pausa han de establecerse a nivel nacional.

– En lo que respecta al personal de acompañamiento, es preciso garantizar una pausa de 30 minutos si el tiempo de trabajo es superior a seis horas.

Transposición de los requisitos sobre las pausas

La exención relativa a los casos en los que se dispone de un segundo maquinista se ha utilizado en catorce países, pero aparentemente no en Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Eslovaquia, Hungría, Irlanda, Luxemburgo, la República Checa y Suecia.

Según parece, los únicos Estados miembros que no han transpuesto literalmente el texto de la cláusula son Letonia, Polonia, el Reino Unido y la República Checa.

En Letonia los trenes internacionales cuentan con dos maquinistas de modo que a ellos no se les aplica la normativa en materia de pausas. Por su lado, la República Checa dispone de su propia regulación en materia de horario laboral. Ello no obstante, el decreto[3] por el que se transpone la Directiva establece que el personal ferroviario que trabaje solo y sin interrupción durante más de seis horas se tome un descanso, pero no especifica la duración del mismo. En cambio, Polonia no dispone de ninguna cláusula de esta naturaleza. Para los tramos internacionales el Reino Unido dispone de una norma distinta en materia de pausas: *no menos de treinta minutos si el tiempo de trabajo de un solo maquinista es de seis horas o más en función de los retrasos y de los horarios de los trenes, pero suficiente para permitir la "recuperación efectiva del trabajador" con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento 4. En el caso de los demás maquinistas [maquinistas nacionales] cuyo tiempo de trabajo sea superior a las seis horas, la pausa a la que tienen derecho es de veinte minutos o un tiempo equivalente de descanso compensatorio o, cuando ello no sea posible, cualquier otra forma de protección de la seguridad y de la salud.* El Reino Unido no dispone de ninguna normativa que imponga una pausa mínima de cuarenta y cinco minutos cuando la jornada laboral sea superior a ocho horas.

Dinamarca impone este requisito a través de convenios colectivos.

Hay ocho Estados miembros (Austria, Dinamarca, Grecia, Hungría, Países Bajos, Polonia, Portugal y República Checa) en los que no se pueden adaptar las pausas en función de los retrasos. Como ya se ha dicho, Letonia trabaja con dos maquinistas de modo que en ese país no se aplica esta normativa. En Francia se aborda la cuestión en función del sistema vigente: si se trata de un operador tradicional, no se pueden modificar las pausas en caso de retraso, aunque sí lo permite la legislación si se trata de otros operadores ferroviarios.

Dieciséis Estados miembros han copiado literalmente las disposiciones reguladoras de las pausas.

Tres Estados miembros (Luxemburgo, Reino Unido y República Checa) han impuesto una norma similar, pero redactada de modo distinto. Por ejemplo, éste es el texto vigente en el Reino Unido: *«Es preciso programar un mínimo de quince minutos de pausa entre la tercera y la sexta hora del tiempo de trabajo»*. En Austria, Bulgaria y Polonia no existe ni sta ni ninguna norma similar. En Francia esta norma únicamente se aplica a los operadores de transporte de mercancías por ferrocarril distintos del operador tradicional. Reiteramos una vez

[3] Nº 589/2006 Rep.

más que Letonia trabaja con dos maquinistas de modo que en ese país no se aplica esta normativa.

La norma reguladora del personal de acompañamiento rige en casi todos los Estados miembros.

3.4. Cláusula 6 — Descanso semanal

Los trabajadores móviles (maquinistas y demás) que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza tienen derecho a un período mínimo semanal de descanso ininterrumpido de veinticuatro horas además de un descanso diario cada de siete días. A los 52 períodos de descanso de veinticuatro horas se les vienen, pues, a sumar otros 52 períodos de descanso, que suman un total de 104 períodos de descanso de veinticuatro horas. Dichos períodos de descanso han de organizarse de modo que por lo menos en doce ocasiones se junten dos períodos de veinticuatro horas, que el descanso sencillo o doble caiga en fin de semana y que en doce ocasiones se enlacen dos descansos aunque los descansos dobles o sencillos no tienen por qué caer en sábado o domingo.

Transposición de los requisitos sobre el descanso semanal

Casi todos los Estados miembros han incorporado esta normativa a su ordenamiento jurídico nacional. En Polonia todo trabajador móvil disfruta de un descanso de 35 horas (una hora menos de lo que prescribe la Directiva). Por lo que se refiere al descanso semanal, Luxemburgo dispone de una norma distinta y distingue entre larga distancia y corta distancia. Se considera corta distancia la inferior a los 15 km, en cuyo caso es opcional, de acuerdo con la cláusula 1, el cumplimiento del Acuerdo o de la Directiva. En las largas distancias las normas son compatibles con la Directiva.

3.5. Cláusula 7 — Tiempo de conducción

El tiempo de conducción, es decir, el período de tiempo durante el cual el maquinista es responsable de la conducción de un tren aunque este no esté necesariamente circulando, no puede superar las nueve horas durante el turno de día ni las ocho horas durante el turno de noche. Además, el tiempo de conducción no puede superar las 80 horas por períodos de dos semanas.

Transposición de los requisitos sobre el tiempo de conducción

Puesto que uno de los principales riesgos de la conducción es la fatiga, el número de horas trabajadas constituye un aspecto importante de las condiciones de trabajo. En el caso de los servicios transfronterizos, el problema puede verse agravado si no puede contar con ningún compañero de su misma empresa, especialmente en el caso de los trenes de mercancías en los que solamente hay un maquinista y ningún otro empleado. El desconocimiento de la lengua y el poco conocimiento del entorno puede hacer que los maquinistas se sientan desvalidos o que cuando menos tengan esa impresión. Todo ello puede justificar la necesidad de llevar a cabo evaluaciones de los riesgos específicos que implican los servicios transfronterizos y la utilidad de establecer una guía de buenas prácticas sobre los servicios transfronterizos en el marco de la Directiva 89/391/CEE del Consejo relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo[4].

[4] DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

Únicamente dos de los Estados miembros que han transpuesto la Directiva a su ordenamiento jurídico nacional se han apartado de la redacción de esta cláusula. Polonia no dispone de normativa alguna sobre el tiempo máximo de conducción diario o semanal si bien su Código del Trabajo establece la semana laboral de cuarenta horas. Ello significa que el tiempo de conducción se mantiene por debajo de ese límite. En Letonia todos los maquinistas realizan servicios nacionales e internacionales y, por lo tanto, no se limitan a servicios puramente transfronterizos. Por consiguiente, los maquinistas de los servicios interoperables no conducen más de ochenta horas por períodos de dos semanas

Siete Estados miembros (Austria, Dinamarca, Eslovenia, Estonia, Grecia, Irlanda e Italia) han copiado tal cual la definición de «período nocturno» que figura en la Directiva y dieciocho utilizan una definición diferente. Numerosos Estados miembros han optado por una interpretación más amplia del período nocturno en favor de los trabajadores. Para Bulgaria, Eslovaquia, España, Hungría, Letonia y Rumanía el período nocturno está comprendido entre las 22.00 y las 6.00 horas. Para Alemania y Suecia entre las 23.00 y las 6.00 horas y para los Países Bajos entre las 00.00 y las 7.00 horas. En Francia existen diferencias entre el operador tradicional (período nocturno comprendido entre las 23.00 y las 6.00 horas) y los demás operadores de transporte de mercancías por ferrocarril (período nocturno comprendido entre las 22.00 y las 5.00 horas). Luxemburgo recurre a una definición menos favorable para los trabajadores: el período nocturno de los maquinistas está comprendido entre la 1.00 y las 4.00 horas.

Doce Estados miembros utilizan su propia definición de turno o «prestación de noche»: Alemania, Bulgaria, Eslovaquia, España, Francia, Hungría, Letonia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, incluida Irlanda del Norte, y República Checa. En Eslovaquia se considera turno de noche todo aquel cuya mayor parte transcurre entre las 22.00 y las 6.00 horas; en Alemania y Letonia se considera turno de noche todo aquel que incluya como mínimo dos horas nocturnas *(vide supra)* y en Bulgaria y los Países Bajos tres horas nocturnas. En Francia, en virtud de la legislación aplicable a los operadores de transporte de mercancías, se considera trabajo nocturno «todo trabajo realizado entre las 22.00 y las 5.00 horas»; y lo mismo rige para Hungría. Tal definición resulta favorable para los trabajadores. Hay países, como el Reino Unido, en los que no se hace mención explícita en la legislación del turno de noche. En Luxemburgo la definición resulta menos favorable para los trabajadores: todo turno de los maquinistas comprendido entre la 1.00 y las 4.00 horas. Ello implica que los turnos de noche tradicionales comprendidos entre las 23.00 y las 7.00 horas no se consideran turnos de noche. Por el contrario, sí se consideran turnos de noche los que empiezan antes de las 4.00 de la madrugada.

3.6. Cláusula 8 — Control

Es necesario establecer un sistema de registro de las horas de trabajo y de los períodos de descanso y conservarlo durante un año como mínimo.

Transposición de los requisitos sobre las pausas

Al parecer, todos los Estados miembros que han transpuesto la Directiva han impuesto la obligación de llevar, durante un año como mínimo, un registro de la jornada laboral y de los períodos de descanso de los trabajadores móviles. Sin embargo, a juzgar por los comentarios recibidos, se han registrado problemas con la aplicación práctica de esta obligación. Al parecer, a las autoridades les resulta difícil acceder con rapidez a los registros de otros países

y hacerse una idea cabal de la situación en los casos en los que los maquinistas trabajan para varios operadores.

La mayoría de los Estados miembros ha impuesto sanciones a los operadores tradicionales a excepción de Francia, Hungría y Polonia. Tampoco prevé la legislación francesa sanciones para las demás empresas privadas de transporte de mercancías por ferrocarril.

4. EVALUACIÓN DEL EFECTO PRÁCTICO DE LAS DISPOSICIONES DE LA DIRECTIVA

4.1. Hacia el Espacio Ferroviario Europeo Único — Importancia de los servicios de interoperabilidad transfronteriza

En el Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»[5], la Comisión establece los diez objetivos principales de un sistema de transporte competitivo y eficiente en el uso de los recursos. Uno de dichos objetivos es «intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %».

Sin embargo, según dicho Libro Blanco, todavía no se ha logrado un auténtico mercado interior de servicios ferroviarios, es decir, un Espacio Ferroviario Europeo Único. El objetivo para el próximo decenio es crear un verdadero espacio único europeo del transporte eliminando todos los obstáculos existentes entre los diversos modos y sistemas nacionales de transporte, simplificando el proceso de integración y facilitando la creación de operadores multinacionales y multimodales. Para ello se está pensando en elaborar un cuarto Paquete Ferroviario. Los sistemas ferroviarios son tan distintos entre sí y las condiciones de trabajo tan diversas que todo ello no hace sino obstaculizar sobremanera la explotación de los servicios de interoperabilidad transfronteriza. Toda empresa ferroviaria que desee explotar un servicio de transporte que deba cruzar una o varias fronteras se va a topar con una serie de obstáculos técnicos, jurídicos y administrativos.

En la UE el transporte nacional e internacional de mercancías por ferrocarril está totalmente liberalizado desde principios de 2007. Ello significa que toda empresa ferroviaria de la UE que disponga del pertinente certificado de seguridad puede solicitar la capacidad de infraestructura para ofrecer servicios nacionales e internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril en toda la UE. Todo ello se completó en 2010 con el Reglamento (UE) nº 913/2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. Dicho Reglamento establece las normas para la creación y organización de corredores ferroviarios internacionales de mercancías y establece una primera lista de corredores de mercancías de larga distancia. El mercado de los servicios internacionales de pasajeros por ferrocarril en la UE lleva liberalizado desde el 1 de enero de 2010. Sin embargo, el mercado de servicios ferroviarios de viajeros exclusivamente nacionales aún no se ha abierto a la competencia transfronteriza. Los servicios de transporte de mercancías han de compartir la RTE-T con los servicios de transporte de viajeros de alta velocidad y con los trenes de viajeros. El despliegue del ERTMS facilita la integración de unos servicios que son muy diferentes en términos de velocidad comercial, distancia recorrida y tiempo de viaje.

[5] COM(2011) 144 final.

Desde el punto de vista jurídico, para que una empresa ferroviaria pueda acceder al mercado internacional y cruzar la frontera con sus locomotoras o sus propios maquinistas, se requiere lo siguiente:

- *la autorización del material rodante y, concretamente, la homologación de las locomotoras, que compete a los Estados miembros,*
- *un certificado de seguridad por Estado miembro que cubra los servicios a prestar*
- *y la presentación del permiso de conducción de los maquinistas de trenes.*

Desde el 27 de octubre de 2011 es obligatorio que los maquinistas dispongan de un permiso de conducción internacional y de un certificado complementario armonizado (Directiva 2007/59/CE).

Sin embargo, para que se puedan prestar servicios transfronterizos, todavía quedan muchas cuestiones técnicas por solucionar tanto en el transporte de pasajeros, como en el de mercancías: ancho de vía, electrificación, sistemas de señalización y sistemas de seguridad. Del total de treinta y siete fronteras existentes entre los Estados miembros, en treinta y cinco pares de países las redes ferroviarias se encuentran en la frontera. Sin embargo, habida cuenta de las dificultades técnicas, en 2011 únicamente había diecinueve pares de países en los que los trenes de viajeros podían cruzar la frontera y diecisiete en los que lo hacían los trenes de mercancías. La legislación de la UE en materia de interoperabilidad y seguridad intenta, pues, solucionar esas dificultades técnicas.

Cambiar de maquinista no lleva más de unos minutos, pero cambiar de locomotora requiere mucho más. Antes de ofrecer un servicio transfronterizo con sus propios maquinistas, toda empresa ferroviaria y, más aún, toda empresa privada efectúa lógicamente un análisis del coste y de los beneficios. Todo análisis del coste y de los beneficios ha de tener en cuenta el volumen y la frecuencia de los trenes que cruzan la frontera y la duración de los trayectos, el coste y la disponibilidad de las locomotoras interoperables (las ventajas de utilizar una locomotora antigua en lugar de una nueva también puede ser un factor a tener en cuenta) y los costes salariales (formación complementaria para obtener las licencias pertinentes, retribuciones salariales y dietas por dormir en el extranjero). Sin embargo, las decisiones no siempre se basan en un análisis del coste y de los beneficios. Entre los operadores tradicionales del transporte de pasajeros pueden seguir siendo válidos los acuerdos sobre servicios de trenes entre dos países que requieran un cambio de locomotoras y de maquinista en la frontera.

4.2. Consecuencias para la movilidad del personal de los servicios ferroviarios de interoperabilidad transfronteriza

El funcionamiento de los servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario está muy condicionado por los diferentes modos de organización del trabajo. No todos ellos implican necesariamente que el personal haya de cruzar la frontera con el tren. En efecto, pueden ocurrir cinco cosas:

Que el operador disponga de personal contratado en cada país: el operador dispone de personal a ambos lados de la frontera y, al llegar a esta, cambia de personal y solamente cruza la frontera el tren.

Que el operador contrate personal de otras empresas o de una agencia de trabajo temporal: en este caso es el tren, y no su tripulación, el que cruza la frontera.

Que el operador se asocie con otra empresa y el personal no cruce la frontera: en este caso el operador se asocia con otra empresa para prestar servicio en un trayecto internacional concreto en el que cada operador es responsable del personal de su país aunque trabajen con locomotoras interoperables.

Que el operador se asocie con otra empresa y el personal cruce la frontera: en este caso se asocian dos operadores de sendos Estados miembros limítrofes y ambos explotan la totalidad del trayecto sin tener que cambiar de personal en la frontera.

Que el propio personal cruce la frontera: en este último caso el personal del operador cruza la frontera en el marco de un servicio interoperable que supera los 15 km más allá de la frontera. Hay dos posibilidades: que el personal cruce la frontera hasta un punto desde el que pueda regresar a su domicilio el mismo día o que el personal vaya más allá y descanse fuera de su domicilio.

En ninguno de los tres primeros casos cruza el personal la frontera y, por lo tanto, no procede aplicar la Directiva. En tal caso, el operador en cuestión está sujeto únicamente al ordenamiento jurídico nacional. No se aplican, por consiguiente, las restricciones que impone la Directiva en materia de número de descansos fuera del domicilio aunque en algunos Estados miembros las distancias y los trayectos puedan ser bastante largos. Depende, pues, de la normativa nacional y de los convenios colectivos locales que las restricciones sean menores o mayores que las impuestas por la Directiva. Otro problema que se plantea en el caso del personal que trabaja fuera de las fronteras nacionales es el de la compensación o complemento salarial, habitual en muchos Estados miembros en caso de prestación de un servicio fuera de las fronteras nacionales. Por lo demás, no hace falta que los operadores dispongan de dos certificados de seguridad para sus maquinistas ni que estos tengan conocimientos de otros idiomas.

Conviene, asimismo, recordar las diferencias que existen entre los servicios transfronterizos y los servicios de cabotaje. A efectos del presente documento, se entiende por servicios transfronterizos los servicios ferroviarios que se inician en un país y finalizan en otro o bien que se detienen en las estaciones de otro país antes de regresar al país del que partieron en el marco de un servicio único. Por el contrario, el cabotaje consiste en que un operador extranjero explote un servicio que dé comienzo y termine en el mismo país. En este último caso tampoco procede aplicar la Directiva. Si bien en este caso también existe un aspecto transfronterizo, a saber, que el operador encargado de prestar el servicio está ubicado en un país distinto de aquel en el que presta el servicio, en propiedad no se trata de un servicio transfronterizo a los efectos de la presente Directiva dado que el tren no cruza la frontera.

Por lo tanto, únicamente en los dos últimos casos cruza el personal la frontera y únicamente a estos procede, pues, aplicar la Directiva. De modo que los operadores tienen muchas opciones para prestar servicios transfronterizos sin que su personal tenga que cruzar la frontera con el tren y, por consiguiente, hay muchos casos en los no se aplica la Directiva al servicio transfronterizo.

Además, para que se pueda aplicar la Directiva a un servicio, se tiene que disponer de personal que sea capaz de prestar dicho servicio y que, además, esté dispuesto a trabajar fuera de las fronteras de su país. El número total de maquinistas de la UE autorizados a operar en un mínimo de dos países se estima entre 5 000 y 7 000[6], lo que representa menos del 10 % del

[6] Véase el mencionado estudio encargado en complemento al presente Informe.

número total de maquinistas de la Unión Europea, que es aproximadamente de 93 000. Más difícil resulta hacer una estimación del resto de trabajadores ferroviarios transfronterizos. El número de revisores transfronterizos[7] se estima en 6 000 partiendo de la hipótesis de que por cada maquinista de un tren de pasajeros hay por término medio dos revisores en activo. Ahora bien, la mayoría de dichos revisores únicamente prestan servicios transfronterizos en alguno de sus turnos. Hay trenes de pasajeros que, además de los revisores, disponen de personal al servicio de los pasajeros. Se trata del personal del bar del tren, del personal del vagón restaurante o del personal de noche, que hace las camas o sirve el desayuno. No se dispone de cifras sobre esta categoría de personal.

Según las previsiones, se está produciendo un aumento constante de los servicios transfronterizos como consecuencia de la reducción de los obstáculos técnicos y del incremento del material rodante interoperable. Ello obedece no solamente a la urgencia de atender las necesidades de los servicios transfronterizos, sino también al proceso de renovación y normal sustitución de los bienes de equipo obsoletos. Un factor clave del desarrollo de los servicios ferroviarios transfronterizos en el futuro será su capacidad para hacerse con cuotas de mercado del transporte aéreo o del transporte por carretera.

Por otra parte, la política ferroviaria de la UE podría acabar propiciando una integración cada vez mayor del mercado ferroviario europeo a través de las fusiones y de las adquisiciones. Ello daría lugar a que surgieran a nivel europeo más operadores que competirían entre sí.

4.3. Impacto social de la Directiva

En total son catorce los Estados miembros (Austria, Alemania, Bélgica, Bulgaria, España, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, incluida Irlanda del Norte, Rumanía y Suecia) que, a raíz de la transposición de la Directiva a su ordenamiento jurídico, han mejorado el nivel de protección de los trabajadores. El impacto social de la transposición ha sido mayor en aquellos Estados miembros en los que la normativa nacional reguladora del transporte transfronterizo anterior a la aplicación de la Directiva ofrecía una protección menor a los trabajadores. Por ejemplo, hay operadores que han tenido que reducir el tiempo de conducción de 10 u 11 horas a 9 horas durante el día y a 8 horas durante la noche y ello va a suponer, lógicamente, un menor riesgo para la salud y para la seguridad. El hecho de que la Directiva limite el tiempo de conducción evitará que en el futuro los empresarios puedan presionar a los trabajadores para que trabajen más horas y, por lo tanto, protegerá a los trabajadores y a las empresas de los riesgos que entrañan la fatiga y las largas jornadas de trabajo. No se ha registrado ningún caso de regresión social.

En la mayoría de los Estados miembros se aplica la misma legislación al personal nacional y al personal internacional. Algunos de ellos disponen de una legislación diferenciada para el personal ferroviario nacional. Las diferencias tienen que ver, por ejemplo, con lo siguiente: los descansos diarios en el domicilio (los Países Bajos y el Reino Unido no los contemplan en los servicios nacionales), el tiempo de conducción, las pausas (el Reino Unido impone pausas más breves en los servicios nacionales) y el descanso fuera del domicilio (Lituania, los Países Bajos, el Reino Unido y la República Checa no lo contemplan en los servicios nacionales).

La cuestión más difícil a la hora de aplicar la Directiva ha sido la de fijar el número de descansos diarios fuera del domicilio. El Acuerdo contempla en su cláusula 4 que todo descanso fuera del domicilio ha de ir seguido de un descanso diario en el domicilio (véase el

[7] Miembros de la tripulación del tren que revisan y en algunas ocasiones venden los billetes a bordo de los trenes de pasajeros.

apartado 3.2.). No obstante, los interlocutores sociales pueden negociar a nivel nacional o a nivel de empresa un segundo descanso fuera del domicilio. Este segundo descanso fuera del domicilio únicamente se ha implantado en ocho Estados miembros: Alemania, Eslovenia, Francia, Hungría, Italia, Países Bajos, Portugal y Rumanía. Ahora bien, como ya se ha dicho en la sección 3.2, ello afecta únicamente a algunos de los operadores de esos países. Esta cuestión ha generado divisiones entre los interlocutores sociales del sector ferroviario y no se ha podido alcanzar ningún acuerdo al respecto a nivel de la UE.

La limitación del número de descansos diarios fuera del domicilio es percibida negativamente por los pequeños operadores que desean explotar largas distancias. Los operadores más importantes parecen disponer de más recursos de personal: con frecuencia tienen personal a ambos lados de la frontera o han podido celebrar «acuerdos de cooperación tradicionales» con operadores de otros países. Disponer de alternativas reduce el impacto de esta restricción. Para la mayor parte de los empresarios, todo incremento del número de descansos consecutivos fuera del domicilio mejoraría la flexibilidad y la libertad de gestión. Ello también permitiría que los operadores de países con salarios más bajos ampliaran su radio de acción y pudieran competir en más regiones.

La mayoría de los representantes de los trabajadores considera que el tiempo que se pasa lejos del domicilio tiene un impacto negativo en la conciliación de la vida familiar y laboral. Ello no obstante, en los Estados miembros en los que los trayectos nacionales son largos y en los que, por lo tanto, es habitual pasar algunos días lejos del domicilio en el marco de la prestación de servicios ferroviarios, la repercusión que puede tener un cambio de este tipo es comparativamente menor. Además, según algunos representantes sindicales, la posibilidad de ganar más dinero si se presta servicio en el extranjero mejora el atractivo de los períodos de trabajo transfronterizo más largos.

Este aspecto puede resultar crucial en el caso de los corredores de transporte de mercancías por ferrocarril [véase Reglamento (UE) nº 913/2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo], que por lo general implican trayectos transfronterizos muy largos.

4.4. Impacto económico de la Directiva

Como ya se ha dicho en el punto 4.2, enviar personal al otro lado de una frontera no es sino una de las maneras de operar a escala internacional. Por lo tanto, la Directiva no es aplicable a todos los operadores ni a todos los trayectos ferroviarios internacionales. Además, el número de trabajadores implicados es limitado en comparación con el total de los trabajadores del sector ferroviario. Por otra parte, el impacto económico de la Directiva también es muy limitado dado que, en general, los recursos humanos no representan sino el 8,5 % del total de los gastos de funcionamiento de los operadores del transporte ferroviario transfronterizo de mercancías. Por consiguiente, todo incremento de los costes de personal que se derive del Acuerdo será desdeñable en comparación con otros gastos de funcionamiento tales como el energético o el de infraestructuras.

Habida cuenta del nivel de protección que ya existía, el impacto económico de la Directiva será, pues, limitado. En términos relativos, dicho impacto ha sido algo mayor en los Estados miembros en los que la normativa en materia de transporte transfronterizo ofrecía un menor nivel de protección a los trabajadores y en los que, por lo tanto, la entrada en vigor de la Directiva ha requerido un reajuste normativo.

Por lo que se refiere al impacto en el desarrollo económico del transporte ferroviario, los cambios que introduce la Directiva tienen mucha menos importancia que otros factores tales como los avances técnicos, la liberalización del sector o la libre circulación de los trabajadores dentro de la UE. Hay factores mucho más importantes para la organización del sector ferroviario y para la asignación de personal a los servicios transfronterizos que la Directiva. Sin embargo, si se eliminan los obstáculos técnicos y se liberalizan los mercados, los operadores y, concretamente, los pequeños operadores de transporte ferroviario de mercancías pueden ver recortadas sus alas por las restricciones de la cláusula 4 a propósito de los descansos fuera del domicilio. Ello podría indicar que el pleno impacto de la Directiva no se manifestará hasta que no se eliminen más obstáculos técnicos y, por ende, surjan nuevos servicios transfronterizos.

Por lo tanto, aunque el impacto económico puede considerarse limitado, la Directiva establece una norma mínima que ha sido consensuada con los interlocutores sociales. La Directiva garantiza condiciones de competencia equitativas, lo que en sí mismo ya constituye un objetivo importante. Por último, apoyando la calidad del trabajo de los trabajadores móviles, la Directiva también contribuye a mejorar la calidad del servicio.

4.5. Conclusiones sobre el impacto de la Directiva

En general, el impacto social y económico parece limitado. La cláusula más importante a este respecto es la cláusula 4 sobre el descanso fuera del domicilio. Sin embargo, incluso en este caso, las consecuencias para los empresarios se ven atemperadas por la existencia de formas alternativas de organizar el transporte ferroviario internacional que no requieren que el personal tenga que cruzar la frontera a bordo del tren en el que presten servicio. La mayoría de los representantes de los trabajadores están en contra de incrementar el número de descansos fuera del domicilio por considerar que inciden negativamente en la conciliación de la vida familiar y de la vida laboral. Sin embargo, en varios Estados miembros (Eslovenia, Francia, Hungría, Italia, Países Bajos, Portugal y Rumanía) se ha alcanzado un convenio colectivo por el que se prevé un segundo descanso consecutivo fuera del domicilio.

5. EVALUACIÓN DE LAS POTENCIALES CARGAS ADMINISTRATIVAS

Dadas las características de los reglamentos vigentes en el momento de la adopción de la Directiva, esta no ha venido a aumentar realmente la actual carga administrativa.

La mayoría de las disposiciones limitan el personal disponible restringiendo la flexibilidad y la libertad de gestión y no constituyen una carga suplementaria puesto que no imponen nuevos trámites. Las únicas disposiciones que podrían aumentar la carga administrativa son las relacionadas con la obligación de llevar un registro en la medida en que los empresarios están obligados a realizar una serie de trámites que serían innecesarios de no existir tales disposiciones.

Los beneficios para el conjunto de la sociedad resultantes de tales obligaciones compensan las desventajas habida cuenta de las catastróficas consecuencias que pueden tener los accidentes de ferrocarril causados por la fatiga.

6. CUESTIONES SUSCITADAS POR LOS ESTADOS MIEMBROS Y POR LOS INTERLOCUTORES SOCIALES DURANTE LAS CONSULTAS SOBRE EL PRESENTE INFORME

Los Estados miembros no han comunicado ningún problema, no han planteado ninguna cuestión ni han hecho ninguna petición.

Los interlocutores sociales han participado en la redacción del proyecto de informe. Dos de ellos remitieron sus observaciones al respecto en julio de 2012. Desde su punto de vista, la única cuestión que suscita controversia es la cláusula 4 sobre el descanso diario fuera del domicilio.

La Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) se congratula de la seguridad jurídica que aporta la Directiva. La CER señala que la mayor parte de los empresarios desea aumentar el número de descansos fuera del domicilio y hace hincapié en las evidentes limitaciones que la cláusula 4 impone a la flexibilidad de los operadores y, en especial, a la de los más pequeños. La CER tiene intención de reabrir las negociaciones sobre la cláusula 4 si bien reconoce que la posición oficial de los interlocutores sociales europeos es contraria a ese cambio; también es cierto que algunos representantes sindicales nacionales se declaran menos opuestos al incremento del número de descansos diarios consecutivos fuera del domicilio. La CER señala también la necesidad de establecer unas reglas de juego equitativas para los diferentes modos de transporte que compiten entre sí y recuerda que ningún otro modo de transporte está sujeto a una regulación social tan restrictiva.

La Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) acoge con satisfacción el hecho de que haya mejorado gracias al Acuerdo el nivel de protección de los trabajadores en un número significativo de Estados miembros. La ETF observa que actualmente solamente se requiere una estancia ininterrumpida de más de cuarenta y ocho horas en el extranjero durante las operaciones de cabotaje (trayectos triangulares o poligonales). La ETF no tilda la cláusula 4 de obstáculo a los servicios transfronterizos y, por lo tanto, no considera necesario modificarla. La ETF expresa su preocupación por el hecho de que cinco Estados miembros hayan aplicado la normativa únicamente a los maquinistas y no al resto del personal de acompañamiento. Considera también la ETF que es necesario tomar medidas en materia de control con el fin de precisar las funciones y las responsabilidades de las autoridades y mejorar la colaboración administrativa transfronteriza. Propone, asimismo, que se utilicen tacógrafos.

7. CONCLUSIONES

El principal beneficio de la Directiva 2005/47/CE radica en el hecho de que constituye una red de seguridad pues impide la degradación de las condiciones de trabajo y, concretamente, del tiempo de trabajo, imponiendo unos mínimos que todo operador tiene que respetar. Además, la Directiva garantiza unas condiciones de competencia equitativas y previene la competencia desleal.

No hay pruebas que demuestren que los servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario se estén viendo obstaculizados por la normativa que establece la Directiva. Ello obedece, en parte, al hecho de que de momento dicha normativa únicamente se aplica en un limitado número de casos, a saber, al personal que cruza una frontera a bordo de un tren. En el futuro, el aumento previsto de los servicios transfronterizos de los operadores más pequeños puede hacer que esta normativa cobre más importancia.

La Comisión adoptará las medidas pertinentes en relación con los temas y problemas señalados en relación con la aplicación de la Directiva y tendrá en cuenta las sugerencias para mejorar en la práctica su aplicación.

En cuanto al problema concreto de la cláusula 4 sobre el descanso diario fuera del domicilio, la Comisión es de la opinión de que empresarios y trabajadores no han explotado plenamente todo el margen de flexibilidad existente a juzgar por la disminución del número de convenios colectivos logrados. La Directiva permite que dichos convenios establezcan condiciones más flexibles por lo que se refiere al número de descansos fuera del domicilio, lo que puede contribuir a mejorar la interoperabilidad de los servicios transfronterizos en el sector ferroviario y a crear oportunidades de mercado para las PYME. Por lo tanto, la Comisión insta a los interlocutores sociales, nacionales y europeos, a que hagan pleno uso de esta posibilidad cuando sea necesario y a que reanuden las negociaciones a nivel de la UE con arreglo a lo dispuesto en la nota a pie de página de la cláusula 4 del Acuerdo. A este respecto, la Comisión invita a los interlocutores sociales a tener debidamente en cuenta en sus negociaciones las distintas características de los ferrocarriles de pasajeros y de mercancías por lo que se refiere a la velocidad comercial, a las distancias recorridas y al tiempo de viaje. La Comisión seguirá de cerca la evolución de las negociaciones y valorará de nuevo la situación en un plazo de dos años.