

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

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

personas que trabajen en el sector ferroviario cuyo tiempo de trabajo se desarrolle a bordo de trenes.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 139, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

(6) La Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) informaron a la Comisión de su voluntad de entablar negociaciones con arreglo al artículo 139, apartado 1, del Tratado.

Considerando lo siguiente:

- (1) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos sobre todo en la Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea; en concreto, el presente acto se dirige a garantizar el total respeto de su artículo 31, que establece que todo trabajador tiene derecho a condiciones de trabajo sanas, seguras y dignas, a la limitación de la duración máxima del trabajo y a períodos diarios y semanales de descanso, así como a un período anual de vacaciones pagadas.
- (2) Los interlocutores sociales pueden, con arreglo al artículo 139, apartado 2, del Tratado, solicitar conjuntamente que los acuerdos celebrados a nivel comunitario se apliquen mediante una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión.
- (3) El Consejo adoptó la Directiva 93/104/CE, de 23 de noviembre de 1993, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo ⁽¹⁾. El transporte ferroviario formaba parte de los sectores de actividad excluidos del ámbito de aplicación de dicha Directiva. El Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 2000/34/CE, por la que se modificaba la Directiva 93/104/CE ⁽²⁾ para cubrir sectores y actividades que antes estaban excluidos de ella.
- (4) El Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 2003/88/CE, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo ⁽³⁾, por la que se codificó y derogó la Directiva 93/104/CE.
- (5) La Directiva 2003/88/CE prevé que podrán establecerse excepciones a sus artículos 3, 4, 5, 8 y 16 para las
- (7) Dichas organizaciones celebraron, el 27 de enero de 2004, un Acuerdo sobre determinados aspectos de las condiciones de prestación de servicio de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza (denominado en lo sucesivo el «Acuerdo»).
- (8) El Acuerdo incluye una petición conjunta en la que se solicita a la Comisión que aplique el acuerdo sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión con arreglo al artículo 139, apartado 2, del Tratado.
- (9) La Directiva 2003/88/CE se aplica a los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza, excepción hecha de las medidas más específicas contenidas en la presente Directiva y en el Acuerdo que figura en el anexo.
- (10) A los efectos del artículo 249 del Tratado el acto apropiado para aplicar el acuerdo es una Directiva.
- (11) Dado que, ante la perspectiva de la realización del mercado interior del transporte ferroviario y de sus condiciones de competencia, los objetivos de la presente Directiva, a saber, proteger la salud y la seguridad, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

⁽¹⁾ DO L 307 de 13.12.1993, p. 18. Directiva modificada por la Directiva 2000/34/CE.

⁽²⁾ DO L 195 de 1.8.2000, p. 41.

⁽³⁾ DO L 299 de 18.11.2003, p. 9.

- (12) La evolución del sector ferroviario europeo requiere un estrecho seguimiento del papel de los operadores actuales y futuros con miras a garantizar un desarrollo armónico en toda la Comunidad. El diálogo social europeo en este sector debe reflejar esta evolución y tenerla en cuenta lo mejor posible.
- (13) Por lo que se refiere a aquellos términos del Acuerdo que éste no define de modo específico, la presente Directiva deja a los Estados miembros la posibilidad de hacerlo con arreglo a las legislaciones y prácticas nacionales, como ya sucede en otras Directivas sobre política social, utilizando términos análogos, siempre que dichas definiciones sean compatibles con el Acuerdo.
- (14) La Comisión elaboró su propuesta de Directiva ajustándose a su Comunicación de 20 de mayo de 1998 (sobre «Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria»), teniendo en cuenta el carácter representativo de las partes contratantes y la conformidad a Derecho de cada cláusula del acuerdo; las partes firmantes tienen una representatividad acumulada suficiente para los trabajadores móviles del ferrocarril que trabajan en servicios de interoperabilidad transfronteriza realizados por empresas ferroviarias.
- (15) La Comisión elaboró su propuesta de Directiva ajustándose al artículo 137, apartado 2, del Tratado, que prevé que las directivas en el ámbito social «evitarán establecer trabas de carácter administrativo, financiero y jurídico que obstaculicen la creación y el desarrollo de pequeñas y medianas empresas».
- (16) La presente Directiva y el Acuerdo establecen normas mínimas; los Estados miembros o los interlocutores sociales deberían poder conservar o introducir medidas más favorables.
- (17) La Comisión informó al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, enviándoles la propuesta de Directiva relativa a la aplicación del Acuerdo.
- (18) El Parlamento Europeo adoptó el 26 de mayo de 2005 una resolución sobre el Acuerdo de los interlocutores sociales.
- (19) La aplicación del Acuerdo contribuye a alcanzar los objetivos previstos en el artículo 136 del Tratado.

- (20) De conformidad con el apartado 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽¹⁾, se alienta a los Estados miembros a elaborar, en su propio interés y en el de la Comunidad, cuadros propios, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre las directivas y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El objeto de la presente 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 trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza.

El texto del Acuerdo figura en anexo a la presente Directiva.

Artículo 2

1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir medidas más favorables que las previstas en la presente Directiva.

2. La aplicación de la presente Directiva no constituirá en ningún caso un motivo suficiente para justificar una reducción del nivel general de protección de los trabajadores en los ámbitos cubiertos por la presente Directiva. Lo anterior se entiende sin perjuicio de los derechos de los Estados miembros y de los interlocutores sociales de adoptar, teniendo en cuenta la evolución de la situación, disposiciones legislativas, reglamentarias o contractuales diferentes de las existentes en el momento de la adopción de la presente Directiva, siempre que se respeten las exigencias mínimas previstas en la presente Directiva.

Artículo 3

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Acuerdo anejo sobre la evaluación y la revisión por los firmantes, la Comisión, antes de julio de 2011 y tras haber consultado con los interlocutores sociales comunitarios, enviará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva en el marco de la evolución del sector ferroviario.

⁽¹⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

Artículo 4

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicables a las infracciones de las disposiciones nacionales promulgadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión antes de julio de 2008, así como cualquier modificación posterior.

Artículo 5

Tras consultar con los interlocutores sociales, los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes de julio de 2008, o garantizarán que dentro de dicho plazo los interlocutores sociales hayan introducido las disposiciones requeridas mediante un acuerdo. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para poder garantizar los resultados que exige la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 6

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 18 de julio de 2005.

Por el Consejo

La Presidenta

M. BECKETT

ACUERDO**sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza, celebrado entre la Federación Europea de Trabajadores del transporte (ETF) y la Comunidad Europea del Ferrocarril (CER)**

CONSIDERANDO LO SIGUIENTE:

- el desarrollo del transporte ferroviario, que exige la modernización del sistema y el desarrollo del tráfico transeuropeo y, por tanto, de los servicios de interoperabilidad;
- la necesidad de desarrollar un tráfico transfronterizo seguro y de proteger la seguridad y la salud de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza;
- la necesidad de evitar una competencia basada únicamente en las diferencias en las condiciones de trabajo;
- el interés de desarrollar el transporte ferroviario en la Unión Europea;
- la idea de que estos objetivos se alcanzarán mediante la creación de normas comunes sobre las condiciones mínimas de trabajo del personal móvil que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza;
- la convicción de que el número de personas afectadas va a aumentar en los próximos años;
- el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 138 y el artículo 139, apartado 2;
- la Directiva 93/104/CE (modificada por la Directiva 2000/34/CE), y en particular sus artículos 14 y 17;
- el Convenio sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma, 19 de junio de 1980);
- el hecho de que el artículo 139, apartado 2, del Tratado establece que la aplicación de los acuerdos celebrados a nivel comunitario se realizará a petición conjunta de las partes firmantes, sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión;
- el hecho de que las partes firmantes formulan esa petición mediante el presente acto.

LAS PARTES FIRMANTES HAN ACORDADO LO QUE A CONTINUACIÓN SE EXPONE:

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).

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.

Cláusula 2**Definiciones**

A efectos del presente Acuerdo, se aplicarán las siguientes definiciones:

- 1) «servicios de interoperabilidad transfronteriza»: servicios transfronterizos para los cuales se exigen a las empresas ferroviarias al menos dos certificados de seguridad, con arreglo a los requisitos establecidos en la Directiva 2001/14/CE;

- 2) «trabajador móvil que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza»: todo trabajador miembro de la tripulación de un tren que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza durante más de una hora de su jornada diaria;
- 3) «tiempo de trabajo»: todo período durante el cual el trabajador permanece en el trabajo, a disposición del empresario y en ejercicio de su actividad o de sus funciones, de conformidad con las legislaciones y/o prácticas nacionales;
- 4) «período de descanso»: todo período que no es tiempo de trabajo;
- 5) «período nocturno»: todo período no inferior a siete horas, definido por la legislación nacional, y que debe incluir, en cualquier caso, el intervalo comprendido entre las 24.00 horas y las 5.00 horas;
- 6) «prestación de noche»: toda prestación de al menos tres horas de trabajo durante el período nocturno;
- 7) «descanso fuera del domicilio»: descanso diario que no se puede efectuar en el domicilio habitual del personal móvil;
- 8) «conductor»: todo trabajador que conduce un vehículo de tracción;
- 9) «tiempo de conducción»: duración de una actividad programada durante la cual el conductor es responsable de la conducción de un vehículo de tracción, con la exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y para la puesta fuera de servicio del vehículo. Incluye las interrupciones programadas en las que el conductor permanece como responsable de la conducción del vehículo de tracción.

Cláusula 3

Descanso diario en el domicilio

El descanso diario en el domicilio tendrá una duración mínima de doce horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas.

Se podrá reducir a un mínimo de nueve horas consecutivas una vez cada siete días. En este caso, las horas que correspondan a la diferencia entre el descanso reducido y las doce horas se añadirán al siguiente descanso diario en el domicilio.

No se podrá fijar un descanso diario significativamente reducido entre dos descansos diarios fuera del domicilio.

Cláusula 4

Descanso diario fuera del domicilio

El descanso fuera del domicilio tendrá una duración mínima de ocho horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas.

Un descanso diario fuera del domicilio deberá ir seguido de un descanso diario en el domicilio ⁽¹⁾.

Se recomienda que se preste especial atención a la comodidad del alojamiento del trabajador en descanso fuera del domicilio.

Cláusula 5

Pausas

a) Conductores

Si la duración del tiempo de trabajo de un conductor es superior a ocho horas, deberá garantizarse una pausa de al menos 45 minutos durante la jornada de trabajo;

o

cuando el tiempo de trabajo se sitúe entre seis y ocho horas, dicha pausa será de al menos treinta minutos y se efectuará durante la jornada de trabajo.

El momento de la jornada en que se haga la pausa y la duración de ésta deberán ser suficientes para que el trabajador pueda recuperarse.

En caso de retraso de los trenes, las pausas podrán adaptarse durante la jornada de trabajo.

Una parte de la pausa debería concederse entre la tercera hora de trabajo y la sexta.

La letra a) de la cláusula 5 no se aplicará si hay un segundo conductor. En este caso, las condiciones de concesión se establecerán a nivel nacional.

b) Personal de acompañamiento

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

⁽¹⁾ Las partes convienen en que, en lo que respecta a un segundo descanso consecutivo fuera del domicilio y a la compensación de descansos fuera del domicilio, los interlocutores sociales podrán negociar, en cada empresa ferroviaria o a nivel nacional, según proceda. A nivel europeo, la cuestión del número de descansos consecutivos fuera del domicilio y de la compensación de los descansos fuera del domicilio se renegociará dos años después de la firma del presente Acuerdo.

*Cláusula 6***Descanso semanal**

Todo trabajador móvil que realice servicios de interoperabilidad transfronteriza deberá disfrutar, por cada período de siete días, de un período mínimo de descanso ininterrumpido de una duración de 24 horas, a las que se añadirán las 12 horas de descanso diario previsto en la cláusula 3.

Cada año, el trabajador móvil dispondrá de 104 períodos de descanso de 24 horas al año, incluidos los períodos de 24 horas de los 52 descansos semanales.

Estos descansos incluirán, como mínimo:

— 12 descansos dobles (de 48 horas más el descanso diario de 12 horas), incluido el sábado y el domingo,

y

— 12 descansos dobles (de 48 horas más el descanso diario de 12 horas), sin garantía de que estarán incluidos un sábado o un domingo.

*Cláusula 7***Tiempo de conducción**

La duración del tiempo de conducción, según la definición de la cláusula 2, no podrá ser superior a nueve horas para el trabajo de día y a ocho horas para la prestación de noche entre dos descansos diarios.

La duración máxima del tiempo de conducción por cada período de dos semanas estará limitada a 80 horas.

*Cláusula 8***Control**

Deberá disponerse de un registro en el que se indiquen las horas diarias de trabajo y de descanso del personal móvil para asegurar el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo. Los elementos relativos a las horas reales de trabajo deberán estar disponibles. La empresa deberá conservar éste registro durante un año como mínimo.

*Cláusula 9***Cláusula de no regresión**

La aplicación del presente Acuerdo no podrá en ningún caso constituir una justificación válida para reducir el nivel general de protección de los trabajadores móviles que efectúen servicios de interoperabilidad transfronteriza.

*Cláusula 10***Seguimiento del Acuerdo**

Los firmantes del presente Acuerdo harán un seguimiento de su transposición y aplicación en el marco del Comité de diálogo sectorial de los ferrocarriles creado en virtud de la Decisión 98/500/CE de la Comisión Europea.

*Cláusula 11***Evaluación**

Las partes evaluarán las disposiciones del presente Acuerdo dos años después de su firma, a la luz de las primeras experiencias de desarrollo del transporte interoperable transfronterizo.

*Cláusula 12***Revisión**

Las partes procederán a revisar las disposiciones aquí incluidas dos años después de concluido el período de aplicación establecido por la decisión del Consejo que sancione el presente Acuerdo.

Bruselas, 27 de enero de 2004.

Por la CER

Giancarlo CIMOLI
Presidente

Johannes LUDEWIG
Director Ejecutivo

Francesco FORLENZA
*Presidente del Grupo de Directores
de Recursos Humanos*

Jean-Paul PREUMONT
Consejero de Asuntos Sociales

Por la ETF

Norbert HANSEN
*Presidente de la Sección de
Ferrocarriles*

Jean-Louis BRASSEUR
*Vicepresidente de la Sección de
Ferrocarriles*

Doro ZINKE
Secretaria General

Sabine TRIER
Secretaria Política

ANEXO

Listado de estaciones fronterizas oficiales más allá del límite de 15 km, para las cuales la aplicación del presente acuerdo será facultativa

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (I)
