



Ευρωπαϊκή Οδηγία υπ'Αριθμ. 32005L0047

Οδηγία 2005/47/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2005, για τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) για θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων

Αποφασίζουμε:

27.7.2005 EL Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 195/15

ΟΔΗΓΙΑ 2005/47/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Ιουλίου 2005

για τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) για θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 139 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η παρούσα οδηγία σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης· ειδικότερα, αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει την πλήρη τήρηση του άρθρου 31 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο προβλέπει ότι κάθε εργαζόμενος έχει δικαίωμα σε υγιεινές, ασφαλείς και αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας, σε ένα όριο μέγιστης διάρκειας εργασίας, σε ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης καθώς και σε ετήσια περίοδο αμειβόμενων διακοπών.

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 2 της συνθήκης, οι κοινωνικοί εταίροι μπορούν να ζητούν από κοινού την εφαρμογή των συμφωνιών που συνάπτονται σε κοινοτικό επίπεδο με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Επιτροπής.

(3) Το Συμβούλιο εξέδωσε την οδηγία 93/104/ΕΚ, της 23ης Νοεμβρίου 1993, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας (1). Οι σιδηροδρομικές μεταφορές συγκαταλέγονταν στους κλάδους

δραστηριοτήτων που εξαιρούνταν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2000/34/EK για την τροποποίηση της οδηγίας 93/104/EK (2) σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας ώστε να καλυφθούν οι τομείς και οι δραστηριότητες που εξαιρούνται από την εν λόγω οδηγία.

(4) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2003/88/EK, της 4ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας (3), η οποία κωδικοποίησε και κατάργησε την οδηγία 93/104/EK.

(5) Η οδηγία 2003/88/EK προβλέπει ότι επιτρέπονται παρεκκλίσεις από τα άρθρα 3, 4, 5, 8 και 16 για τα άτομα που εργάζονται στον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών, όταν η εργασία αυτή εκτελείται επί των τρένων.

(6) Η Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (Communauté européenne du rail-CER) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (Fédération européenne des travailleurs des transports - ETF) ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι θα προβούν σε διαβουλεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 139 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(7) Στις 27 Ιανουαρίου 2004, οι δύο αυτές οργανώσεις συνήψαν συμφωνία σχετικά με ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των κινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες («η συμφωνία»).

(8) Η συμφωνία αυτή περιέχει κοινό αίτημα προς την Επιτροπή να εφαρμόσει τη συμφωνία με απόφαση του Συμβουλίου, προτάσει της Επιτροπής, κατά το άρθρο 139 παράγραφος 2 της συνθήκης.

(9) Η οδηγία 2003/88/EK εφαρμόζεται στους μετακινούμενους εργαζομένους που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες, με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων της παρούσας οδηγίας και της επισυναπτόμενης συμφωνίας.

(10) Η ενδεδειγμένη νομοθετική πράξη για την εφαρμογή της συμφωνίας είναι η οδηγία, κατά την έννοια του άρθρου 249 της συνθήκης.

(11) Δεδομένου ότι στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς στον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών και λόγω των συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν σ' αυτόν, οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, η οποία αποσκοπεί στην προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, και μπορούν συνεπώς να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που θεσπίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(12) Η εξέλιξη του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού κλάδου καθιστά αναγκαία τη συνεχή παρακολούθηση του ρόλου των υφιστάμενων και των νέων παραγόντων, προκειμένου να εξασφαλίζεται αρμονική ανάπτυξη διακοινοτικών. Ο ευρωπαϊκός κοινωνικός διάλογος εδώ θα πρέπει να μπορεί να αντικατοπτρίζει αυτή την εξέλιξη και να τη λαμβάνει υπόψη όσο το δυνατόν καλύτερα.

(13) Σε ό,τι αφορά τους όρους της συμφωνίας που δεν συγκεκριμενοποιούνται σε αυτήν, η παρούσα οδηγία αφήνει τα κράτη μέλη ελεύθερα να καθορίζουν τους όρους αυτούς κατά το εθνικό δίκαιο και πρακτική, όπως συμβαίνει και με άλλες οδηγίες για την κοινωνική πολιτική που χρησιμοποιούν παρόμοιους όρους, εφόσον οι χρησιμοποιούμενοι ορισμοί είναι συμβατοί προς το περιεχόμενο της συμφωνίας.

(14) Η Επιτροπή εκπόνησε την πρόταση οδηγίας της σύμφωνα με την ανακοίνωση που είχε εκδώσει στις 20 Μαΐου 1998 με τίτλο «Προσαρμογή και ανάπτυξη του κοινωνικού διαλόγου σε κοινοτικό επίπεδο», λαμβάνοντας υπόψη τον αντιπροσωπευτικό χαρακτήρα των συμβαλλόμενων μερών και τη νομιμότητα κάθε ρήτρας της συμφωνίας: τα υπογράφοντα μέρη διαθέτουν επαρκή συνολική αντιπροσωπευτικότητα όσον

αφορά τους μετακινούμενους εργαζομένους στους σιδηροδρόμους οι οποίοι απασχολούνται σε θέσεις διασυνοριακών διαλειτουργικών υπηρεσιών που παρέχονται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(15) Η Επιτροπή εκπόνησε την πρόταση οδηγίας της σύμφωνα με το άρθρο 137 παράγραφος 2 της συνθήκης που προβλέπει ότι στις οδηγίες στον τομέα της κοινωνικής πολιτικής αποφεύγεται η επιβολή διοικητικών, οικονομικών και νομικών εξαναγκασμών, οι οποίοι θα παρεμπόδιζαν τη δημιουργία και την ανάπτυξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

(16) Η παρούσα οδηγία και η συμφωνία θεσπίζουν στοιχειώδη πρότυπα: τα κράτη μέλη ή/και οι κοινωνικοί εταίροι θα πρέπει να μπορούν να διατηρούν ή να θεσπίζουν ευνοϊκότερες διατάξεις.

(17) Η Επιτροπή ενημέρωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, διαβιβάζοντάς τους την πρόταση οδηγίας σχετικά με την εκτέλεση της συμφωνίας.

(18) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε ψήφισμα στις 26 Μαΐου 2005 σχετικά με τη συμφωνία των κοινωνικών εταίρων.

(19) Η εφαρμογή της συμφωνίας θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του άρθρου 136 της συνθήκης.

(20) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας (4), τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση, και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία των οδηγιών με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και να τους δημοσιοποιούν,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην εφαρμογή της συμφωνίας που συνήφθη στις 27 Ιανουαρίου 2004 μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF), όσον αφορά ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων οι οποίοι παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες («η συμφωνία»).

Το κείμενο της εν λόγω συμφωνίας παρατίθεται στην παρούσα οδηγία.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να θεσπίζουν ευνοϊκότερες διατάξεις από εκείνες της παρούσας οδηγίας.
2. Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν αποτελεί επαρκή αιτιολογία για την υποβάθμιση του γενικού επιπέδου προστασίας των εργαζομένων στους τομείς που αυτή καλύπτει, τηρουμένων πάντως των δικαιωμάτων των κρατών μελών ή/και των κοινωνικών εταίρων να θεσπίζουν, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη των συνθηκών, νομοθετικές, κανονιστικές ή συμβατικές ρυθμίσεις διαφορετικές από τις ισχύουσες κατά την έκδοση της παρούσας οδηγίας, εφόσον πάντοτε τηρούνται οι στοιχειώδεις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συμφωνίας, οι οποίες αφορούν την παρακολούθηση και την αναθεώρηση από τα υπογράφοντα μέρη, η Επιτροπή, αφού ζητήσει τη γνώμη των κοινωνικών εταίρων σε κοινοτικό επίπεδο, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στο πλαίσιο της εξέλιξης του σιδηροδρομικού κλάδου, πριν τις 27 Ιουλίου 2011.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις κυρώσεις που ισχύουν για τις παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε απαραίτητο μέτρο για να διασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι

κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή το αργότερο έως τις 27 Ιουλίου 2008 και κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους, το συντομότερο δυνατό.

Άρθρο 5

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ, αφού ζητήσουν τη γνώμη των κοινωνικών εταίρων, τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι απαραίτητες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 27 Ιουλίου 2008 ή εξασφαλίζουν ότι οι κοινωνικοί εταίροι έχουν λάβει δια συμφωνίας τα απαραίτητα μέτρα το αργότερο κατά την ίδια ημερομηνία. Διαβιβάζουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων.

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κάθε αναγκαία διάταξη ώστε να μπορούν πάντοτε να εγγυηθούν τα αποτελέσματα που επιβάλλονται με την παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές θα περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτήν κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 7

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 18 Ιουλίου 2005.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

M. BECKETT

(1) ΕΕ L 307 της 13.12.1993, σ. 18· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2000/34/ΕΚ.

(2) ΕΕ L 195 της 1.8.2000, σ. 41.

(3) ΕΕ L 299 της 18.11.2003, σ. 9.

(4) ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ

για θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες, η οποία συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών (ETF) και την Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER)

ΕΚΤΙΜΩΝΤΑΣ:

— την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών που απαιτεί τον εκσυγχρονισμό του συστήματος και την ανάπτυξη της διευρωπαϊκής κυκλοφορίας και κατ' επέκταση των διαλειτουργικών υπηρεσιών,

— την ανάγκη να αναπτύξουν ασφαλή διασυνοριακή κυκλοφορία και να προστατευθούν η υγεία και η ασφάλεια των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες,

— την ανάγκη αποφυγής ανταγωνισμού βασιζόμενου αποκλειστικά στις διαφορετικές συνθήκες εργασίας,

— τη σημασία της ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση,

— την αντίληψη ότι οι εν λόγω στόχοι θα επιτευχθούν μέσω της δημιουργίας κοινών κανόνων για τα στοιχειώδη πρότυπα συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες,

— την πεποίθηση ότι ο αριθμός των εργαζόμενων αυτών θα αυξηθεί τα προσεχή έτη,

— τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 138 και 139 παράγραφος 2,

- την οδηγία 93/104/EK (όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2000/34/EK), και ιδίως τα άρθρα 14 και 17,
- τη σύμβαση για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη, 19 Ιουνίου 1980),
- το γεγονός ότι το άρθρο 139 παράγραφος 2 της συνθήκης ορίζει ότι οι συμφωνίες που συνάπτονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο εφαρμόζονται όταν το ζητούν από κοινού τα υπογράφοντα μέρη, με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Επιτροπής,
- το γεγονός ότι τα υπογράφοντα μέρη υποβάλλουν αυτό το αίτημα,

ΤΑ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΑ ΜΕΡΗ ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΕΞΗΣ:

Ρήτρα 1

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα συμφωνία εφαρμόζεται στους μετακινούμενους εργαζομένους σιδηροδρόμων που έχουν τοποθετηθεί σε διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες που πραγματοποιούνται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Για την τοπική και την περιφερειακή διασυνοριακή κυκλοφορία επιβατών και για τη διασυνοριακή κυκλοφορία εμπορευμάτων σε ακτίνα όχι μεγαλύτερη των 15 χιλιομέτρων πέραν των συνόρων καθώς και για την κυκλοφορία μεταξύ επίσημων μεθοριακών σιδηροδρομικών σταθμών, κατάλογος των οποίων παρατίθεται σε παράρτημα, η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας είναι προαιρετική.

Η παρούσα συμφωνία έχει, επίσης, προαιρετικό χαρακτήρα για τους συρμούς που εκτελούν διασυνοριακές διαδρομές, οι οποίες έχουν αφηγηρία και τέρμα στο σιδηροδρομικό δίκτυο του ίδιου κράτους μέλους και χρησιμοποιούν το δίκτυο άλλου κράτους μέλους χωρίς να σταματούν στο κράτος αυτό (και οι οποίες, συνεπώς, μπορούν να θεωρούνται ως εθνικές μεταφορές).

Όσον αφορά τους μετακινούμενους εργαζομένους που παρέχουν διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες, η οδηγία 93/104/EK δεν εφαρμόζεται επί θεμάτων όπου η παρούσα συμφωνία περιέχει ειδικότερες διατάξεις.

Ρήτρα 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες»: διασυνοριακές υπηρεσίες για τις οποίες απαιτούνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τουλάχιστον δύο πιστοποιητικά ασφαλείας, όπως αυτά προβλέπονται στην οδηγία 2001/14/EK,
- 2) «μετακινούμενος εργαζόμενος που παρέχει διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες»: κάθε εργαζόμενος, μέλος πληρώματος τρένου, που έχει τοποθετηθεί σε διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες για περισσότερη από μία ώρα με βάση μία ημερήσια παροχή υπηρεσιών,
- 3) «χρόνος εργασίας»: κάθε περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο εργαζόμενος βρίσκεται στην εργασία, στη διάθεση του εργοδότη και ασκεί τη δραστηριότητά του ή τα καθήκοντά του σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο ή/και τις εθνικές πρακτικές,
- 4) «περίοδος ανάπαυσης»: κάθε περίοδος που δεν εμπίπτει στο χρόνο εργασίας,
- 5) «νυκτερινή περίοδος»: κάθε περίοδος τουλάχιστον 7 ωρών, όπως ορίζεται από την εθνική νομοθεσία, που περιλαμβάνει πάντοτε το διάστημα από τα μεσάνυχτα έως και τις 5.00 π.μ.,
- 6) «νυκτερινή παροχή υπηρεσίας»: κάθε παροχή υπηρεσίας τουλάχιστον τριώρης διάρκειας κατά τη νυκτερινή περίοδο,
- 7) «ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας»: ημερήσια ανάπαυση που δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί στο συνήθη τόπο κατοικίας του μετακινούμενου εργαζομένου,
- 8) «μηχανοδηγός»: κάθε εργαζόμενος επιφορτισμένος με την οδήγηση μηχανής έλξης,
- 9) «χρόνος οδήγησης»: η διάρκεια προγραμματισμένης δραστηριότητας κατά την οποία ο μηχανοδηγός

είναι υπεύθυνος για την οδήγηση μηχανής έλξης, με εξαίρεση τον χρόνο που προβλέπεται για τη θέση σε λειτουργία και τη θέση εκτός λειτουργίας της μηχανής έλξης. Περιλαμβάνονται οι προγραμματισμένες διακοπές κατά τις οποίες ο μηχανοδηγός παραμένει υπεύθυνος για την οδήγηση της μηχανής έλξης.

Ρήτρα 3

Ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας

Η ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 12 συναπτές ώρες ανά εικοσιτετράωρο.

Ωστόσο, η ημερήσια αυτή ανάπαυση μπορεί να μειώνεται σε 9 τουλάχιστον συναπτές ώρες ανά επταήμερο. Στην περίπτωση αυτή, οι ώρες που αντιστοιχούν στη διαφορά μεταξύ μειωμένης ανάπαυσης και 12 ωρών προστίθενται στην επόμενη ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας.

Δεν επιτρέπεται ουσιαστική μείωση της ημερήσιας ανάπαυσης μεταξύ δύο ημερήσιων αναπαύσεων εκτός τόπου κατοικίας.

Ρήτρα 4

Ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας

Η ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 8 συναπτές ώρες ανά εικοσιτετράωρο.

Η ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας πρέπει να ακολουθείται από ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας (1).

Συνιστάται να υπάρξει μέριμνα για την παροχή άνετου καταλύματος στο μετακινούμενο εργαζόμενο που αναπαύεται εκτός τόπου κατοικίας.

Ρήτρα 5

Διαλείμματα

α) Μηχανοδηγοί

Εάν ο χρόνος εργασίας ενός μηχανοδηγού υπερβαίνει τις 8 ώρες, επιβάλλεται τουλάχιστον 45λεπτο διάλειμμα κατά την ημέρα εργασίας.

Ειδάλλως

Εάν ο χρόνος εργασίας κυμαίνεται μεταξύ 6 και 8 ωρών, το διάλειμμα θα πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 30 λεπτά και να παρέχεται κατά τη διάρκεια της ημέρας εργασίας.

Η στιγμή της ημέρας και η διάρκεια του διαλείμματος πρέπει να αρκούν για την πραγματική ανάκτηση των δυνάμεων του εργαζομένου.

Τα διαλείμματα μπορούν να αναπροσαρμόζονται στη διάρκεια της ημέρας εργασίας σε περίπτωση καθυστέρησης των τρένων.

Πρέπει να προβλέπεται μέρος του διαλείμματος μεταξύ της 3ης και 6ης ώρας εργασίας.

Η ρήτρα 5 στοιχείο α) δεν εφαρμόζεται εάν υπάρχει δεύτερος μηχανοδηγός. Στην περίπτωση αυτή, οι όροι χορήγησης καθορίζονται σε εθνικό επίπεδο.

β) Προσωπικό συνοδείας

Για το προσωπικό συνοδείας, παρέχεται διάλειμμα 30 λεπτών εάν ο χρόνος εργασίας υπερβαίνει τις 6 ώρες.

Ρήτρα 6

Εβδομαδιαία ανάπαυση

Σε κάθε μετακινούμενο εργαζόμενο που παρέχει διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες παρέχεται, ανά επταήμερο, περίοδος αδιάλειπτης ανάπαυσης τουλάχιστον 24 ωρών, στις οποίες προστίθενται οι 12 ώρες ημερήσιας ανάπαυσης που προβλέπονται στη ρήτρα 3.

Κάθε έτος, ο μετακινούμενος εργαζόμενος διαθέτει 104 εικοσιτετράωρες περιόδους ανάπαυσης,

συμπεριλαμβανομένων των εικοσιτετραώρων περιόδων των 52 εβδομαδιαίων αναπαύσεων,
που περιλαμβάνουν:

— 12 διπλές περιόδους ανάπαυσης (48 ωρών συν τη δωδεκάωρη ημερήσια ανάπαυση) που περιλαμβάνουν
Σάββατο και Κυριακή,

— 12 διπλές περιόδους ανάπαυσης (των 48 ωρών συν τη δωδεκάωρη ημερήσια ανάπαυση) χωρίς εγγύηση ότι
θα περιλαμβάνεται Σάββατο ή Κυριακή.

Ρήτρα 7

Χρόνος οδήγησης

Ο χρόνος οδήγησης, όπως ορίζεται στη ρήτρα 2, δεν υπερβαίνει τις 9 ώρες για μία ημερήσια υπηρεσία, ούτε
τις 8 ώρες για μία νυκτερινή υπηρεσία μεταξύ δύο ημερήσιων αναπαύσεων.

Η μέγιστη διάρκεια του χρόνου οδήγησης ανά περίοδο 2 εβδομάδων περιορίζεται σε 80 ώρες.

Ρήτρα 8

Έλεγχος

Πρέπει να τηρείται υπηρεσιακός πίνακας όπου θα αναγράφονται οι καθημερινές ώρες εργασίας και περίοδοι
ανάπαυσης των μετακινούμενων εργαζομένων με σκοπό την τήρηση της παρούσας συμφωνίας. Πρέπει να
διατίθενται στοιχεία σχετικά με τις πραγματικές ώρες εργασίας. Ο υπηρεσιακός πίνακας πρέπει να
φυλάσσεται στην επιχείρηση τουλάχιστον επί ένα έτος.

Ρήτρα 9

Ρήτρα μη επιδείνωσης

Η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας δεν συνιστά σε καμία περίπτωση βάσιμο λόγο για τη μείωση του
γενικού επιπέδου προστασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διαλειτουργικές
διασυνοριακές υπηρεσίες.

Ρήτρα 10

Παρακολούθηση της συμφωνίας

Οι υπογράφοντες την παρούσα συμφωνία παρακολουθούν τη μεταφορά και την εφαρμογή της στο πλαίσιο
της επιτροπής κλαδικού διαλόγου για το σιδηροδρομικό κλάδο που ιδρύθηκε σύμφωνα με την απόφαση
98/500/EK της Επιτροπής.

Ρήτρα 11

Αξιολόγηση

Τα συμβαλλόμενα μέρη αξιολογούν τις διατάξεις της παρούσας συμφωνίας δύο έτη μετά την υπογραφή της
υπό το φως των αρχικών τους εμπειριών περί την ανάπτυξη των διαλειτουργικών διασυνοριακών μεταφορών.

Ρήτρα 12

Αναθεώρηση

Τα συμβαλλόμενα μέρη αναθεωρούν τις ανωτέρω διατάξεις δύο έτη μετά την παρέλευση της περιόδου
εφαρμογής που καθορίζεται από την απόφαση του Συμβουλίου με την οποία τίθεται σε ισχύ η παρούσα
συμφωνία.

Βρυξέλλες, 27 Ιανουαρίου 2004.

Για την CER

Giancarlo CIMOLI

Πρόεδρος

Johannes LUDEWIG

Γενικός διευθυντής

Francesco FORLENZA

Πρόεδρος της ομάδας διευθυντών ανθρώπινου δυναμικού

Jean-Paul PREUMONT

Σύμβουλος κοινωνικών υποθέσεων

Για την ETF

Norbert HANSEN

Πρόεδρος του τμήματος σιδηροδρόμων

Jean-Louis BRASSEUR

Αντιπρόεδρος του τμήματος σιδηροδρόμων

Doro ZINKE

Γενικός γραμματέας

Sabine TRIER

Πολιτικός γραμματέας

(1) Τα μέρη συμφωνούν να διεξαχθούν διαπραγματεύσεις, μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε επίπεδο σιδηροδρομικής επιχείρησης ή σε εθνικό επίπεδο, κατά περίπτωση, για την παραχώρηση δεύτερης συναπτής περιόδου ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας καθώς και για την αντιστάθμιση των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το ζήτημα του αριθμού των συναπτών περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας καθώς και η αντιστάθμιση των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας θα αποτελέσει αντικείμενο εκ νέου διαπραγμάτευσης δύο έτη μετά την υπογραφή της παρούσας συμφωνίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατάλογος επίσημων μεθοριακών σταθμών ευρισκόμενων πέραν του ορίου των 15 km έναντι των οποίων η συμφωνία είναι προαιρετική

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (I)

Βρυξέλλες, 2006-06-16