

# **Executive Summary 2009**

(EN, FR, DE)



## **Implementation Report for Romania**

**Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector**

## EXECUTIVE SUMMARY

### 1. Introduction

Directive 2005/47/EC of 18 July 2005 on the Agreement between the Community of European Railways (CER) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector has been transposed into Romanian Legislation through Order no. 490/2008 for the implementation of the minimum requirements on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector, adopted on 15 April 2008 and published in the Official Journal of Romania no. 604/13.08.2008. The adoption of Order no.490/2008 was aimed at ensuring the transposition of the Directive. The transposition was late as the Ordinance entered into force on 13.08.2008 but the Directive should have been transposed by 27.07.2008. In addition, Law no. 108/1999 on the setting up and organising of the Labour Inspection, as republished on 10 October 2002, provides for measures to be taken to enable the obligations deriving from Order no. 490/2008 to be enforced.

In general, the stakeholders have not noticed specific implementation issues, with the noticeable exception of the FMLR, a trade union for locomotive mechanics, which pointed out several serious implementation issues.

### 2. Legal analysis of the transporting measures and their practical implementation for Directive 2005/47/EC in Romania

Although the transposition was ensured one month after the deadline, the Directive was generally correctly and completely transposed. Two conformity issues have been identified, which are described below.

One case of *incorrect transposition* was found as regards **Clause 3 second part** of the Agreement. The Agreement allows to the Member States to reduce the minimum of 12 consecutive hours of daily rest to a minimum of nine hours once in every seven-day period. This option has been used by Romania. However, the Romanian text refers to the reduction of the daily rest to a *maximum* of nine hours once every seven-day period. This must be considered a minor issue because exceptions from the minimum duration of the daily rest at home occur only in exceptional circumstances.

One case of *incomplete transposition* was noticed regarding **Clause 8** of the Agreement, which requires that a record of daily working hours and rest periods for mobile workers shall be kept to allow the monitoring of compliance with the provisions of this Agreement. Information on actual working hours must be available and this record shall be kept in the undertaking for at least one year. Transposition is incomplete because the Romanian text does not mention that the record shall be kept in the undertaking and that information on actual working hours must be available. This must also be considered as a minor issue because in practice, the record is kept in the undertaking and information on actual working hours is available.

As regards the implementation of Order no. 490/2008, its provisions are generally correctly implemented, although some major implementation issues have been highlighted by one of the stakeholders interviewed. In particular, problems have been raised firstly regarding breaks, which cannot be taken by the drivers due to the fact that trains usually only have one driver; and secondly with regards to the respect and conditions of daily rest taken away from home. The same stakeholder also raised the issue of the poor enforcement of the Directive's requirements, notably because of the powers of control have been unclearly allocated between the different competent public authorities.

---

### **3. Analysis of progress and regression in the implementation of Directive 2005/47/EC**

The adoption of Order no. 490/2008 represents progress in the implementation of Working Conditions in Railway Cross-Border Services Directive. This Order is the first attempt made to transpose this Directive into the Romanian legislation.

### **4. Conclusions**

The Working Conditions in Railway Cross-Border Services Directive has generally been correctly transposed by O 490/2008. The transposition was ensured one month later than the deadline mentioned by the Directive.

Two conformity issues were found: (i) incorrect transposition of the possibility to reduce the minimum of 12 consecutive hours of daily rest to a minimum of nine hours once in every seven-day period and (ii) incomplete transposition of the requirement that a record of daily working hours and rest periods for mobile workers shall be kept in the undertaking for at least one year and that information on actual working hours must be available.

With respect to the implementation of O 490/2008 transposing the Directive, there are very few cases in Romania in which mobile railway workers are assigned to interoperable cross-border services to which the Directive is applicable. Generally, the Directive's provisions are correctly implemented but several significant issues have been highlighted by the stakeholders interviewed. These include the fact that it is impossible to take breaks during the working day (mainly due to the fact that the traction units are operated by a single driver). Other issues relate to poor accommodation conditions for workers that require rest away from home, daily rest away from home of minimum 8 hours per 24-hour period and the lack of effectiveness and overlapping nature of the controls performed by public authorities as regards the controls attributions.

The overlapping in the control exercised by the TLIs and RRA results in misunderstandings as regards the limits of control that each authority may exercise. Additionally, the labour inspectors, who acknowledge that they are not specialised in the area of railway transport, do not often exercise control. When they do, they do not impose fines against the employer.

By taking into account all of the above, it is recommended that:

- there is an increase in the controls exercised by the labour inspectors and the fines provided by law to be imposed upon the employers of mobile workers engaged in interoperable cross-border services in the railway sector;
  - specific information campaigns are established and undertaken by the public authorities, as well as by the trade unions and employers' associations, in order to increase mobile workers' awareness of their rights and employers' awareness of their related obligations respectively;
  - that O 490/2008 is amended to ensure full transposition of the Directive and the Agreement.
-

## RESUME

### 1. Introduction

La directive 2005/47/CE du 18 Juillet 2005 sur l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire a été transposée dans la législation roumaine par l'ordonnance no. 490/2008 sur la mise en œuvre des exigences minimales sur certains aspects des conditions de travail des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire, adoptée le 15 avril 2008 et publiée au Journal Officiel de la Roumanie no. 604/13.08.2008. L'adoption de l'ordonnance no.490/2008 visait à assurer la transposition de la directive. La transposition s'est faite en retard car l'ordonnance est entrée en vigueur le 13 août 2008, alors que la directive aurait dû être transposée le 27 juillet 2008. En outre, la loi no. 108/1999 sur la création et l'organisation de l'inspection du travail, tel que republiée le 10 octobre 2002, prévoit de prendre des mesures pour permettre l'exécution des obligations découlant de l'Ordonnance no. 490/2008.

Dans l'ensemble, les parties prenantes n'ont pas remarqué de problèmes d'application spécifiques. Cependant, la FMLR (Fédération roumaine de mécaniciens de locomotive), un syndicat des mécaniciens de locomotives, a souligné plusieurs problèmes sérieux de mise en œuvre.

### 2. Analyse juridique des mesures de transport et mise en œuvre pratique de la directive 2005/47/CE en Roumanie

Bien que la transposition ait été effectuée un mois après la date limite, dans l'ensemble, la directive a été correctement et complètement transposée. Deux cas de non-conformité ont été constatés et sont décrits ci-dessous.

Un cas de transposition incorrecte a été constaté concernant la clause 3, 2<sup>ème</sup> partie de l'accord. L'accord permet aux États membres de réduire la durée de repos journalier à la résidence qui est d'un minimum de 12 heures consécutives à un minimum de neuf heures consécutives une fois pour chaque période de sept jours. Cette option a été utilisée par la Roumanie. Toutefois, le texte roumain fait référence à la réduction du repos journalier à un *maximum* de neuf heures une fois tous les sept jours. Cela doit être considéré comme un problème mineur, car les exceptions à la durée minimale du repos journalier à la résidence ne se produisent que dans des circonstances exceptionnelles.

Un autre cas de transposition incomplète a été constaté concernant la clause 8 de l'accord, qui prévoit qu'un tableau de service indiquant les heures quotidiennes de travail et de repos du personnel mobile doit être tenu pour veiller au respect des dispositions de l'Accord. Les informations concernant les heures réelles doivent être disponibles et ce tableau de service doit être conservé au sein de l'entreprise pendant au moins un an. La transposition est incomplète parce que le texte roumain ne requiert pas que le tableau de service soit conservé au sein de l'entreprise et que l'information sur les heures réelles de travail soit disponible. Il s'agit d'un cas de non-conformité mineur, car en pratique tableau de service est conservé dans l'entreprise et les informations sur les heures réelles de travail est disponible.

Les dispositions de l'ordonnance no. 490/2008 sont dans l'ensemble correctement mises en œuvre, même si certains problèmes d'application importants ont été soulignés par l'un des intervenants interrogés. En particulier, ces problèmes concernent d'une part les pauses, qui ne peuvent pas être prises par les conducteurs du fait que les trains ne disposent généralement que d'un chauffeur, et d'autre part le respect et les conditions de repos journalier pris hors résidence. Les mêmes intervenants ont également mis en évidence une mauvaise application des dispositions de la directive, notamment

car les pouvoirs de contrôle n'ont pas été clairement répartis entre les différentes autorités publiques compétentes.

### **3. Analyse des progrès et des reculs dans l'application de la directive 2005/47/CE**

L'adoption de l'ordonnance no. 490/2008 représente un progrès dans la mise en œuvre de la directive 2005/47. Cette ordonnance est une première tentative visant à transposer cette directive dans la législation roumaine.

### **4. Conclusions**

Dans l'ensemble, la directive 2005/47 a été correctement transposée par l'ordonnance 490/2008. La transposition a été effectuée un mois plus tard que la date limite prévue par la directive.

Deux cas de non-conformité ont été constatés: (i) la transposition incorrecte de la possibilité de réduire le minimum de 12 heures consécutives à un minimum de neuf heures consécutives une fois dans chaque période de sept jours, et (ii) la transposition incomplète de l'exigence selon laquelle un tableau de service indiquant les heures quotidiennes de travail et de repos du personnel mobile doit être conservé au sein de l'entreprise pendant au moins un an et l'information sur les heures réelles de travail doit être disponible.

En ce qui concerne la mise en œuvre de l'ordonnance 490/2008 transposant la directive, il y a très peu de cas en Roumanie où les travailleurs ferroviaires mobiles sont affectés aux services d'interopérabilité transfrontalière auxquels s'applique la directive. En règle générale, les dispositions de la directive sont correctement appliquées, mais plusieurs questions importantes ont été soulignées par les parties prenantes interrogées. Celles-ci concernent notamment le fait qu'il est impossible de prendre des pauses durant la journée de travail (principalement dû au fait que les véhicules de traction sont exploités par un seul conducteur). D'autres questions concernent les conditions d'hébergement pour les travailleurs pauvres qui ont besoin de repos hors résidence, le repos journalier hors résidence d'au moins 8 heures sur une période de 24 heures et le manque d'efficacité et le chevauchement des contrôles effectués par les autorités publiques.

Les chevauchements entre les contrôles exercés par l'Inspection Territoriale du Travail et ceux menés par l'Autorité Roumaine des Chemins de Fer sont la cause de malentendus quant aux limites du contrôle que chaque autorité peut exercer. En outre, les inspecteurs du travail, qui admettent qu'ils ne sont pas spécialisés dans le domaine du transport ferroviaire, n'effectuent pas souvent de contrôles et lorsqu'ils le font, n'imposent pas d'amende à l'employeur.

En prenant en compte l'ensemble de ce qui précède, il est recommandé que:

- Les contrôles exercés par les inspecteurs du travail soient renforcés et les amendes prévues par la loi soient imposées aux employeurs du personnel mobile effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire;
- Des campagnes d'information spécifiques soient créées et menées par les autorités publiques, ainsi que par les syndicats et les associations d'employeurs, afin d'accroître la sensibilisation des travailleurs mobiles à leurs droits et sensibiliser les employeurs à leurs obligations correspondantes;
- L'ordonnance 490/2008 soit modifiée pour assurer une transposition complète de la directive et de l'accord.

# ZUSAMMENFASSUNG

## 1. Einleitung

Die Richtlinie 2005/47/EG des Rates vom 18. Juli 2005 betreffend die Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor wurde in den rumänischen Rechtsvorschriften durch die Verordnung Nr. 490/2008 über die Umsetzung der Mindestanforderungen an bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor, am 15. April 2008 verabschiedet und im Amtsblatt von Rumänien Nr. 604/13.08.2008 veröffentlicht, umgesetzt. Die Verabschiedung der Verordnung Nr. 490/2008 beabsichtigte, die Umsetzung der Richtlinie zu gewährleisten. Die Umsetzung war überfällig, da die Verordnung am 13.08.2008 in Kraft getreten ist, während die Richtlinie bis zum 27.07.2008 umzusetzen war. Darüber hinaus sieht das Gesetz Nr. 108/1999 über die Einsetzung und Organisation der Arbeitsinspektion, erneut veröffentlicht am 10. Oktober 2002, Maßnahmen vor, damit die Pflichten, die laut der Verordnung Nr. 490/2008 entstehen, durchgesetzt werden können.

Im Allgemeinen haben die beteiligten Interessensvertreter keine besonderen Durchführungsprobleme ausgemacht, mit der bemerkenswerten Ausnahme der FMLR, einer Gewerkschaft für Lokomotivmechaniker, die auf mehrere ernste Umsetzungsprobleme hingewiesen hat.

## 2. Rechtliche Analyse der Umsetzung und Durchführung der Richtlinie 2005/47EG in Rumänien

Auch wenn die Umsetzung einen Monat nach Ablauf der Umsetzungsfrist vorgenommen wurde, ist die Richtlinie im Allgemeinen korrekt und vollständig umgesetzt. Zwei geringfügige Nichtübereinstimmungsfälle wurden ausgemacht und sind nachfolgend beschrieben.

Ein Fall der falschen Umsetzung betrifft Ziffer 3 zweiter Absatz der Vereinbarung. Die Vereinbarung gestattet es den Mitgliedsstaaten, innerhalb eines Zeitraums von 7 Tagen einmal die tägliche Ruhezeit am Wohnort auf ein Minimum von 9 zusammenhängenden Stunden zu reduzieren. Diese Option wurde von Rumänien genutzt. Allerdings bezieht sich der rumänische Text auf die Verringerung der täglichen Ruhezeit auf ein Maximum von neun Stunden innerhalb eines Zeitraums von 7 Tagen. Dies kann als geringfügige Nichtübereinstimmung eingestuft werden, da solche Ausnahmen von der Mindestdauer der täglichen Ruhezeit nur in Ausnahmefällen auftreten.

Ein Fall der unvollständigen Umsetzung wurde in Bezug auf Ziffer 8 der Vereinbarung festgestellt. Diese verlangt, dass ein Verzeichnis, das die täglichen Arbeits- und Ruhestunden des fahrenden Personals darstellt, geführt werden muss, um die Einhaltung der Bestimmungen dieser Vereinbarung zu überwachen, dass Angaben bezüglich der tatsächlichen Arbeitsstunden zur Verfügung zu stellen sind und dass das Verzeichnis mindestens ein Jahr im Unternehmen aufbewahrt wird.. Die Umsetzung ist unvollständig, da der rumänische Text nicht erwähnt, dass das Verzeichnis in dem Unternehmen geführt wird und dass Angaben bezüglich der tatsächlichen Arbeitsstunden vorhanden sein müssen. Dies muss auch als eine geringfügige Nichtübereinstimmung betrachtet werden, da in der Praxis das Verzeichnis in den Unternehmen geführt wird, und Angaben über die tatsächlichen Arbeitszeiten jederzeit verfügbar sind.

Im Hinblick auf die Durchführung der Verordnung Nr. 490/2008, sind die Bestimmungen in der Regel korrekt durchgeführt. Von einem der beteiligten Interessensvertreter wurden jedoch einige schwerwiegende Durchführungsschwierigkeiten hervorgehoben. Diese betreffen vor allem erstens die Unmöglichkeit, Pausen während der Arbeitszeit zu nehmen, hauptsächlich aufgrund der Tatsache, dass die Triebfahrzeuge von einem einzigen Führer bedient werden, den schlechten Unterkunftsbedingungen im Fall der auswärtigen Ruhezeit, und zweitens die tägliche Ruhezeit am

Wohnort. Der Interessensvertreter machte auch auf die Mängel an der Vollstreckung der Anforderungen der Richtlinie aufmerksam. Diese gehen vor allem auf die Kompetenzüberschneidungen der für die Kontrollen zuständigen Behörden zurück.

### **3. Analyse der Fort- und Rückschritte in der Umsetzung der Richtlinie 2005/47/EG**

Die Annahme der Verordnung Nr. 490/2008 stellt einen Fortschritt bei der Umsetzung der Richtlinie über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor dar. Diese Verordnung gewährleistet erstmals die Umsetzung der Richtlinie 2005/47/EG.

### **4. Schlussfolgerungen**

Die Richtlinie über die Arbeitsbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr wurde in der Regel korrekt durch die Verordnung Nr. 490/2008 umgesetzt. Die Umsetzung wurde einen Monat nach der von der Richtlinie genannten Frist gewährleistet.

Zwei Nichtübereinstimmungsfälle wurden ausgemacht: die inkorrekte Umsetzung der Möglichkeit, die 12-stündige Mindesttagesruhezeit auf ein Minimum von neun Stunden innerhalb eines Zeitraums von 7 Tagen zu reduzieren, und die unvollständige Umsetzung, dass ein Verzeichnis der täglichen Arbeits- und Ruhezeiten für das fahrende Personal in dem Unternehmen für mindestens ein Jahr aufbewahrt werden muss, und dass Angaben bezüglich der tatsächlichen Arbeitsstunden zur Verfügung zu stellen sind.

Im Hinblick auf die Durchführung der Verordnung Nr. 490/2008 zur Umsetzung der Richtlinie gibt es sehr wenige Fälle in Rumänien, in denen fahrendes Personal der Eisenbahnen im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr tätig ist und die Richtlinie anwendbar ist. Im Allgemeinen sind die Bestimmungen der Richtlinie korrekt umgesetzt, aber einige erhebliche Probleme wurden von den befragten beteiligten Interessensvertretern hervorgehoben, vor allem hinsichtlich der Unmöglichkeit, Pausen während der Arbeitszeit zu nehmen, hauptsächlich aufgrund der Tatsache, dass die Triebfahrzeuge von einem einzigen Führer bedient werden, den schlechten Unterkunftsbedingungen im Fall der auswärtigen Ruhezeit, der täglichen Ruhezeit am Wohnort von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum, dem Mangel an Wirksamkeit der durchgeführten Kontrollen und der Kompetenzüberschneidungen der für die Kontrollen zuständigen Behörden.

Die Überschneidung der Kontrollzuständigkeiten der regionalen Arbeitsaufsichtbehörden und der RRA führen zu Missverständnissen in Bezug auf die Grenzen einer solchen Kontrolle, die jede Behörde vornehmen kann, und die Arbeitsinspektoren, die der Auffassung sind, dass sie im Bereich des Schienenverkehrs nicht ausreichend qualifiziert sind, führen keine Kontrollen durch oder, wenn sie diese Kontrollen durchführen, verhängen keine Geldbußen gegen den Arbeitgeber.

Unter Berücksichtigung alles oben Erwähnten, ist es empfehlenswert:

- Die Kontrolle durch die Arbeitsinspektoren zu verstärken, sowie die im Gesetz vorgesehenen Geldbußen zu erhöhen, die für die Arbeitgeber des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor gelten;
- Spezifische Informationskampagnen zur Sensibilisierung des fahrenden Personals im Eisenbahnsektor über seine Rechte und der Arbeitgeber über ihre damit verbundenen Pflichten einzuleiten und von den Behörden, sowie von den Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden, durchführen zu lassen;

- Die Verordnung Nr. 490/2008 zu verändern, um die vollständige Umsetzung der Richtlinie und der Vereinbarung zu gewährleisten.