



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om gennemførelse af den europæiske aftale indgået af European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og European Transport Workers' Federation (ETF) om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Formål

De sektorspecifikke arbejdsmarkedsparter inden for transport ad indre vandveje på EU-plan (European Barge Union, European Skippers Organisation og European Transport Workers' Federation) forhandlede sig på eget initiativ frem til en aftale om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje i overensstemmelse med artikel 155, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). De var af den opfattelse, at direktiv 2003/88/EF¹ (arbejdstidsdirektivet) ikke opfyldte sektorens behov.

Forhandlingerne fandt sted mellem januar 2008 og november 2011. Den europæiske aftale omhandlende visse aspekter ved tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje (herefter benævnt "aftalen") blev indgået den 15. februar 2012. Underskriverne fremlagde aftalen for Europa-Kommissionen og anmodede om, at den i overensstemmelse med artikel 155, stk. 2, i TEUF gennemføres ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.

1.2. Gældende bestemmelser vedrørende forslaget

Mobile arbejdstageres arbejdstid inden for transport ad indre vandveje i EU er reguleret ved direktiv 2003/88/EF, der fastsætter fælles minimumsstandards for tilrettelæggelse af arbejdstid, for så vidt angår daglige og ugentlige hviletider, maksimal ugentlig arbejdstid, en ferie og natarbejde, med henblik på arbejdstagernes sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen.

De mobile arbejdstageres aktiviteter i forskellige transportsektorer, herunder indre vandveje, var oprindeligt undtaget fra arbejdstidsdirektivet fra 1993². De blev omfattet af direktivet gennem et ændringsdirektiv i 2000 med virkning fra den 1. august 2003³. Det var dog den gang ikke muligt at indgå en aftale om, at alle sådanne arbejdstagere skulle omfattes af direktivets generelle regler om daglige og ugentlige minimumshviletider eller om begrænsninger på natarbejde på grund af de særlige arbejdsbetingelser og særtræk ved deres aktiviteter. Det blev derfor fastlagt⁴, at medlemsstaterne skulle træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at sådanne arbejdstagere er berettigede til tilstrækkelig hvile⁵ uden at kvantificere dette.

Artikel 14 i arbejdstidsdirektivet⁶ tillader ikke desto mindre, at andre EU-instrumenter kan fastlægge mere specifikke arbejdstidskrav for særlige erhverv eller aktiviteter. Dette forslag fastlægger nu sådanne krav for mobile arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje. Aftalen indgået af arbejdsmarkedets parter inden for transport ad indre vandveje tager hensyn til arbejdstidsdirektivet, og der foreslås deri forskellige specifikke krav i tråd med sektorens

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (EUT L 299 af 18.11.2003, s. 9).

² Artikel 1, stk. 3, i direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (1993-direktivet) (EUT L 307 af 13.12.1993, s. 18).

³ Artikel 1, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF om ændring af Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, for at omfatte sektorer og aktiviteter, der er undtaget fra dette direktiv (2000-direktivet) (EUT L 195 af 1.8.2000, s. 41).

⁴ Se betragtning 3-11 i 2000-direktivet og artikel 17a indført i 2000-direktivet (svarende til artikel 20 i arbejdstidsdirektivet).

⁵ Jf. artikel 2, stk. 9, i arbejdstidsdirektivet.

⁶ Artikel 14 i direktiv 2003/88/EF svarer til artikel 14 i 1993-direktivet. For en fortolkning henvises der til dom af 4. oktober 2001, sag C-133/00, Bowden mod Tufnalls Parcels Express.

specifikke særtræk, særligt hvad referenceperioden angår. Et minimumsantal daglige og ugentlige timers hviletid samt et maksimumsantal timers natarbejde er desuden fastsat deri for at håndtere sektorens specifikke arbejdsbetingelser og særtræk. Aftalen gælder for både det nautiske personale (besætningen) og ombordværende personale, omfatter kommerciel gods- og passagertransport og indeholder specifikke bestemmelser for sæsonarbejde på passagerskibe. Den gælder ikke for personer, der fører skibe på egen hånd (selvstændige skibsførere).

1.3. Generel baggrund

Omkring 42 200 mennesker arbejder direkte inden for transport ad indre vandveje i de 28 EU-medlemsstater, deraf er 31 000 mobile arbejdstagere (73 %)⁷. Ca. 9 650 virksomheder er aktive i sektoren for transport ad indre vandveje. Den vestlige del af Europa domineres af små virksomheder, der ejer/driver et fartøj. Flodpramsejere, der kun har et enkelt fartøj, er derimod undtagelsen på Donau. Der er i alt 16 000 fartøjer i Europa (fartøjer til transport af tørlast, tankskibe, slæbebåde og skubbebåde). Mere end 75 % af transporten ad indre vandveje i EU er grænseoverskridende transport⁸.

EU's net af indre vandveje står for 140 mia. tonkilometer godstransport årligt. Nettet består af omkring 37 000 km indre vandveje (floder, søer og kanaler) i 20 medlemsstater. Transport ad indre vandveje er en støjsvag og energieffektiv måde til at transportere gods. Den spiller en nøglerolle i logistikken ved at bringe gods fra Europas søhavne til deres endelige bestemmelsessted. Dens energiforbrug pr. tonkilometer transporteret gods er omkring 17 % af vejtransportens og 50 % af jernbanetransportens⁹.

Fraværet af EU-regler om maksimal daglig og ugentlig arbejdstid samt arbejdstiden ved natarbejde for mobile arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje har åbnet op for en bred vifte af nationale regler, der har skabt vanskeligheder for transportvirksomhederne og ikke sikret arbejdstagerne tilstrækkelig beskyttelse i alle tilfælde. Flertallet af mobile arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje har atypiske arbejdsrytmer sammenlignet med arbejdstagere til lands, da de lever og arbejder om bord på fartøjet og tilbringer flertallet af deres hvileperioder om bord. De er væk fra hjemmet i længere perioder. Fartøjer er normalt i drift 14 timer om dagen, fem eller seks dage om ugen, og nogle gange uden ophør døgnet rundt. Perioder med høje arbejdsbelastninger efterfølges af hvileperioder og perioder med lave arbejdsbelastninger. Den gennemsnitlige arbejdstid inden for sektoren for transport ad indre vandveje indeholder normalt en betydelig andel inaktiv tid (for eksempel ventetider ved sluser eller ved lastning og losning af fartøjet, som ikke kan planlægges), som også kan forekomme i natperioden. Turene kan nogle gange tage længere tid end planlagt pga. ydre omstændigheder, såsom tidevand på tidevandspåvirkede floder og vejforhold.

Dette gælder også for hotelpersonale, der arbejder i branchen for flodkrydstogter ad indre vandveje. Et typisk flodkrydstogtsskib med 150 passagerer har en besætning på mellem seks og otte og omkring 30 andre ansatte i hotelfdelingen¹⁰. Da sæsonen for passagerskibsfart varer omkring otte måneder, er hotelpersonale væk fra hjemmet i meget lang tid.

⁷ Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo (undersøgelse af de forventede virkninger ved gennemførelsen af den europæiske aftale om arbejdstid i transport ad indre vandveje — en sammenligning med status quo), Ecorys, 2013.

⁸ Kommissionens meddelelse *Fremme af høj kvalitet i transport ad indre vandveje — NAIADES II* (COM(2013) 623 final).

⁹ http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm.

¹⁰ Market Observation No 12 — Analysis of the economic situation — Autumn 2010, CCNR. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf.

I "Market Observation No 12 — Analysis of the economic situation — autumn 2010"¹¹, der blev udarbejdet for Europa-Kommissionen, beskrives hotelpersonalets situation således:

"Der er i øjeblikket ikke nogen kollektiv overenskomst for hotelpersonale på flodkrydstogtskibe, så løn forhandles individuelt. Da sæsonen for passagerskibsfart varer omkring otte måneder, er de ansatte væk fra hjemmet i meget lang tid, så den årlige ferie tilbringes reelt hjemme om vinteren, efter at sæsonen er ovre. Ansatte i dette segment må ofte finde sig i meget lange arbejdsdage, og det at blive logeret i længere perioder i meget små kahytter med op til tre værelseskammerater er heller ikke let."

1.4. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

EU har påtaget sig at forfølge et mål om at overflytte transport til mindre energiintensive, renere og sikrere transportformer. Transport ad indre vandveje kan sammen med jernbanetransport og nærskibsfart bidrage betydeligt til transportsystemets bæredygtighed. Kommissionen gentog i midtvejsrapporten om gennemførelsen af det integrerede EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje (NAIADES)¹² vigtigheden af social dialog i sektoren og anerkendte arbejdsmarkedets parter forhandlinger om arbejdstid som en af hovedkomponenterne i afsnittet om jobs og færdigheder ("Jobs and Skills") i NAIADES¹³.

Europa-Kommissionen vedtog i september 2013 NAIADES II-pakken, der omfatter perioden 2014-2020¹⁴. NAIADES II-pakken indeholder en meddelelse, hvori der fastlægges et handlingsprogram inden for følgende områder: infrastruktur af høj kvalitet, kvalitet gennem innovation, et velfungerende marked, miljøkvalitet via lave emissioner, integrering af transport ad indre vandveje i den multimodale logistikkæde samt en kvalificeret arbejdsstyrke og kvalitetsjob.

Forbedring af arbejdskvaliteten og arbejdsbetingelserne og navnlig en revision af den eksisterende lovgivning og fastlæggelse af en mere intelligent EU-retlig ramme for beskæftigelse og sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen er desuden nøgleforanstaltninger inden for rammerne af *"En dagsorden for nye kvalifikationer og nye job: et europæisk bidrag til fuld beskæftigelse"*¹⁵.

Muliggørelse af lige konkurrence med lige vilkår inden for sektoren for transport ad indre vandveje er i tråd med målsætningen i hvidbogen om transport fra 2011¹⁶ om at skabe et ægte indre europæisk transportområde ved at fjerne alle hindringer mellem nationale systemer. En højere grad af konvergens og håndhævelse af sociale og andre standarder er en integreret del af denne strategi.

I arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager hvidbogen, specificeres det yderligere, at:

"arbejdsmarkedets parter arbejder på anbefalinger om forbedrede arbejds- og levevilkår om bord på fartøjer, om specifikke arbejdstidsordninger, om EU-jobprofiler og bemandingskrav, og indførelse af minimumsstandards for uddannelse og videreuddannelse såvel som

¹¹ Idem.

¹² Kommissionens meddelelse om fremme af transport ad indre vandveje "NAIADES" — Et integreret EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje (KOM(2006) 6 endelig).
¹³ SEC(2011) 453 final.

¹⁴ Kommissionens meddelelse *Fremme af høj kvalitet i transport ad indre vandveje — NAIADES II* (COM(2013) 623 final).

¹⁵ Kommissionens meddelelse *En dagsorden for nye kvalifikationer og nye job: et europæisk bidrag til fuld beskæftigelse* (KOM(2010) 682 endelig).

¹⁶ *En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem* (KOM(2011) 144 endelig).

anbefalinger om bekæmpelse af social dumping og illoyal konkurrence inden for sektoren for transport ad indre vandveje."

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG ANALYSER

2.1. Høring af interesserede parter

Det fastlægges i artikel 155, stk. 1, i TEUF, at arbejdsmarkedets parter på EU-plan kan indgå overenskomstmæssige forbindelser, herunder aftaler, hvis de vil. Der er ikke noget krav i TEUF om, at andre parter skal høres forinden.

Da den europæiske aftale om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje blev indgået på arbejdsmarkedets parters eget initiativ, skal Kommissionen vurdere, hvor passende det vil være med en EU-foranstaltning inden for dette område.

Kommissionens tjenestegrene udarbejdede et analytisk dokument, der i tråd med retningslinjerne om konsekvensanalyser¹⁷ ledsager dette forslag. Det indeholder en proportionel analyse, der vurderer de socioøkonomiske konsekvenser af at gennemføre aftalen. Konsulenterne identificerede i den eksterne undersøgelse af omkostninger og fordele ved gennemførelsen af aftalen¹⁸ de relevante myndigheder og arbejdsmarkedsparter i samtlige medlemsstater og anmodede om oplysninger om national lovgivning om arbejdstid inden for sektoren for transport ad indre vandveje og de potentielle konsekvenser, som de forventede af gennemførelsen af aftalen.

2.2. Analytisk dokument

Aftalens underskrivere fremlagde den for Europa-Kommissionen og anmodede om, at den i overensstemmelse med artikel 155, stk. 2 i TEUF gennemføres ved en afgang, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.

Kommissionen kan acceptere eller afvise en anmodning om en lovgivningsmæssig gennemførelse, hvis arbejdsgivere og arbejdstagere i overensstemmelse med artikel 155, stk. 2, i TEUF i fællesskab anmoder om gennemførelse af deres aftale ved en rådsafgørelse efter et kommissionsforslag, men Kommissionen kan ikke ændre aftalens tekst. Kommissionen kan ikke anmode arbejdsmarkedets parter på EU-plan om at gennemføre deres aftale autonomt, da dette er arbejdsmarkedets parters beføjelse i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF.

Kommissionen har derfor kun to valgmuligheder:

1. Ikke at foreslå gennemførelse af aftalen ved en rådsafgørelse i overensstemmelse med artikel 155, stk. 2, i TEUF (udgangspunktet): den nuværende EU-lovgivning, direktiv 2003/88/EF om arbejdstid og direktiv 94/33/EF om beskyttelse af unge på arbejdspladsen, vil fortsat være gældende for mobile arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje, men der vil ikke være nogen sektorspecifik arbejdstidslovgivning på europæisk plan.

Udgangspunktet er i høj grad karakteriseret ved national lovgivning og sikkerhedsbestemmelser, der er på plads i overensstemmelse med internationale aftaler, såsom bestemmelserne for det nautiske personale på Rhinen¹⁹ og lignende²⁰. Det betyder, at national

¹⁷ http://ec.europa.eu/governance/impact/commission_guidelines/docs/iag_2009_en.pdf.

¹⁸ Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo (undersøgelse af de forventede virkninger ved gennemførelsen af den europæiske aftale om arbejdstid i transport ad indre vandveje — en sammenligning med status quo), Ecorys, 2013.

¹⁹ <http://www.ccr-zkr.org/13020500-en.html#04>.

lovgivning udviser forskelle og fortsat vil gøre det inden for denne sektor, der primært består af grænseoverskridende aktiviteter. Der er ikke fastlagt nogen grænser *angivet i tidsenheder* vedrørende daglig og ugentlig minimumshviletid, minimumspauser og maksimal længde af natarbejde på EU-plan. Anvendelsesområdet for den nationale lovgivning i de forskellige medlemsstater varierer desuden. I nogle medlemsstater gælder lovgivningen kun for nautisk personale og i nogle tilfælde for selvstændige, men ikke for ombordværende personale. I andre medlemsstater gælder arbejdstidslovgivningen for sektoren for både nautisk og ombordværende personale.

2. At foreslå gennemførelse af aftalen ved en rådsafgørelse i overensstemmelse med artikel 155, stk. 2, i TEUF: Direktiv 2003/88/EF om arbejdstid og direktiv 94/33/EF om beskyttelse af unge på arbejdspladsen vil blive komplementeret af et direktiv, der fastlægger mere specifikke regler om bindende og fælles definitioner i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje.

Aftalen vedrører følgende områder: begrænsninger af den daglige og gennemsnitlige ugentlige arbejdstid *angivet i tidsenheder*, referenceperioden, årlig ferie, definitionen af arbejdsdage og hviledage, særlige bestemmelser angående sæsonarbejde på passagerfartøjer, daglige og ugentlige minimumshvileperioder, pauser, maksimal arbejdstid om natten, særlige bestemmelser angående arbejdstid for arbejdstagere under 18, kontroller for at sikre efterlevelse (herefter benævnt "kontroller"), nødsituationer, helbredsundersøgelser og natarbejders ret til at blive overført til dagarbejde, beskyttelse af sikkerhed og sundhed samt arbejdsrytmer

Aftalen fastlægger en bindende og fælles definition i tidsenheder for de obligatoriske daglige og ugentlige minimumshvileperioder og den maksimale arbejdstid i timer pr. uge og om natten.

Aftalen vil gælde for mobile arbejdstagere, som er nautisk personale og ombordværende personale. Arbejdsmarkedets parter har i tråd med begrænsninger fastsat i TEUF ikke aftalt nogen bestemmelser om arbejdstid for selvstændige.

Aftalen indeholder en regel om at anvende "gunstigere bestemmelser" (paragraf 17, stk. 1). Det betyder, at hvis national lovgivning eller kollektive overenskomster i øjeblikket indeholder mere beskyttende bestemmelser, er der intet som ændres som konsekvens af at gennemføre aftalen.

Forslaget er i overensstemmelse med konklusionerne af det analytiske dokument, når det gælder de politiske valgmuligheders rækkefølge.

Dette initiativs indvirkning på SMV'er, hovedsageligt små virksomheder og mikrovirksomheder, er begrænset. Små virksomheder udgør en stor procentdel af sektoren. Antallet af små virksomheder er forholdsmæssigt højere i Rhinregionen end i Donauregionen. De er hovedsageligt selvstændige, der på egen hånd driver fartøjer. Aftalen gælder ikke for selvstændige skibsførere.

SMV'er blev godt repræsenteret af ESO under forhandlingerne om aftalen, og deres repræsentanter var blandt de varmeste fortalere for aftalen, da de ser den som en mulighed for at opnå harmonisering med potentielt enklere regler om arbejdstid i sektoren.

SMV'er, der er omfattet af aftalen, fordi de ansætter mobile arbejdstagere, vil i de fleste tilfælde være blandt de mindst berørte. De ejer skibe, der sejler på Rhinen og Donau under

²⁰

Donau-kommissionens anbefalinger er identiske med bestemmelserne for nautisk personale på Rhinen.

udnyttelsesordningerne A1 og A2²¹, der allerede kræver visse hvileperioder (under bestemmelser vedrørende sikkerhed for skibsfart).

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

3.1. Retsgrundlag

Det er fastsat i artikel 155, stk. 2, i TEUF at *"iværksættelsen af aftaler, der indgås på EU-plan, finder sted enten efter de fremgangsmåder og den praksis, arbejdsmarkedets parter og medlemsstaterne normalt anvender, eller i spørgsmål under artikel 153 efter fælles anmodning fra de underskrivende parter ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen. Europa-Parlamentet underrettes."*

Aftalen indgået af EBU, ESO og ETF omhandler visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden ved transport ad indre vandveje. Den vedrører arbejdsbetingelser og indeholder bestemmelser om arbejdstagernes sikkerhed og sundhed, der hører under artikel 153, stk. 1, litra a), i TEUF. Dette er et af de områder, hvor Rådet kan træffe afgørelse med kvalificeret flertal. Artikel 155, stk. 2, er derfor et passende retsgrundlag for Kommissionens forslag.

I Kommissionens meddelelse om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan²² understregede Kommissionen, at "[f]ør Kommissionen forelægger Rådet noget forslag til lovgivning om iværksættelse af en aftale, foretager den en vurdering, idet den skal tage hensyn til de kontraherende parters repræsentative status, deres mandat samt "lovmæssigheden" af de enkelte bestemmelser i den kollektive aftale i forhold til fællesskabslovgivningen og bestemmelserne vedrørende små og mellemstore virksomheder".

Denne vurdering foretages i det følgende.

3.2 Analyse af aftalen

3.2.1. De kontraherende parters repræsentative status og deres mandat

Arbejdsmarkedets parters legitimitet som parter, der skal høres, og som kan bemyndiges til at forhandle aftaler, der vil kunne iværksættes ved en rådsafgørelse, bygger på, at de er repræsentative.

Aftalens underskrivere er European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og European Transport Workers' Federation (ETF). Disse tre organisationer er medlemmer af det sektordialogudvalg for transport ad indre vandveje, der er nedsat i henhold til Kommissionens afgørelse af 20. maj 1998²³ om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialog mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan. Kommissionen vurderer regelmæssigt ved hjælp af eksterne undersøgelser repræsentativiteten af arbejdsmarkedets parter, der deltager i den europæiske sociale dialog. Den sidste repræsentativitetsundersøgelse vedrørende transport ad indre vandveje gennemført af Det Europæiske Institut til Forbedring af Leve- og Arbejdsvilkårene (Eurofound), der er et trepartsorgan, blev offentliggjort i 2010²⁴.

²¹ Ifølge Rhinbestemmelserne må et fartøj, der er i drift under A1-ordningen, maksimalt være i drift i 14 timer pr. dag uden ophør. A2-ordningen betyder, at fartøjet maksimalt er i drift i 18 timer pr. dag uden ophør.

²² Meddelelse fra Kommissionen — Tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan (KOM(1998) 322 endelig).

²³ Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).

²⁴ Det Europæiske Institut til Forbedring af Leve- og Arbejdsvilkårene (2010), Representativeness of the European social partner organisations: Inland waterway transport (Repræsentativiteten af de europæiske

De oplysninger, som underskriverne har fremlagt, bekræfter, at de tilhører en specifik sektor, og at de er organiseret på europæisk plan. De består desuden af organisationer, som selv er en integrerende og anerkendt del af medlemsstaternes arbejdsgiver- og arbejdstagerstrukturer, har beføjelse til at forhandle om aftaler og er repræsentative for et antal medlemsstater. Endelig har de de påkrævede strukturer, der gør det muligt for dem at deltage effektivt i sektordialogudvalgets arbejde.

Aftalen underskrevet af disse organisationer omfatter visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje. Underskriverne har fremsendt oplysninger om deres repræsentative status, der indikerer, at de er tilstrækkeligt repræsentative for så vidt angår mobile arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje og deres arbejdsgivere, både inden for gods- og passagertransport.

På arbejdsgivernes side repræsenterer EBU²⁵ nationale brancheorganisationer for sejlads på indre vandveje (gods- og passagertransport) i otte EU-medlemsstater²⁶, og ESO²⁷ repræsenterer private virksomheder inden for indlandsskibsfart (selvstændige skippere) i fem medlemsstater²⁸. Disse to organisationer har til sammen medlemsorganisationer i ni medlemsstater. Repræsentativitetsundersøgelsen bekræftede "vigtigheden af EBU og ESO som de klart fremmeste europæiske erhvervsrøster i sektoren, selv om begge organisationer kun har en del af EU-medlemsstaterne i folden gennem medlemsorganisationer fra disse lande".

På fagforeningssiden blev aftalen underskrevet af ETF²⁹, hvis afdeling for indre vandveje samler fagforeningsledere og repræsentanter for nationale transportfagforeninger, der forsvare denne sektors arbejdstageres interesser (gods- og passagertransport, navnlig hotel- og krydstogtskibe). ETF repræsenterer organisationerne for arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje i 17 medlemsstater³⁰. De fleste af disse organisationer er involverede i kollektive overenskomstforhandlinger på nationalt plan.

Eftersom EBU, ESO og ETF ikke har medlemsorganisationer i samtlige EU-medlemsstater, sendte de i november 2009 et fælles brev til transport- og arbejdsministerierne i alle medlemsstaterne for at gøre forhandlingsprocessen gennemsigtig, hvorved ministerierne blev informeret om kerneindholdet i deres forhandlinger, og anmodede dem om at videregende oplysningerne til de relevante nationale arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer. Det ser ud til, at der ikke blev svaret officielt på dette brev.

Eurofound's repræsentativitetsundersøgelse identificerede ikke nogen andre arbejdsgiver- eller arbejdstagerorganisationer i sektoren på europæisk plan.

Kommissionen konkluderer derfor, at EBU, ESO og ETF er de eneste organisationer på EU-plan, der er repræsentative for begge branchens sider inden for transport ad indre vandveje.

Aftalens underskrivere bekræftede i et brev til Kommissionen dateret den 16. marts 2012, at de havde beføjelser fra deres nationale medlemsorganisationer til at forhandle om og indgå aftalen.

arbejdsmarkedsparters organisationer inden for transport ad indre vandveje (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

²⁵ <http://www.ebu-uenf.org/membership>.

²⁶ Belgien, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene, Rumænien, Tjekkiet, Tyskland og Østrig.

²⁷ <http://www.eso-oeb.org/organisations>.

²⁸ Belgien, Frankrig, Nederlandene, Polen og Tyskland.

²⁹ <http://www.itfglobal.org/etf/etf-affiliates.cfm>.

³⁰ Belgien, Det Forenede Kongerige, Finland, Frankrig, Grækenland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Spanien, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.

Det kan konkluderes, at aftalens underskrivere er tilstrækkeligt repræsentative for så vidt angår transport ad indre vandveje generelt og de arbejdstagere og arbejdsgivere, der kan blive omfattet af aftalens bestemmelser, og de har haft beføjelser fra deres nationale medlemmer til at forhandle om og indgå aftalen.

3.2.2. *Lovligheden af aftalens bestemmelser*

Kommissionen har nøje gennemgået alle aftalens bestemmelser og har ikke fundet noget, der er i strid med EU-lovgivningen.

De forpligtelser, som medlemsstaterne vil blive pålagt, udspringer ikke direkte af aftalen mellem arbejdsmarkedets parter. Derimod udspringer de af dens gennemførelse ved en rådsafgørelse.

Aftalens indhold falder inden for de områder, der er nævnt i artikel 153, stk. 1, i TEUF.

Aftalens paragraf 17 indeholder en klausul om garanti mod forringelser, hvilket sikrer arbejdstagernes eksisterende beskyttelsesniveau. Derudover er de nødvendige sikringer af gældende ret indeholdt i forslaget til et rådsdirektiv (gunstigere bestemmelser og en garanti mod forringelser — se artikel 2).

3.3 **Nærheds- og proportionalitetsprincippet**

Nærhedsprincippet finder anvendelse, idet forslaget ikke hører under EU's enekompetence.

Forslaget indeholder "mere specifikke bestemmelser", jf. artikel 14 i arbejdstidsdirektivet. Artikel 14 henviser til "fællesskabsinstrumenter" som værende nødvendige for at fastsætte sådanne bestemmelser. Forslagets formål kan derfor kun opnås på EU-plan.

Behovet for EU-foranstaltninger skal også ses i lyset af den kendsgerning, at transport ad indre vandveje overvejende er en internationalt præget transportsform, der primært består af grænseoverskridende aktiviteter på det europæiske vandvejsnet. Det er nødvendigt at etablere minimumsstandards på EU-plan vedrørende arbejdstiden i denne sektor for at forhindre ulige konkurrence forårsaget af store forskelle i arbejdstidsreglerne i forskellige medlemsstater.

Arbejdsmarkedets parter har som en afspejling af denne nødvendighed i overensstemmelse med artikel 155, stk. 1, i TEUF indgået en aftale på EU-plan og anmodet om, at denne aftale gennemføres ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen i henhold til artikel 15, stk. 2, i TEUF. Specifikke krav af denne art er allerede blevet fastlagt i forskellige direktiver for mobile transportarbejdstagere inden for civil luftfart³¹, inden for grænseoverskridende jernbanetjenester³² og for søfarende³³ baseret på europæiske aftaler indgået af arbejdsmarkedets parter for den pågældende sektor.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

³¹ Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterfly-sammenslutning (IACA) (EFT L 302 af 1.12.2000, s. 57).

³² Rådets direktiv 2005/47/EF af 18. juli 2005 vedrørende aftalen mellem Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren (EUT L 195 af 27.7.2005, s. 15).

³³ Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) — Bilag: Europæisk aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende (EFT L 167 af 2.7.1999, s. 33).

Det foreslåede direktiv opfylder proportionalitetskravet, fordi det er begrænset til at fastsætte mål, der skal opnås, og det fastlægger minimumsstandarder.

Det giver derfor plads til fleksibilitet for så vidt angår valget af konkrete gennemførelsesforanstaltninger.

3.4 Reguleringsmiddel/reguleringsform

Det valgte reguleringsmiddel er et direktiv. Begrebet "afgørelse" i artikel 155, stk. 2, i TEUF er anvendt i sin generelle betydning for at muliggøre, at det retlige instrument kan vælges i overensstemmelse med artikel 288 i TEUF. Det er op til Kommissionen at foreslå det mest passende af de tre bindende reguleringsmidler nævnt i artiklen (forordning, direktiv eller afgørelse).

Det fremgår af artikel 296 i TEUF, at *"når det ikke er fastsat i traktaterne, hvilken type retsakt der skal vedtages, tager institutionerne i hvert enkelt tilfælde stilling hertil under overholdelse af gældende procedurer og proportionalitetsprincippet."*

I dette tilfælde er det i betragtning af arten og indholdet af teksten fra arbejdsmarkedets parter klart, at denne aftale bedst vil kunne anvendes og omsættes i medlemsstaternes nationale lovgivning af medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter. Den mest hensigtsmæssige retsakt i dette tilfælde er derfor et rådsdirektiv.

Kommissionen finder ligeledes, at aftalen ikke bør indarbejdes i direktivet, men knyttes som bilag hertil.

3.5 Underretning af Europa-Parlamentet

Europa-Parlamentet underrettes i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF, hvis en europæisk aftale gennemføres ved en rådsafgørelse.

Kommissionen har fremsendt sit forslag til Europa-Parlamentet, så det — såfremt det skulle ønske det — kan afgive udtalelse herom til Kommissionen og Rådet.

3.6 Forslagets indhold

Forslaget er opbygget som følger:

Artikel 1

Denne artikel skal blot gøre aftalen mellem arbejdsmarkedets parter bindende, hvilket er formålet med, at Rådet træffer en afgørelse i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF.

Artikel 2

Det fastsættes i artikel 2, at direktivets bestemmelser kun er minimumsforskrifter, således at medlemsstaterne kan vedtage foranstaltninger, der er mere gunstige for arbejdstagerne på det pågældende område. Artiklen har til formål udtrykkeligt at garantere opretholdelse af de niveauer for beskyttelse af arbejdstagerne, der er opnået, og at sikre, at det er de gunstigste normer for beskyttelse på arbejdspladsen, der anvendes.

Artikel 3-6

Artikel 3-6 indeholder de sædvanlige bestemmelser om gennemførelse i medlemsstaternes nationale lovgivning, herunder forpligtelsen til at fastsætte sanktioner, der er effektive, forholdsmæssige og har afskrækkende virkning. I artikel 5 fastsættes det, hvornår direktivet træder i kraft.

3.7 Nærmere redegørelse for bestemmelserne i bilaget til forslaget

Paragraf 1 (anvendelsesområde)

Ifølge denne bestemmelse er aftalen gældende for mobile arbejdstagere ansat som besætningsmedlemmer og ombordværende personale på et fartøj, der er i drift i den kommercielle sektor for indre vandveje. Ved paragraf 1, stk. 2, fastlægges det, at selvstændige skibsførere ikke er omfattet af aftalen, selv om de anses for at være arbejdstagere i deres egen virksomhed med hensyn til social sikring.

Ved paragraf 1, stk. 3, etableres forbindelsen mellem denne aftale og nationale og internationale bestemmelser om hviletid for så vidt angår skibsfartsikkerhed. Hvis der er forskelle på disse bestemmelser, anvendes de bestemmelser, der er gunstigst for arbejdstagernes sikkerhed og sundhed.

Ved paragraf 1, stk. 4, fastlægges, at mobile arbejdstagere, der arbejder på et fartøj inden for en EU-medlemsstats territorium uden for den kommercielle sektor for indre vandveje, og hvis arbejdsbetingelser er reguleret af en kollektiv overenskomst, kan omfattes af denne aftale på visse betingelser.

Paragraf 2 (definitioner)

I aftalen anvendes en række forskellige begreber: fartøj, passagerfartøj, arbejdstid, hvileperiode, hviledag, erhvervsdrivende inden for transport ad indre vandveje, tjenesteplan, natperiode, natarbejder, skifteholdsarbejder, ombordværende personale, mobile arbejdstagere og sæson. I paragraf 2 defineres disse begreber med henblik på denne aftale.

Paragraf 3 (arbejdstid og referenceperiode)

Ved paragraf 3, stk. 1, fastlægges en daglig arbejdstid på otte timer som standard. Ved paragraf 3, stk. 2, fastsættes en gennemsnitlig ugentlig arbejdstid på 48 timer i tråd med artikel 6 i arbejdstidsdirektivet.

Ved paragraf 3, stk. 2, fastsættes, at den maksimale referenceperiode er 12 måneder. Referenceperioden er perioden, for hvilken den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid beregnes.

Ved paragraf 3, stk. 3, fastsættes det derfor, at den maksimale arbejdstid er 2 304 timer. Årlig ferie og sygefravær er undtaget fra denne beregning. For arbejdsforhold, der er kortere end referenceperioden, er grundlaget en pro-rata-temporis-beregning af den maksimalt tilladte arbejdstid.

Paragraf 4 (daglig og ugentlig arbejdstid)

Ved paragraf 4, stk. 1, fastlægges en maksimal arbejdstid for en given 24-timers periode og den maksimale arbejdstid for en given 7-dages periode.

Ved paragraf 4, stk. 2, indføres en begrænsning på den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid på 72 timer inden for en given 4-måneders periode i tilfælde af en bestemt tjenesteplan. Denne bestemmelse tager hensyn til de eksisterende tjenesteplaner i sektoren og det betydelige tidsrum tilbragt inaktiv om bord.

Paragraf 5 (arbejds- og hviledage)

Arbejdsrytmer inden for sektoren for transport ad indre vandveje varierer. I mange tilfælde arbejder mobile arbejdstagere flere dage i træk på et fartøj for at kunne tilbringe en hvileperiode hjemme. Ved paragraf 5, stk. 1, fastlægges maksimumsgrænsen: Man må maksimalt have 31 arbejdsdage i træk.

Ved paragraf 5, stk. 2, fastlægges regler for en arbejdsrytme på 1:1, hvor en arbejdstager har det samme antal hvile- og arbejdsdage. I denne rytme efterfølges et antal arbejdsdage i træk af det samme antal hviledage. Undtagelser fra denne regel kan forekomme under de nævnte betingelser.

Ved paragraf 5, stk. 3, fastsættes en beregningsmetode for minimumsantallet af hviledage i træk, hvis arbejdsrytmen involverer flere arbejdsdage end hviledage. Disse hviledage skal tildeles umiddelbart efter de på hinanden følgende arbejdsdage.

Paragraf 6 (sæsonarbejde inden for sejlads)

For at tage hensyn til de særlige forhold i forbindelse med sæsonarbejde på passagerfartøjer fastlægges der i paragraf 6 maksimumsgrænser for arbejdstid: 12 timer i en given 24-timers periode og 72 timer i en given 7-dages periode, hvilket kan anvendes for alle mobile arbejdstagere på passagerfartøjer.

Ifølge paragraf 6, stk. 2, skal arbejdstagere tildeles 0,2 hviledage pr. arbejdsdag. Inden for ethvert tidsrum på 31 dage skal der mindst tildeles to hviledage.

Det fremgår af paragraf 6, stk. 3, at hviledage skal tildeles, og den gennemsnitlige ugentlige maksimumarbejdstid på 48 timer skal overholdes i overensstemmelse med overenskomsterne eller, hvis dette ikke er muligt, den nationale lovgivning

Paragraf 7 (hvileperioder)

For at beskytte arbejdstagernes sikkerhed og sundhed etableres der i denne paragraf hvileperioder angivet i tidsenheder: 10 timer i hver 24-timers periode og 84 timer i en given 7-dages periode.

Paragraf 8 (pauser)

Alle arbejdstagere, hvis daglige arbejdstid overstiger 6 timer, har ret til en pause ifølge paragraf 8. Pausens varighed og betingelserne, hvorunder den tildeles, bestemmes ved kollektiv overenskomst eller, hvis dette ikke er muligt, ved national lovgivning.

Paragraf 9 (maksimal arbejdstid i natperioden)

Ved en natperiode på syv timer er den maksimale arbejdstid i løbet af natperioden i henhold til denne paragraf 42 timer pr. 7-dages periode.

Paragraf 10 (ferie)

Ved paragraf 10 fastsættes en minimumsperiode for ferie på fire uger pr. år, der ikke kan erstattes af en finansiell godtgørelse, undtagen når ansættelsesforholdet afsluttes. Denne paragraf svarer til artikel 7 i arbejdstidsdirektivet, der allerede gælder for mobile arbejdstagere.

Paragraf 11 (beskyttelse af mindreårige)

For mobile arbejdstagere under 18 år i transport ad indre vandveje gælder bestemmelserne i direktiv 94/33/EF om beskyttelse af unge på arbejdspladsen³⁴ fortsat.

Ved paragraf 11, stk. 2, gives medlemsstaterne mulighed for at tillade natarbejde for unge i en periode, der ikke er tilladt ifølge direktiv 94/33/EF, hvis de er over 16 år og ifølge national lovgivning ikke længere er underlagt fuld skolepligt. Natarbejdet skal være nødvendigt for deres uddannelse og tillades kun, hvis de er tildelt tilstrækkelige kompenserende hvileperioder, og der ikke sættes spørgsmålstejn ved formålene i artikel 1 i direktiv 94/33/EF.

Paragraf 12 (kontrol)

Ved paragraf 12, stk. 1, fastlægges, at der skal opbevares optegnelser over hver arbejdstagers daglige og ugentlige arbejdstid, for at overholdelsen af bestemmelserne om arbejdstid i denne aftale (paragraf 3-7, 9-11 og 13) kan kontrolleres.

Ved paragraf 12, stk. 2, fastlægges, at arbejdstidsoptegnelser mindst skal opbevares om bord indtil udløbet af referenceperioden.

I paragraf 12, stk. 3, hedder det, at disse optegnelser skal undersøges og godkendes med regelmæssige mellemrum af både arbejdsgiveren og arbejdstageren.

Ved paragraf 12, stk. 4, fastsættes de minimumsoplysninger, disse optegnelser skal indeholde.

Ved paragraf 12, stk. 5, fastlægges, at arbejdstageren skal have udleveret en kopi af sine godkendte optegnelser og skal opbevare disse optegnelser hos sig i et år.

Paragraf 13 (krisesituationer)

Ved paragraf 13, stk. 1, fastlægges, at i krisesituationer kan skibsføreren eller skibsførerens repræsentant kræve, at arbejdstagerne arbejder yderligere timer, der er nødvendige af hensyn til personers og lastens sikkerhed eller fartøjets sikkerhed eller for at yde bistand til personer eller fartøjer i nød.

Ved paragraf 13, stk. 2, fastlægges, at i sådanne situationer kan skibsføreren eller dennes stedfortræder kræve, at arbejdstageren arbejder yderligere timer indtil den normale situation er genoprettet.

Ved paragraf 13, stk. 3, pålægges skibsføreren eller dennes stedfortræder en forpligtelse til at give alle arbejdstagere, der har arbejdet under en planlagt hvileperiode, tilstrækkelig kompenserende hvile, så hurtigt det er praktisk muligt, efter at den normale situation er genoprettet.

Paragraf 14 (helbredsundersøgelse)

Ved paragraf 14, stk. 1, fastsættes alle arbejdstageres ret til en årlig gratis helbredsundersøgelse. Under denne helbredsundersøgelse skal der rettes særlig opmærksomhed mod forhold eller symptomer, der eventuelt kan føres tilbage til arbejde om

³⁴ Rådets direktiv 94/33/EF af 22. juni 1994 om beskyttelse af unge på arbejdspladsen (EFT L 216 af 20.8.1994, s. 12).

bord med minimale antal daglige hvileperioder og/eller et minimalt antal hviledage i henhold til aftalens artikel 5 og artikel 6.

Ved paragraf 14, stk. 2, fastlægges natarbejderes ret til at blive overført til dagarbejde, hvis de lider af helbredsproblemer forbundet med natarbejdet.

Ved paragraf 14, stk. 3 og 4, fastlægges, at den gratis helbredsundersøgelse er omfattet af lægens tavshedspligt og kan udføres inden for det offentlige sundhedsvæsens rammer.

Paragraf 15 (sikkerheds- og sundhedsbeskyttelse)

Ifølge paragraf 15, stk. 1, har natarbejdere og skifteholdsarbejdere ret til et beskyttelsesniveau for sikkerhed og sundhed, som svarer til arten af det arbejde, de udfører.

Ved paragraf 15, stk. 2, fastlægges, at beskyttelses- og forebyggelsesforanstaltninger og faciliteter for natarbejdere og skifteholdsarbejdere skal svare til, hvad der er gældende for andre arbejdstagere. Disse foranstaltninger og faciliteter skal være tilgængelige til enhver tid. Bestemmelserne i paragraf 15 er i tråd med artikel 12 i arbejdstidsdirektivet, der allerede gælder for mobile arbejdstagere.

Paragraf 16 (arbejdsrytme)

Denne paragraf omfatter situationer, hvor arbejdsgiveren vil tilrettelægge arbejdet efter en bestemt rytme. I denne situation skal der tages hensyn til princippet om, at arbejdet skal tilpasses mennesket med henblik på at afbøde virkningen af monotont arbejde og arbejde i en maskinel rytme, og herunder tages hensyn til arbejdets karakter og kravene vedrørende sikkerhed og sundhed. Denne bestemmelse er i tråd med artikel 13 i arbejdstidsdirektivet, der gælder for mobile arbejdstagere.

Paragraf 17 (afsluttende bestemmelser)

Denne paragraf indeholder en klausul om gunstigere bestemmelser: Medlemsstater har lov til at opretholde eller indføre tilsvarende eller gunstigere bestemmelser end aftalen.

Paragraf 17, stk. 2, indeholder en garanti mod forringelser, og ved paragraf 17, stk. 3, fastlægges, at arbejdsmarkedets parter skal overvåge gennemførelsen og anvendelsen af aftalen, navnlig hvad angår erhvervsmæssige sikkerheds- og sundhedsspørgsmål inden for rammerne af udvalget for dialog mellem arbejdsmarkedets parter i Europa inden for sektoren for transport ad indre vandveje.

Ved paragraf 17, stk. 4, fastsættes, at denne aftales bestemmelser gennemgås af aftalens underskrivere to år efter afslutningen på gennemførelsesperioden fastsat i dette forslags artikel 4.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen konsekvenser for EU-budgettet.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

Medlemsstaterne skal meddele Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft for at gennemføre direktivet, og en sammenligningstabel, der viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og direktivet.

Der er ofte ikke nogen specifik lovgivning i medlemsstaterne, der eksplicit adresserer de kategorier af arbejdstagere, der er omfattet af direktivet. Medlemsstaternes nationale lovgivning vedrørende emner omfattet af forslaget er derfor ofte indeholdt i en række forskellige lovtekster (arbejdsforskrifter, sikkerheds- og sundhedslovgivning, sektorspecifikke ikke-udtømmende bestemmelser), der vil kræve en systematisk tilgang og fortolkning.

Forslaget indeholder også en række elementer, der hidtil ikke har været omfattet, fordi artikel 20 i arbejdstidsdirektivet undtog dem fra de almindelige bestemmelser. Der er behov for entydige oplysninger om gennemførelsen af disse nye bestemmelser og løsninger for at sikre overholdelsen af den minimumsstandard, forslaget etablerer. Det vil gøre det muligt for Kommissionen at sikre gennemførelsen af direktivets krav, der skal beskytte arbejdstagernes sikkerhed og sundhed, give mere fleksibilitet for virksomhederne og fremme fair konkurrence mellem virksomhederne.

Den skønnede ekstra administrative byrde ved at fremlægge forklarende dokumenter er ikke uforholdsmæssig (det er en engangsforanstaltning og bør ikke medføre, at mange organisationer involveres). De forklarende dokumenter kan mere effektivt udarbejdes af medlemsstaterne.

På denne baggrund foreslås det, at medlemsstaterne meddeler Kommissionen deres gennemførelsesforanstaltninger ved at fremlægge et eller flere dokumenter, der gør rede for forholdet mellem direktivets komponenter og de tilsvarende dele af de nationale gennemførelsesinstrumenter.

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

om gennemførelse af den europæiske aftale indgået af European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og European Transport Workers' Federation (ETF) om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 155, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Arbejdsgiverne og arbejdstagerne (herefter benævnt "arbejdsmarkedets parter") kan i henhold til artikel 155, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) i fællesskab anmode om, at aftaler indgået af dem på EU-plan iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.
- (2) European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og European Transport Workers' Federation (ETF) meddelte Kommissionen, at de ville indlede forhandlinger i overensstemmelse med artikel 155, stk. 1, i TEUF med henblik på at indgå en aftale på EU-plan.
- (3) EBU, ESO og ETF indgik en europæisk aftale omhandlende visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje (herefter benævnt "aftalen") den 15. februar 2012.
- (4) Aftalen indeholder en fælles anmodning til Kommissionen om at iværksætte aftalen ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen, i overensstemmelse med traktatens artikel 155, stk. 2.
- (5) Iværksættelsen af aftalen sker mest hensigtsmæssigt ved et direktiv i henhold til traktatens artikel 288.
- (6) Kommissionen har udarbejdet sit direktivforslag i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 20. maj 1998 om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan³⁵ under hensyntagen til de underskrivende parters repræsentative status samt lovligheden af hver enkelt bestemmelse i aftalen.

³⁵

KOM(1998) 322 endelig udg.

- (7) Udtryk, der anvendes i aftalen, og som ikke er særskilt defineret deri, kan medlemsstaterne selv definere i overensstemmelse med national lovgivning og praksis, således som det også er tilfældet for andre social- og arbejdsmarkedspolitiske direktiver, hvori der anvendes lignende udtryk, forudsat at de pågældende definitioner er i overensstemmelse med aftalens indhold.
- (8) Medlemsstaterne kan efter fælles anmodning fra arbejdsmarkedets parter overlade det til disse at gennemføre dette direktiv, under forudsætning af at medlemsstaterne træffer alle de foranstaltninger, der er nødvendige for, at de til enhver tid kan garantere de resultater, der er foreskrevet i dette direktiv.
- (9) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF³⁶ fastlægges minimumskrav om sikkerhed og sundhed for tilrettelæggelse af arbejdstiden, herunder for arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje.
- (10) I dette direktiv og aftalen fastlægges mere specifikke krav om tilrettelæggelse af mobile arbejdstageres arbejdstid inden for transport ad indre vandveje, jf. artikel 14 i direktiv 2003/88/EF.
- (11) Dette direktiv berører ikke gældende regler i Unionen, der er mere specifikke eller sikrer et højere beskyttelsesniveau for mobile arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje.
- (12) Dette direktiv berettiger ikke til en forringelse af det generelle beskyttelsesniveau for arbejdstagere på de områder, der er omfattet af aftalen.
- (13) I direktivet og den tilknyttede aftale fastsættes minimumsnormer; medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter bør kunne opretholde eller indføre mere gunstige bestemmelser.
- (14) Kommissionen har informeret Europa-Parlamentet i henhold til artikel 155, stk. 2, i TEUF ved at sende teksten til sit forslag til et direktiv, der indeholder aftalen.
- (15) I dette direktiv overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, navnlig artikel 31.
- (16) Målet for dette direktiv, der er at beskytte arbejdstageres sikkerhed og sundhed i en altovervejende grænseoverskridende sektor, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union, går dette direktiv ikke længere, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (17) Iværksættelsen af aftalen bidrager til at gennemføre de mål, der er omhandlet i artikel 151 i TEUF.
- (18) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter³⁷ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I

³⁶ EUT L 299 af 18.11.2003, s. 9.

³⁷ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelsen af sådanne dokumenter er berettiget —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Dette direktiv gennemfører, jf. artikel 155, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, den europæiske aftale om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje, der blev indgået den 15. februar 2012 mellem European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og European Transport Workers' Federation (ETF), jf. bilaget.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre bestemmelser, der er gunstigere end dem, der er fastsat i dette direktiv.
2. Gennemførelsen af direktivet må under ingen omstændigheder anvendes som tilstrækkelig begrundelse for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af arbejdstagerne på de områder, direktivet omfatter. Dette berører dog ikke medlemsstaternes og arbejdsmarkedets parter ret til som følge af ændrede omstændigheder at fastsætte andre retlige, administrative eller aftalemæssige bestemmelser end dem, der gælder på direktivets vedtagelsestidspunkt, forudsat at de minimumsforskrifter, der er fastsat i direktivet, overholdes.
3. Anvendelsen og fortolkningen af dette direktiv berører ikke lovbestemmelser, sædvane eller overenskomster på unionsniveau eller i medlemsstaterne, der sikrer de pågældende arbejdstagere gunstigere vilkår.

Artikel 3

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, orholdsmæssige og have afskrækkende virkning.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2016. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 5

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*