

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

23. marts 2005

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Beskæftigelsesministeriets grundnotat vedrørende forslag til direktiv om at iværksætte partsaftalen om arbejdsvilkår for jernbanepersonel, der arbejder med grænseoverskridende tjenester, til EU-retsakt, KOM (2005) 32.

Materialet er ligeledes oversendt til Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg.

GrundnotatTLO/ARC
LDJ/JIC

9. marts 2005

Sag nr. 6309-0004

Folketingets Europaudvalg

Kopi: Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg

Forslag til direktiv at iværksætte partsaftalen om arbejdsvilkår for jernbanepersonel, der arbejder med grænseoverskridende tjenester, til EU-retsakt – KOM 2005/32**RESUMÉ**

Kommissionen har den 8. februar 2005 fremsat forslag til nyt direktiv, som skal opheje en partsaftale på jernbaneområdet til almen fællesskabsretlig regulering efter anmodning fra parterne. Formålet med aftalen er at skabe en række fælles standarder for det omfattede jernbanepersonels arbejdsvilkår, således om arbejdstid, køretid, hvileperioder og pauser. Formålet er dels at styrke arbejdstagerbeskyttelsen, skabe en sikker grænseoverskridende trafik og at undgå konkurrence udelukkende på grundlag af forskelle i arbejdsbetingelserne. Direktivforslaget for ventes forelagt til vedtagelse på rådsmødet i juni.

BAGGRUND

Kommissionen har den 8. februar 2005 fremsat forslag til nyt direktiv, som ophører en partsaftale på jernbaneområdet til almen fællesskabsretlig regulering. Baggrunden er, at de pågældende sektorielle europæiske arbejdsmarkedsparter - ETF (European Transport Workers' Federation) på den ene side og CER (Community of European Railways) på den anden den 27. januar 2004 indgik en aftale og herefter anmodede om, at der blev truffet afgørelse efter EU-traktatens artikel 139, stk.

2 om at iværksætte aftalen som EU-retsakt.

Formålet med parternes aftale er at skabe en række fælles standarder for det omfattede jernbanepersonels arbejdsvilkår, således om arbejdstid, køretid, hvileperioder og pauser. Disse standarder er fastsat ud fra følgende hovedhensyn:

- at styrke beskyttelsen af disse mobile lønmodtageres sikkerhed og sundhed,
- at skabe en sikker grænseoverskridende trafik,
- at undgå konkurrence udelukkende på grundlag af forskelle i arbejdsbetingelserne, og
- at udvikle jernbanesektoren inden for fællesskabet.

Direktivforslaget kan i medfør af 137, stk. 2, i EU-traktaten vedtages i Rådet med kvalificeret flertal. En høring af Europa-Parlamentet er ikke nødvendig, men forslaget er dog sendt til Parlamentet, for at det får mulighed for afgive en udtalelse til Kommissionen/Rådet. Direktivforslaget ventes behandlet på rådsmødet i juni, idet det skal bemærkes, at det ikke tilkommer Rådet at ændre aftalens indhold, men alene at tage stilling til, om aftalen skal iværksættes som direktiv, som foreslået af Kommissionen efter anmodning fra de underskrivende parter.

INDHOLD

Selve *direktivteksten* er kortfattet med en henvisning til aftalen, der er bilag til direktivet. I artikel 1 iværksættes aftalen med EU-retskraft, dog bliver det muligt, at medlemsstaterne kan gennemføre gunstigere bestemmelser (art.2). Direktivet indeholder i øvrigt sædvanlige evaluerings-, sanktions- og ikrafttrædelsesbestemmelser. Der er endnu ikke indsat en implementeringsfrist.

Aftalens *anvendelsesområde* er mobile jernbanearbejdere, som er ansat i jernbanetransportvirksomheder, og som arbejder på togtransporter, der krydser grænser. Det er dog frivilligt at anvende aftalens bestemmelser på lokale og regionale togtransporter, der medtager passagerer over grænser, eller godstog, der højst kører 15 km efter at have passeret en landegrænse, samt andre togtransporter, der ikke effektivt krydser en landegrænse. Aftalen skal anvendes frem for det generelle arbejdstidsdirektiv (direktiv 2003/88/EF) i det omfang, aftalen indeholder mere specifikke bestemmelser om arbejdstid.

Aftalen fastsætter, at de omfattede jernbanearbejders *daglige hviletid i hjemmet* skal være 12 sammenhængende timer inden for en 24 timers periode, men én gang inden for en syvdages periode kan hviletiden nedsættes til 9 sammenhængende timer. I så fald skal de timer, hviletiden er nedsat med, lægges til næste daglige hvileperiode i hjemmet. En betydeligt reduceret daglig hvileperiode i hjemmet må ikke placeres mellem to hvileperioder uden for hjemmet.

I forhold til *daglig hviletid uden for hjemmet* fastsætter aftalen, at denne skal være på mindst 8 sammenhængende timer inden for en 24 timers periode, og at en daglig hvileperiode uden for hjemmet skal efterfølges af en hvileperiode hjemme (dog har arbejdsmarkedets parter adgang til nationalt eller på den enkelte jernbanetransportvirksomhed at aftale, at der er mulighed for at afvikle to på hinanden følgende daglige hvileperioder uden for hjemmet, samt hvordan der kompenseres herfor).

Vedrørende **pauser** fastsætter aftalen, at førere ved mellem 6 og 8 timers arbejde har ret til mindst 30 minutters pause, mens der skal gives mindst 45 minutters pause, hvis arbejdstiden er længere end 8 timer. Der skal holdes pause i løbet af arbejdsdagen på en måde, så lønmodtageren friskes op til at arbejde videre, og en del af den samlede pause skal placeres mellem den tredje og den syvte arbejdstime. Der vil kunne holdes pause i forbindelse med, at toget bliver forsinket. Hvis der er to førere, gælder ovenstående ikke, og reglerne om pauser fastsættes i stedet nationalt. For mobile jernbanearbejdere, som ikke er førere, fastsætter aftalen, at de skal have mindst 30 minutters pause, hvis arbejdstiden er længere end 6 timer.

Om **ugentlig hviletid** fastsættes, at de omfattede jernbanearbejdere for hver syv-dagesperiode skal have en uafbrudt hvileperiode på mindst 24 timer oveni en 12 timers daglig hvileperiode i hjemmet. I løbet af et år råder den mobile jernbanearbejder over 104 hvileperioder på 24 timer, hvori de 52 ugentlige 24 timers perioder indgår, og disse inkluderer 12 dobbelte hvileperioder på 48 timer oveni den daglige hvileperiode på 12 timer, inklusive lørdag og søndag, og 12 dobbelte hvileperioder oveni den daglige hvileperiode på 12 timer, som ikke nødvendigvis omfatter lørdag og søndag.

I relation til **køretid** fastsætter aftalen, at den tid, føreren styrer lokomotivet, fra-regnet tid til igangsætning og standsning, højst må udgøre 9 timer på en dagvagt og 8 timer på en nattevagt beliggende mellem to daglige hvileperioder. I løbet af to uger må der højst køres 80 timer, fra-regnet tid til igangsætning og standsning.

For så vidt angår **registrering** fastsætter aftalen, at oplysning om mobile jernbanearbejdernes daglige arbejdstid samt hvileperioder skal opbevares på jernbanetransportvirksomheden i mindst et år, så der kan føres kontrol med, at aftalens bestemmelser overholdes.

Endelig angiver aftalen, at den skal **evalueres** efter to år.

GÆLDENDE DANSK RET

Mobile jernbanearbejdere har hidtil været omfattet af overenskomster eller af relevante bestemmelser i lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet, jf. lov bekendtgørelse nr. 896 af 24. august 2004, og i Arbejdstilsynets bekendtgørelse nr. 324 af 23. maj 2002 om hvileperiode og fridøgn mv., som har hjemmel i arbejdsmiljøloven.

KOMMISSIONENS ANALYSE AF AFTALEN, HERUNDER VURDERING I FORHOLD TL NÆRHEDS- OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

Forud for forslagetets fremsættelse har Kommissionen foretaget en analyse af aftalen, der med Kommissionens ord er ”et bemærkelsesværdigt resultat for den sektorielle sociale dialog på fællesskabsplan”. Kommissionen har i den forbindelse vurderet de kontraherende parter repræsentative status og mandat, de retlige og administrative byrder for små og mellemstore virksomheder og set aftalen i forhold til den øvrige fællesskabslovgivning.

Kommissionen har vurderet, at aftalen er indgået af repræsentative parter med gyldigt mandat, og at aftalens bestemmelser ikke ses at være i modstrid med fællesskabslovgivningen eller at indeholde byrder af en sådan art, at oprettelsen og udviklingen af små og mellemstore virksomheder hæmmes. Kommissionen har endvidere vurderet, at den ”afgørelse”, Rådet i medfør af traktatens art. 139, stk. 2, skal træffe efter forslag fra Kommissionen, bedst træffes i form af et direktiv, hvortil aftalen knyttes som et bilag.

Kommissionen har også fundet, at aftalen er i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet. Handling på fællesskabsplan er ifølge Kommissionens påkrævet ikke alene på baggrund af partsaftalen, men også fordi jernbanesektoren har en europæisk dimension. Direktivet skal komplettere medlemsstaternes lovgivning, dels ved at forbedre arbejdsforholdene for det omfattede personel, dels ved at fremme grænseoverskridende jernbanetraffic. Det forudses, at de nye standarder vil give øget klarhed og gennemsigtighed for virksomhederne og dermed fremme en loyal konkurrence på det indre marked. Et sådant tiltag vil ifølge Kommissionen ikke i tilstrækkelig grad kunne opfyldes af de enkelte medlemsstater alene henset til dets art og tværnationale dimension. I forhold til proportionalitetsprincippet har Kommissionen anført, at direktivet udelukkende fastsætter overordnede målsætninger, hvor de mere specifikke regler om jernbanepersonellets arbejdstid på mest hensigtsmæssig vis har imødekommet såvel lønmodtagernes behov for sikkerhed som de sektorielle virksomheders behov for fleksibilitet.

Regeringen kan principielt tilslutte sig Kommissionens vurdering, idet regeringen lægger vægt på, at der ikke må være tvivl om, at aftaleparterne er repræsentative, og at virkningen af gennemførelsen ved direktiv bliver tilstrækkelig belyst.

TIDLIGERE FORELÆGGELSE

Kommissionens forslag har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

HØRING

Direktivforslaget har været sendt i høring i EU-specialudvalget for arbejdsmarkedet og sociale forhold. Følgende høringssvar er modtaget:

HTS Arbejdsgiverforeningen (HTS-A)/Jernbanernes Arbejdsgiverforening (JA), som er organisation for de private jernbaneoperatører og ikke medlem af CER, har efter aftale med DA bemærket:

- at JA og Dansk Jernbaneforbund har aftalt regler vedrørende arbejdstidstilrettelæggelse, der bl.a. er gældende for grænseoverskridende kørsel. Overenskomsten er senest fornyet 1. marts 2004 og er gældende i perioden marts 2004-marts 2007. HTS-A/JA kan konstatere, at der på en række punkter i forslaget er tale om arbejdstidsregler, som ikke matcher parternes regler i den danske overenskomst, og som vil påføre virksomhederne yderligere bindinger ud over det overenskomstaftalte:
 - Bestemmelsen om min. 12 timers hviletid (§ 3) afviger fra overenskomstens bestemmelser om min. 11 timers hvile.
 - I § 5 er fastsat en obligatorisk pausetid på 45 minutter vedrørende køretid over 8 timer. Den obligatoriske pausetid, som kun er gældende for lokomotivførere og i øvrigt ikke for andet personale, i overenskomsten er min. 30 minutter for betalt arbejdstid over 5 timer.

- Endelig findes begrænsningen vedrørende hviletid på fremmed sted (§ 4) ikke i overenskomsten.
- At HTS-A/JA's medlemsvirksomheder i forvejen via overenskomstbestemmelserne er omfattet af et sæt arbejdstidsregler, som på nogle områder er mere fordelagtige for medarbejderne end direktivforslaget og på andre områder ikke er det.
- At HTS-A/JA ikke vil modsætte sig indførelsen af et sæt generelle minimumsregler, men konstaterer, at det nuværende direktivudkast giver for få manøvrer muligheder for de nationale overenskomster. Et så detaljeret sæt regler uden videre adgang til at aftale undtagelser herfra, er ikke til gavn for det danske princip om i vidt omfang at overlade arbejdstidstilrettelæggelse inden for specifikke fagområder til overenskomstparterne. HTS-A/JA anbefaler derfor, at de omtalte bestemmelser ændres eller suppleres med adgang til afvigende aftaler i videre omfang, end tilfældet er i forslaget.

DSB er medlem af CER, men har i øvrigt ikke forholdt sig til parternes repræsentative status og mandat. DSB har bemærket, at forslaget på en del punkter indeholder skærper i forhold til de nuværende arbejdstidsregler for såvel lokopersonale som togpersonale i DSB. Nogle af disse skærper anses ikke for at medføre væsentlige problemer - en del efterleves allerede i dag i praksis. For så vidt angår reglerne for lokomotivførerne finder DSB disse hensigtsmæssige og i overensstemmelse med hensynet til sikkerheden, forstået som kravet om at lokomotivførere skal være veludhvilede, når de starter deres tjeneste. Med hensyn til togpersonalet vil DSB gerne have bekræftet, at pauserne kan tilrettelægges som pauser i toget, svarende til det pausemønster der i dag anvendes for denne personalekategori. Endvidere vil DSB gerne have belyst, om det kommende regelsæt også omfatte cateringpersonale og turguides.

KL er af den opfattelse, at regulering af arbejdsmarkedsforhold bør ske ved aftale mellem arbejdsmarkedets parter. Denne opfattelse gælder også for EU-regulering af arbejdsmarkedets forhold. KL er meget tilfreds med, at der ved den anvendte metode til ophøjelse af aftalen til direktiv ikke sker nogen form for tilføjelse eller ændring af den mellem parterne indgåede aftale. KL finder at direktivets titel er misvisende og, at det bør ændres således, at det klart fremgår, at direktivets anvendelsesområde er grænseoverskridende jernbane service.

Dansk Jernbaneforbund og **HK Stat Trafik & Jernbane** har oplyst, at man ingen bemærkninger har til direktivforslaget.

LOVGIVNINGSMÆSSIGE OG STATSFINANSIELLE OG SAMFUNDSØKONOMISKE KONSEKVENSER

Direktivforslaget skal implementeres i dansk ret, hvilket ifølge direktivets artikel 5 skal ske efter høring af arbejdsmarkedets parter, således at parterne har mulighed for at indføre de nødvendige bestemmelser ad aftalemæssig vej. Det forventes dog, at der vil være behov for opsamlingslovgivning, der skal dække de lønmodtagere, som ikke måtte være overenskomstdækkede.

Det kan ikke udelukkes, at forslaget vil have visse statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

REGERINGENS FORELØBIGE GENERELLE HOLDNING

Regeringen betragter det som udgangspunkt positivt, at parterne på europæisk plan har kunnet enes om en aftale om arbejdsvilkårene på grænseoverskridende jernbanetransporter, idet regeringen lægger vægt på, at der ikke må være tvivl om, at aftaleparterne er repræsentative, og at virkningen af gennemførelsen ved direktiv bliver tilstrækkelig belyst.

GENERELLE FORVENTNINGER TIL ANDRE LANDES HOLDNINGER

Enkelte medlemslande, især UK, har rejst spørgsmål ved aftaleparternes repræsentativitet og aftalens overensstemmelse med EU's planer for liberaliseringer inden for denne sektor.