



Förslag till rådets direktiv om avtalet om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik

Näringsdepartementet

2005-03-21

Dokumentbeteckning

KOM (2005) 32 slutlig

Förslag till rådets direktiv om avtalet mellan Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik

Sammanfattning

Kommissionen antog den 8 februari 2005 ett förslag om att ge rättslig effekt åt ett avtal mellan parterna ETF och CER om arbetsvillkor för mobila järnvägsarbetare. Rådet förväntas uppnå en politisk överenskommelse om att det arbetsrättsliga avtalet skall gälla som EG-rätt. Avtalet rör en begränsad krets järnvägsarbetare (ca 25 000) och syftar till att ge mobila arbetstagare bättre skydd än vad som följer av reglerna i det allmänna arbetstidsdirektivet. Regeringen fäster stor vikt vid de sociala parternas arbete på EU- nivå och stöder att detta avtal dem emellan ges formen av gemenskapslagstiftning.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

I ett brev den 20 december 2002 underrättade arbetsmarknadens parter på järnvägsområdet, Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) kommissionen om sin avsikt att påbörja förhandlingar om avtal om vissa aspekter på villkoren för mobil personal i

gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Avtalet slöts den 27 januari 2004. CER och ETF har lagt fram avtalet för kommissionen och begärt att ett rådsbeslut genomförs på förslag av kommissionen enligt artikel 139.2 i fördraget. Syftet med förslaget är således att genomföra avtalet om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik, som slutits mellan ETF och CER. Kommissionen antog förslaget den 8 februari 2005. Medlemsstaterna är inte bundna direkt av avtalet mellan arbetsmarknadens parter, utan på grund av att avtalet genomförs genom direktiv. Parterna föreskriver att rådets och Europaparlamentets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inte skall tillämpas på arbetskraft i driftskompatibel gränsöverskridande trafik i sådana avseenden där mera detaljerade bestämmelser finns i det avtal som slutits parterna emellan.

CER och ETF är båda medlemmar av den branschvisa dialogkommitté för järnvägen som inrättats enligt kommissionens beslut av den 20 maj 1998 om inrättandet av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå. Enligt den information som parterna överlämnat agerar de inom en specifik sektor och de är organiserade på europeisk nivå. Organisationerna är erkända och väl integrerade bland arbetsmarknadsorganisationerna i medlemsstaterna. Medlemsorganisationerna har rätt att förhandla fram avtal och är representativa i praktiskt taget alla medlemsstater. Medlemmarna står för sammanlagt 95 procent av alla arbetstillfällen inom järnvägssektorn. På fackföreningssidan har avtalet undertecknats av ETF som företräder en överväldigande majoritet av de fackföreningsanslutna arbetstagarna i sektorn. Utifrån de insamlade uppgifterna framgår det att CER och ETF har mandat från sina nationella medlemmar att förhandla fram avtalet om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik och att de dessutom företräder en mycket stor del av sektorn och därför uppfyller representativitetskriteriet. De undertecknande parterna har således en representativitet som är tillräcklig i förhållande till järnvägstransportsektorn i allmänhet och i förhållande till de arbetstagare som potentiellt täcks av avtalets bestämmelser. Avtalet rör en begränsad krets järnvägsarbetare (cirka 25 000).

Direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden var den första gemenskapstext som fastställde minimikrav som bland annat syftar till en förbättring av arbetsmiljön för att trygga en högre skyddsnivå för arbetstagares hälsa och säkerhet. Direktivet var tillämpligt på alla sektorer utom luft-, järnvägs-, väg- och sjötransporter, havsfiske, annat arbete till sjöss samt det arbete som utförs av läkare under utbildning. Genom direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 ändrades rådets direktiv av den 23 november 1993 för att täcka de sektorer och den verksamhet som fram till dess inte omfattats. För att öka rättssäkerheten och tydligheten gjordes i direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 en kodifiering av direktiv 93/104/EG och direktiv 2000/34/EG. Direktiv

2003/88/EG är nu den text som gäller och de två tidigare direktiven har upphävts.

2004/05:FPM50

Sektorn för järnvägstransporter omfattas således numera av direktiv 2003/88/EG. Det skall noteras att direktivet enligt dess artikel 14 inte skall tillämpas när andra gemenskapsbestämmelser innehåller mer detaljerade krav om arbetstidens förläggning beträffande vissa yrken eller arbeten. I dess artikel 17.3 e föreskrivs det vidare att man på vissa villkor kan göra undantag från direktivets artiklar 3, 4, 5, 8 och 16 för personer som arbetar i järnvägssektorn. De nationella lagstiftningarna kan således föreskriva särskilda arbetsvillkor för personer som tjänstgör ombord på tåg.

Kommissionens förslag till direktiv innehåller införandet av ett gemenskapsinstrument som fastställer homogena och harmoniserade arbetsvillkor, för att undvika antagandet av nationella åtgärder som skulle kunna medföra skillnader. Införandet av homogena och harmoniserade arbetsvillkor anses nödvändiga eftersom man väntar sig en ökning av den gränsöverskridande järnvägstrafiken.

Genom att minimikrav för arbetstiden fastställs tillämpas i avtalet punkterna 7, 8 och 19 i gemenskapsstadgan om arbetstagares grundläggande sociala rättigheter, som det hänvisas till i artikel 136 i fördraget och i artikel 31 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

Vidare uppnås genom avtalet en balans mellan behovet av lämpligt skydd för hälsa och säkerhet i fråga om arbetstiden för den mobila personalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik och kraven på nödvändig operativ flexibilitet för järnvägstransportbolagen med ett alltmer integrerat europeiskt järnvägsområde i sikte. Detta avtal stämmer fullt ut överens med det ”första järnvägspaketet” som utgör de direktiv som antagits av rådet och Europaparlamentet och som öppnar den internationella godstransportmarknaden mellan 2003 och 2008, vilket kommer att medföra en ökning av den gränsöverskridande trafiken.

Avtalet överensstämmer också på alla punkter med direktiv 2003/88/EG genom att det har särskilda bestämmelser för mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Då avtalet rör dygnsvila, raster och veckovila, innehåller det bestämmelser som dels ger de anställda ett större skydd och dels ger det en större flexibilitet jämfört med direktiv 2003/88/EG. Avtalet har även bestämmelser om vila och raster som överstiger de minimikrav som fastställs i direktivet, men innehåller samtidigt en uppmjukning av reglerna så att hänsyn kan tas till järnvägssektorns egna krav. I avtalet har även införts två definitioner som syftar till att anpassa och precisera bestämmelserna i direktiv 2003/88/EG till sektorns särdrag och behov. Dessa är begreppen körtid och mobil personal i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Slutligen utgör avtalet ett betydelsefullt

förverkligande av den sektoriella sociala dialogen på gemenskapsnivå och bekräftar arbetsmarknadsparternas viktiga roll när det gäller att på gemenskapsnivå komplettera, förstärka och anpassa arbetsvillkoren.

2004/05:FPM50

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Såsom nämnts ovan omfattas järnvägstransportsektorn numera av direktiv 2003/88/EG.

Allmänna bestämmelser om arbetstid finns i arbetstidslagen (1982:673). Något undantag för transportområdet av det slag som gjordes i det allmänna arbetstidsdirektivet har där aldrig funnits. Lagen gäller så gott som hela arbetsmarknaden och såväl mobila som icke mobila arbetstagare omfattas. Lagen innehåller regler om ordinarie arbetstid, jourtid, övertid och mertid vid deltidansättning, samt bestämmelser om arbetstidens förläggning, bl.a. om dygnsvila, nattvila, veckovila, kompensationsledighet, raster och pauser. Genom kollektivavtal som har slutits eller godkänts av en central arbetstagarorganisation får antingen undantag göras från lagens tillämpning i dess helhet eller avvikelser göras från bestämmelserna ordinarie arbetstid och jourtid, från vissa föreskrifter om beräkning av övertid, bestämmelserna om övertid, nödfallsövertid och mertid, samt från huvuddelen av bestämmelserna om arbetstidens förläggning (nattvila, veckovila och raster) under förutsättning att inte mindre villkor tillämpas för arbetstagarna än som följer av direktiv 2003/88/EG. Om kollektivavtal inte kan träffas kan Arbetsmiljöverket, om det finns särskilda skäl, meddela beslut om dispens från lagens regler. I den mån lagens regler har avtalats bort genom kollektivavtal har de kollektivavtalsslutande parterna till uppgift att sköta övervakningen. När det gäller lagens bestämmelser har Arbetsmiljöverket ansvar för tillsynen.

EG:s arbetstidsreglering gäller numera, med vissa undantag och särregler för i princip hela arbetsmarknaden. Bestämmelserna i arbetstidsdirektivet har genomförts i svensk rätt genom ändringar i arbetstidslagen år 1996 och 2005.

Kommissionens förslag till direktiv preciserar vad som skall gälla och fastställer minimikrav. Det är således möjligt för medlemsstaterna att införa bestämmelser som är mer förmånliga för arbetstagarna på det berörda området. Förslaget till direktiv kompletterar medlemsstaternas lagstiftning genom inrättandet av en flexibel ram på gemenskapsnivå för att förbättra arbetsvillkoren för den mobila personalen i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

Det framställda avtalet föreskriver inte några ytterligare administrativa, finansiella eller juridiska bördor i förhållande till gemenskapslagstiftningen på området, dvs. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Regeringen fäster stor vikt vid de sociala parternas arbete på EU- nivå och stöder att detta avtal dem emellan ges formen av gemenskapslagstiftning.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna har ännu inte formulerat några tydliga ståndpunkter. Arbetet befinner sig fortfarande i ett tidigt skede.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

I artikel 139.2 föreskrivs inte samråd med Europaparlamentet när det är fråga om en begäran som arbetsmarknadens parter har riktat till kommissionen. Kommissionen har dock ändå lämnat förslaget till Europaparlamentet för att de skall yttra sig till kommissionen och rådet om det så önskar. Förslaget har även remitterats till Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. Deras eventuella synpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Arbetsgivarorganisationen Almega anser att parterna skall utvärdera effekterna av avtalet och är skeptiska till ett nytt särskilt direktiv för gränsöverskridande järnvägstrafik eftersom järnvägstrafiken generellt redan omfattas av arbetstidsdirektivet 2003/88/EG, som för närvarande genomgår en översyn. Almeegas åsikt är att resultatet av denna översyn bör inväntas och analyseras innan beslut fattas om ytterligare ett direktiv på området. Vidare anser man att den nödvändiga dispositiviteten i arbetstidsdirektivet, där järnvägstrafik är särskilt omnämnd som en berörd sektor, inte tillgodoses i

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Ärendet behandlas i rådsarbetsgruppen för sociala frågor under våren 2005. Det luxemburgska ordförandeskapet siktar mot en politisk överenskommelse på EPSCO-rådets möte i juni 2005.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

På det socialpolitiska området tillskriver fördraget arbetsmarknadens parter på gemenskapsnivå en grundläggande och särskild roll. I artikel 138.2 föreskrivs det att alla initiativ på detta område skall föregås av ett samråd med arbetsmarknadens parter om åtgärdens möjliga inriktning och, senare, om innehållet i det planerade förslaget.

Artikel 139.1 i fördraget går längre och ger arbetsmarknadens parter på gemenskapsnivå möjligheten att, om de så önskar, inleda en dialog som kan ge upphov till avtal och konventioner. I detta fall föreskriver fördraget inte någon skyldighet till samråd i förväg.

Dessa avtal genomförs enligt de förfaranden och den praxis som arbetsmarknadens parter och medlemsstaterna har, dvs. när det gäller frågor under artikel 137, på gemensam begäran av de undertecknande parterna, genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen (artikel 139.2).

3.3 Fackuttryck/termer

Gränsöverskridande driftskompatibel trafik: gränsöverskridande trafik för vilken minst två säkerhetsintyg enligt direktiv 2001/14/EG krävs av järnvägsföretagen.

Mobil arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik: varje arbetstagare som ingår i tågpersonalen och som tjänstgör i gränsöverskridande driftskompatibel trafik under mer än en timme av arbetsdagen.

Arbetstid: tid då arbetstagaren är på arbetet, står till arbetsgivarens förfogande och sköter sin verksamhet eller sina funktioner enligt nationell lagstiftning och praxis.

Vilotid: all tid som inte är arbetstid.

2004/05:FPM50

Körtid: varaktigheten av en schemalagd verksamhet under vilken föraren ansvarar för framförandet av ett lokomotiv, med undantag av den tid som går åt för tillsyn av lokomotivet före och efter körning. I körtiden ingår schemalagda avbrott då föraren fortfarande har ansvar för lokomotivet.