



Direktiv om arbetstid inom inlandssjöfarten

Näringsdepartementet

2014-08-22

Dokumentbeteckning

KOM (2014) 452

Förslag till rådets direktiv om genomförandet av det europeiska avtal som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inom inlandssjöfarten

Sammanfattning

Arbetstiden för mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten i EU regleras genom arbetstidsdirektivet. Arbetsmarknadens parter på EU-nivå inom inlandssjöfarten anser att arbetstidsdirektivet inte uppfyller behoven i sektorn. Parterna har på eget initiativ förhandlat fram ett avtal om vissa aspekter av arbetstidens förläggning. I avtalet ingår en gemensam begäran om att kommissionen ska genomföra avtalet genom ett beslut av rådet på förslag från kommissionen. Den 7 juli 2014 presenterade kommissionen förslaget till rådets direktiv om genomförande av partsavtalet.

Vid en jämförelse mellan nu gällande svensk lagstiftning om vilotider och det föreslagna direktivet kan konstateras att det finns skillnader framför allt när det gäller minsta vilotid per vecka. Direktivet kräver en längre vilotid än den svenska lagstiftningen gör. En ändring av den svenska lagstiftningen torde således krävas för att genomföra direktivet. Förslaget är för närvarande på remiss hos berörda arbetsmarknadsparter, intresseorganisationer och rederier.

1.1 Ärendets bakgrund

Arbetstiden för mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten i EU regleras genom direktiv 2003/88/EG (arbetstidsdirektivet). Direktivet innehåller gemensamma miniminormer för arbetstidens förläggning när det gäller dygns- och veckovila, begränsning uttryckt i tidsenheter av veckoarbetstid, årlig semester och nattarbete i syfte att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet i arbetet. Då direktivet förhandlades i den del som rör de mobila arbetstagarna kunde man inte enas om att direktivets allmänna bestämmelser om dygns- och veckovila eller begränsning av nattarbete skulle omfatta alla sådana arbetstagare pga inlandssjöfartens särdrag. Det föreskrevs i stället att medlemsstaterna skulle vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att mobila arbetstagare har rätt till ”tillräcklig vila”.

Arbetsmarknadens parter på EU-nivå inom inlandssjöfarten, European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), anser att arbetstidsdirektivet inte uppfyller behoven i sektorn. Avsaknaden av EU-bestämmelser om längsta tillåtna arbetstid per dag, vecka och natt för mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten har gett utrymme för vitt skilda nationella bestämmelser. Detta har skapat problem för transportföretagen och inte alltid gett ett tillräckligt skydd för arbetstagarna. Parterna har därför på eget initiativ förhandlat fram ett avtal om vissa aspekter av arbetstidens förläggning inom inlandssjöfarten. Avtalet ingicks i februari 2012. I avtalet ingår en gemensam begäran om att kommissionen ska genomföra avtalet genom ett beslut av rådet på förslag från kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i fördraget om EU:s funktionssätt. Kommissionen kan godkänna eller avslå begäran om rättsligt genomförande men inte ändra avtalstexten.

Artikel 14 i arbetstidsdirektivet ger utrymme för andra EU-instrument med särskilda mer detaljerade föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa arbeten eller yrken. På grundval av europeiska avtal mellan arbetsmarknadens parter har sådana särskilda föreskrifter redan fastställts genom särskilda direktiv för sjömän (1999/63/EG), mobila transportarbetare inom civilflyget (2000/79/EG) och inom gränsöverskridande järnvägstrafik (2005/47/EG). För personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter har Europaparlamentet och rådet antagit ett direktiv (2002/15/EG) om arbetstidens förläggning eftersom arbetsmarknadens parter inte kunde enas om ett avtal.

Den 7 juli 2014 presenterade kommissionen förslaget till rådets direktiv om genomförande av det europeiska avtal som ingåtts av EBU, ESO och ETF om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inom inlandssjöfarten.

Genom det föreslagna direktivet genomförs det europeiska avtal om arbetstidens förläggning inom inlandssjöfarten som ingicks i februari 2012 av EBU, ESO och ETF. Avtalet ligger som bilaga till direktivet. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2016 anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet.

I avtalet beaktas arbetstidsdirektivet samtidigt som det föreslås särskilda föreskrifter som är anpassade efter sektorns särdrag. Avtalet omfattar gränser för dygnarbetstid och genomsnittlig veckoarbetstid uttryckta i tidsenheter, beräkningsperiod, årlig semester, definition av arbetsdagar och vilodagar, säsongarbete inom passagerartrafiken, minimal dygns- och veckovila, raster, maximal nattarbetstid, arbetstidsbestämmelser för personer under 18 år, kontroller av regelefterlevnad, nödsituationer, hälsoundersökningar, nattarbetandes rätt till omplacering, skydd av säkerhet och hälsa samt arbetsrytm.

Avtalet omfattar både besättning och övrig personal ombord samt såväl kommersiell godstransport som passagerartrafik. Det omfattar inte personer som driver fartygen under egen ledning och för egen räkning.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Inlandssjöfart är typiskt sett pråmtrafik på kanaler, floder och sjöar. Då pråmen eller fartyget inte går ut på öppet hav medför detta att t.ex. säkerhetskonstruktionen av fartyget kan vara något enklare, kraven på säkerhetsutrustning något lägre och bemanningen något mindre.

EU-regelverket om trafik på inre vattenvägar är omfattande och består av närmare ett 20-tal direktiv och förordningar. När Sverige gick med i EU införde vi inte regelverket bl.a. pga att det inte fanns något intresse från branschen och att våra befintliga regler som omfattar all fartygstrafik ger en motsvarande säkerhetsnivå. Om ett rederi i dag ska genomföra en godstransport mellan Karlstad och Göteborg är det regelverket för havsgående fartyg som gäller.

För närvarande pågår dock genomförandet i Sverige av regelverket för inlandssjöfarten. I slutet av 2014 införs det grundläggande regelverket för fartyg i inlandssjöfart i svensk lagstiftning. Då kommer således de legala förutsättningarna finnas för att de första transportererna ska kunna genomföras med det nya trafikslaget mellan t.ex. Karlstad och Göteborg eller mellan Västerås och Södertälje. I en första omgång kommer Vänern via Göta älv ner till Göteborg samt Mälaren ut till Stockholm resp. Södertälje kanal att klassas som inre vattenvägar.

De svenska bestämmelserna om arbetstid och vilotid finns i lagen (1998:958) om vilotid för sjömän och gäller alla sjömän som är anställda för fartygsarbete på alla svenska fartyg, oavsett i vilken trafik fartyget går. Lagen genomför det ovan nämnda sjöarbetstidsdirektivet.

Vid en jämförelse mellan svensk lagstiftning och det föreslagna direktivet överensstämmer dessa relativt väl i vissa delar samtidigt som det finns en del större skillnader, framför allt när det gäller veckovilotiden. I direktivförslaget sätts veckovilotiden till minst 84 timmar per vecka medan den svenska lagstiftningen medger en minsta vilotid på 70 timmar per vecka under kortare tid (2 veckor), därefter gäller minst 77 timmars vilotid per vecka. Direktivförslaget innehåller vidare en begränsning av nattarbetstiden, något som den svenska lagstiftningen endast reglerar för minderåriga. Slutligen kan också nämnas att direktivet omfattar allt arbete som utförs inom en stats territorium, medan den svenska lagstiftningen omfattar arbete endast på svenska fartyg. Ett genomförande av direktivet torde således kräva att vilotidslagen ändras.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på den svenska statsbudgeten. Förslagets påverkan på den svenska sjöfartsnäringen är svår att bedöma då frågan handlar om avtalsfrågor mellan parterna.

Enligt kommissionen påverkar förslaget inte EU:s budget.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Någon svensk ståndpunkt har ännu inte formulerats. Förslaget är för närvarande på remiss hos berörda arbetsmarknadsparter, intresseorganisationer och rederier.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är för närvarande inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstansernas ståndpunkter är inte kända. Förslaget är för närvarande på remiss hos berörda arbetsmarknadsparter, intresseorganisationer och rederier.

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 155.2 i fördraget om EU:s funktionssätt.

Arbetsmarknadens parter kan i enlighet med denna artikel gemensamt begära att avtal som ingåtts av dem på unionsnivå ska genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Artikel 14 i arbetstidsdirektivet (2003/88/EG) tillåter andra EU-instrument med särskilda mer detaljerade föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa arbeten eller yrken. Behovet av en EU-åtgärd motiveras även av att inlandssjöfarten till stor del är ett internationellt transportsätt som främst består av gränsöverskridande verksamhet. För att förhindra otillbörlig konkurrens pga. stora skillnader mellan olika medlemsstaters bestämmelser om arbetstid är det nödvändigt att fastställa miniminormer på EU-nivå. Förslaget är därför, enligt kommissionen, förenligt med subsidiaritetsprincipen. Regeringen delar denna bedömning.

Enligt kommissionen uppfyller förslaget kravet på proportionalitet, eftersom det är begränsat till att fastställa vilka mål som ska nås och innehåller bestämmelser om miniminormer. Regeringen delar denna bedömning.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

I september 2014 påbörjas arbetet i rådsarbetsgruppen. För närvarande är förslaget på remiss hos berörda arbetsmarknadsparter, intresseorganisationer och rederier.

4.2 Fackuttryck/termer