



Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg
Christiansborg
1240 København K

Arbejdsmarkedsudvalget (2. samling)
AMU alm. del - Bilag 67
Offentligt

Beskæftigelsesministeriet
Ved Stranden 8
1061 København K

T 72 20 50 00
E bm@bm.dk
www.bm.dk

CVR 10172748
EAN 5798000398566

Januar 2008

J.nr. 6330-0001

Vedlagt sendes til orientering udkast til lovforslag om arbejdstid for visse mobile lønmodtagere i jernbanesektoren.

Det bemærkes, at der kan ske ændringer i lovforslaget inden dets fremsættelse.

Forslaget er sendt i høring hos: Kommunernes Landsforening, Danske Regioner, Dansk Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, Kristelig Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen i Danmark, FTF, Akademikernes Centralorganisation, Kristelig Fagbevægelse, Ledernes Hovedorganisation, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Advokatrådet, Personalestyrelsen og Dommerforeningen.

Høringerne blev sendt den 22. januar 2008, og fristen udløber onsdag den 6. februar 2008 kl. 12.00.

Med venlig hilsen

Lise Fangel

**Forslag
til
lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere, der udfører interoperable
grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren***

§ 1. 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, og aftalen mellem Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om visse aspekter af betingelserne for anvendelse mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, jf. bilag A og B, gælder her i landet.

Stk. 2. Ved "natarbejde" efter aftalen i stk. 1 forstås efter denne lov ethvert arbejde på mindst 3 timer, som udføres i natperioden fastsat til tidsrummet mellem kl. 23.00-06.00.

§ 2. En lønmodtager, hvis rettigheder i henhold til denne lov er krænket, kan tilkendes en godtgørelse.

Stk. 2. Afskediges en lønmodtager, fordi denne har rejst krav i henhold til denne lov, skal arbejdsgiveren betale en godtgørelse.

§ 3. Denne lov finder ikke anvendelse for lønmodtagere, der i medfør af kollektiv overenskomst er sikret de rettigheder, der svarer til de i 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, angivne rettigheder, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. For lønmodtagere, der ikke er omfattet af en overenskomst, der sikrer de i stk. 1 nævnte rettigheder, finder denne lov ikke anvendelse, hvis det i det enkelte ansættelsesforhold skriftligt aftales, at lønmodtageren er sikret disse rettigheder i henhold til en nærmere angiven kollektiv overenskomst, som er gældende på den virksomhed, hvor lønmodtageren er ansat, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. For lønmodtagere, der er omfattet af en overenskomst som nævnt i stk. 1, kan sager om krænkelse af rettighederne efter sådan en overenskomst, herunder om en godtgørelse svarende til de i § 2 nævnte, som ikke bliver behandlet ad fagretlig vej, afgøres ved de civile domstole.

§ 4. Loven træder i kraft den 27. juli 2008.

§ 5. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

* Loven gennemfører 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 (EF-Tidende 2005, L 195, s. 15).

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden

Lovforslaget gennemfører 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 jernbancsektoren. Dette direktiv er vedtaget i henhold til EF-Traktatens artikel 139, stk. 2, hvorefter en aftale mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan kan kodificeres i direktivform. Direktivet og aftalen er optrykt som henholdsvis bilag A og B til dette lovforslag og vil blive optrykt som bilag til loven.

Da direktivet således gør en partsaftale til fællesskabsregulering uden at ændre noget indholdsmæssigt, er det i meget høj grad aftalen og dens forudsætninger, som vil udstikke rammerne for, hvordan direktivet fortolkes. På baggrund af aftaleparternes oplysninger præciserede Kommissionen i et bilag til direktivforslaget, hvordan forskellige aftalepunkter skal forstås. Bemærkningerne til dette lovforslag ligger i forlængelse heraf, idet udgangspunktet for fortolkningen af direktivet og den tilgrundliggende aftale også i øvrigt må være de forudsætninger og den fælles forståelse, som parterne på europæisk plan har opereret, da de indgik aftalen. Aftalebilagene er optrykt i dansk oversættelse som bilag til dette lovforslag:

- Bilag I: Liste over officielle grænsestationer, som er beliggende mere end 15 km fra grænsen, og hvor hvilke denne aftale er frivillig (Bilag C)
- Bilag II: Oplysninger fra Kommissionen (Bilag D).

Parternes helt centrale rolle i forbindelse med vedtagelsen af direktivet førte sammen med reguleringens særdeles tekniske karakter til, at det faste implementeringsudvalg i Beskæftigelsesministeriet nedsatte en arbejdsgruppe, hvor de relevante parter inden for jernbanesektoren deltog. Arbejdsgruppen fik til opgave at sikre, at gennemførelseslovgivningen udformedes hensigtsmæssigt. De forholdsvis få punkter, hvor der i henhold til aftalen og dermed direktivet konkret forudsættes en national stillingtagen – det gælder særligt placeringen af natperioden – har således været genstand for drøftelse i denne arbejdsgruppe.

2. Gældende ret

De lønmodtagere, hvis arbejdstid foreslås reguleret i dette lovforslag, er omfattet af det generelle arbejdstidsdirektiv (direktiv 2003/88/EF) og dermed - i det omfang, det fremgår af § 1 - af lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet, jf. lovbekendtgørelse nr. 896 af 24. august 2004, og af bekendtgørelse nr. 324 af 23. maj 2002 om hvileperiode og fridøgn mv. Det vil de pågældende lønmodtagere også være efter vedtagelsen af dette lovforslag, for så vidt angår arbejdstidsspørgsmål, der ikke reguleres af lovforslaget. Det betyder for eksempel, at der således fortsat i medfør af lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivets § 4 er fastsat et loft på 48 timer over de pågældende lønmodtageres gennemsnitlige ugentlige arbejdstid.

I forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af arbejdstiden for disse lønmodtagere har det især været de kollektive overenskomster på området, der har haft betydning. I forhold hertil udgør den indgåede partsaftale - og dermed direktivet og lovforslaget - efter det af parterne i Danmark oplyste ikke nogen omfattende forandring. Det er således mere de reguleringsmæssige rammer end den konkrete arbejdstilrettelæggelse, der ændres med en vedtagelse af dette lovforslag.

3. Lovforslagets struktur

§ 1 er lovforslagets centrale bestemmelse. Ud fra princippet om minimumsimplementering foreslås det, at direktivet og den indgåede partsaftale skal gælde her i landet, jf. lovforslagets § 1, stk. 1. Det foreslås, at aftalen og det underliggende direktiv optrykkes som bilag til loven. Det har samtidig været nødvendigt at fastlægge placeringen af natperioden, hvilket er sket i stk. 2.

§ 2 fastslår, at loven skal sanktioneres ved godtgørelse.

§ 3 fastslår, at loven skal vige for en eventuel kollektiv overenskomst, der sikrer lønmodtagere rettigheder svarende til direktivets. Dette gælder også, hvor der foreligger en skriftlig aftale om anvendelse af en kollektiv overenskomst, jf. stk. 2. Dog foreslås det, at sager om godtgørelse efter en sådan overenskomst, hvor en lønmodtagers rettigheder efter direktivet er krænket, skal kunne afgøres ved de civile domstole, hvis sagen ikke behandles ad fagretlig vej.

§§ 4 og 5 indeholder bestemmelser om lovens ikrafttræden og dens geografiske anvendelsesområde.

4. Lovforslagets indhold

Bortset fra natperioden, der foreslås fastsat til tidsrummet 23.00-06.00, findes de materielle bestemmelser i partsaftalen, som foreslås optrykt som bilag til loven. Ud over at bestemme anvendelsesområde samt definitioner indeholder aftalen bestemmelser om hvil, pauser, køretid og kontrol. I forbindelse med hvil sondres mellem hviletid i og uden for hjemmet, og lønmodtagerne har ret til såvel daglige som ugentlige hvileperioder.

Partsaftalens forskellige elementer og hvordan de enkelte bestemmelser heri skal forstås vil blive gennemgået nærmere i bemærkningerne til lovforslagets § 1, hvor også Kommissionens bilag om aftaleparternes oplysninger til fortolkningen af aftalen inddrages. Her skal alene fremhæves, at aftalen ikke indeholder bestemmelser om maksimal ugentlig arbejdstid, om ret til gratis helbreds kontrol af natarbejdere eller om ferie, og der henvises til den øvrige lovgivning, for så vidt angår disse spørgsmål.

5. Forholdet til anden lovgivning

Dette lovforslag skal betragtes som speciallovgivning i forhold til generelle lovregler såsom lov om gennemførelse af arbejdstidsdirektivet, jf. lov bekendtgørelse nr. 896 af 24. august 2004. Denne lov giver eksempelvis i § 1, stk. 4, mulighed for, at særlig lovgivning eller forskrifter med hjemmel heri kan finde anvendelse i stedet for de generelle regler, og af den for det nævnte direktiv 2005/47/EF tilgrundliggende aftale fremgår, at visse af bestemmelserne i det generelle arbejdstidsdirektiv fortsat skal tages i betragtning ved siden af de i aftalen fastsatte særregler om arbejdstid i jernbanesektoren. Der er således fx ikke adgang til at undtage lønmodtagere fra

beskyttelsen i de generelle regler om arbejdstid uden, at det sikres, at særlige regler i stedet dækker de pågældende lønmodtagere. Det skyldes, at hensigten med vedtagelse af et sektordirektiv som direktiv 2005/47/EF ikke har været at svække lønmodtagerbeskyttelsen, men at fastlægge arbejdstidsregler, der særligt har fokus på netop det specifikke arbejde i denne sektor.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil ikke have økonomiske eller administrative konsekvenser af betydning. Såvel antallet af lønmodtagere omfattet af lovforslaget som omfanget af ændringer i arbejdstilrettelæggelsen, der herved nødvendiggøres, vurderes at være af beskedent omfang, som det ikke af de relevante parter på arbejdsmarkedet har været muligt at kvalificere yderligere.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vil ikke have økonomiske eller administrative konsekvenser af betydning. Såvel antallet af lønmodtagere omfattet af lovforslaget som omfanget af ændringer i arbejdstilrettelæggelsen, der herved nødvendiggøres, vurderes at være af beskedent omfang, som det ikke af de relevante parter på arbejdsmarkedet har været muligt at kvalificere yderligere.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for borgerne.

9. Forslagets miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser.

10. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget gennemfører 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 (EF-Tidende 2005, L 195, s. 15).

10. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Kommunernes Landsforening, Danske Regioner, Dansk Arbejdsgiverforening, Sammenslutningen af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger, Finanssektorens Arbejdsgiverforening, Kristelig Arbejdsgiverforening, Landsorganisationen i Danmark, FTF, Akademikernes Centralorganisation, Kristelig Fagbevægelse, Ledernes Hovedorganisation, Centralorganisationernes Fællesudvalg, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Advokatrådet, Personalestyrelsen og Dommerforeningen.

Sammenfatning af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser / mindreudgifter	Negative konsekvenser / merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen

Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører 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 (EF-Tidende 2005, L 195, s. 15).	

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til lovforslagets titel

Ved valg af forslagens titel er der lagt vægt på, at titlen præcist og nogenlunde mundret beskriver lovens sigte og indhold.

Til § 1

I *stk. 1* foreslås det, at direktivet og partsaftalen mellem de europæiske parter i jernbanesektoren, der foreslås optrykt som bilag til loven, skal være gældende her i landet. I medfør af bestemmelsen vil aftalen med lovkraft gælde for de lønmodtagere, der er omfattet af aftalen, og som ikke er sikret de i direktiv 2005/47/EF indeholdte rettigheder gennem kollektiv overenskomst eller en skriftlig aftale, der henviser til en sådan på virksomhedens gældende kollektiv overenskomst.

Partsaftalens anvendelsesområde og personkreds:

Ifølge artikel 1 gælder aftalen for mobile lønmodtagere i jernbanesektoren, som er beskæftiget med interoperable grænseoverskridende tjenstester, der udføres af jernbanevirksomheder. Med ”interoperable grænseoverskridende tjenester” forstås der ifølge aftalens artikel 2, nr. 1, grænseoverskridende tjenesteydelser, for hvilke der af jernbanevirksomheden kræves to sikkerhedscertifikater, som defineret i direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om bl.a. sikkerheds certificering (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerheds certificering).

Ifølge artikel 2, nr. 2 skal der ved ”mobil arbejdstager, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester,” forstås ethvert medlem af togpersonalet, der er beskæftiget med interoperable grænseoverskridende tjenester i mere end 1 time på daglig basis. Aftaleparterne har under forhandlingerne af direktivet tilkendegivet, at tallet skal forstås absolut og også omfatter personale, der ikke udfører denne type arbejde jævnligt.

Begrebet ”togpersonalet” er ikke defineret i aftalen eller direktivet. Aftaleparterne har dog under forhandlingerne af direktivet oplyst, at det ikke har været hensigten at dække rengørings- og cateringpersonale, som ifølge parterne normalt er ansat uden for jernbanevirksomhederne. Typisk togpersonale er herefter togførere, lokomotivførere og eventuelt andet togpersonale med arbejdsopgaver af betydning for sikkerheden.

Undtaget grænsetrafik:

Ifølge aftalens artikel 1 er anvendelsen af aftalen frivillig, for så vidt angår:

- lokal og regional grænseoverskridende passagerbefordring,
- grænseoverskridende godstransport på højst 15 km fra grænsen samt
- trafik mellem officielle grænsestationer (Oplistet i Bilag C).

Under forhandlingerne af direktivet oplyste parterne, at det ikke har været hensigten at bryde ind i allerede eksisterende aftaler på lokalt niveau vedrørende jernbanestrækninger mellem grænsenære byer, selv når sådanne aftaler afveg fra partsaftalen. Aftalen skal derfor i henhold til dette lovforslag og som konsekvens af det almindelige princip om minimumsimplimentering ikke gælde, hvor aftalen alene er frivillig, herunder hvor lønmod-

tagervilkårene allerede er reguleret i eksisterende lokalaftaler, som det har været aftaleparternes ønske at friholde fra ny regulering.

Daglig hviletid

Ifølge artikel 3 har den mobile lønmodtager ret til mindst 12 timers sammenhængende hvileperiode i hjemmet pr. hver 24-timers-periode. Hviletiden kan dog nedbringes til 9 sammenhængende timer én gang pr. hver 7-dages-periode. I så tilfælde skal de timer, der svarer til forskellen mellem den nedsatte hviletid og de 12 timer lægges til den efterfølgende daglige hvileperiode i hjemmet. En betydelig nedsættelse af den daglige hviletid må dog ikke foretages mellem 2 daglige hvileperioder uden for hjemmet.

Aftaleparterne oplyste under direktivforhandlingerne, at der med nedsat daglig hviletid forstås enhver nedbringelse af den sammenhængende hviletid på mindst 12 timer, uanset om der er tale om 3 timer eller 5 minutter. Aftaleparterne overlod det omvendt til medlemslandene selv at definere "en betydelig nedsættelse af den daglige hviletid", som dog ikke må gå under minimumsgrænsen på de 9 timer. Aftaleparterne gav endvidere udtryk for, at artikel 3 skal forstås således, at hviletiden kun én gang pr. hver 7-dagesperiode kan nedbringes, uanset længden af nedsættelsen.

Hvis den mobile lønmodtager skal tilbringe hviletiden uden for hjemmet, har lønmodtageren ret til, at hvileperioden udgør mindst 8 sammenhængende timer pr. hver 24-timersperiode, jf. aftalens artikel 4. En hvileperiode uden for hjemmet skal dog følges af en daglig hvileperiode i hjemmet.

Aftaleparterne har i en fodnote til aftalen bemærket, at der kan indledes forhandlinger om en anden efterfølgende hvileperiode uden for hjemmet samt om kompensation for hvileperioder uden for hjemmet enten på jernbanevirksomhedsniveau eller på nationalt plan. På europæisk niveau genforhandles spørgsmålet om antallet af på hinanden følgende hvileperioder uden for hjemmet og om kompensation for hvileperioder uden for hjemmet to år efter underskrivelsen af aftalen. I forlængelse heraf forklarede parterne under forhandlingerne af direktivet, at der ikke med aftalen er pålagt en pligt til at yde kompensation, men aftalen udelukker omvendt heller ikke sådanne lokale eller nationale bestemmelser. Ved kompensation forstås der såvel økonomisk som tidsmæssig kompensation. Aftaleparterne understregede dog, at formålet med aftalen er at beskytte lønmodtagernes sundhed og sikkerhed, og dette mål er vigtigt for fortolkningen af begrebet (kompensation). Samtidig gjorde aftaleparterne det klart, at artikel 4 udelukker mere end 2 hvileperioder i træk uden for hjemmet, da dette var et resultat af indgående forhandlinger. Resultatet af de bebudede europæiske forhandlinger kendes endnu ikke, men vil kunne medføre ændringer i aftalen.

Pauser

Hvis en førers arbejdstid overstiger 8 timer, skal den pågældende kunne holde en pause på mindst 45 minutter i løbet af arbejdsdagen, jf. aftalens artikel 5. Hvis arbejdstiden er på mellem 6 og 8 timer, skal vedkommende kunne holde en pause på mindst 30 minutter i løbet af arbejdsdagen. Tidspunktet på dagen og pausens varighed skal være tilrettelagt således, at lønmodtageren reelt kan hvile. Pauserne kan tilpasses i løbet af arbejdsdagen i tilfælde af forsinkelser. En del af pausen skal holdes mellem den tredje og den sjette arbejdstime. Hele bestemmelsen (artikel 5 a) finder dog ikke anvendelse, hvis der er to førere. Ved "fører" forstås der i medfør af

aftalens artikel 2, nr. 8, enhver arbejdstager, der fører et lokomotiv. Det øvrige togpersonale skal kunne holde pause på 30 minutter, hvis arbejdstiden overstiger 6 timer, jf. artikel 5 b.

Under forhandlingerne af direktivet oplyste aftaleparterne, at aftalen ikke er til hinder for, at en pause splittes op i flere dele, når dette sker i overensstemmelse med formålet, nemlig at lønmodtageren reelt skal kunne hvile. Til placeringen af en pause mellem den tredje og sjette arbejdstime bemærkede aftaleparterne yderligere, at dette ikke måtte forstås så tvungende, at toget selv ved uforudsete begivenheder skulle gøre hold, blot for at personalet derved fik sin pause. Dette indikerer altså en vis margin for fleksibilitet ved uforudsete begivenheder, som der ikke er muligt at planlægge sig ud af. Det ses heller ikke at være i strid med formålet, at en mobil lønmodtager kan holde pause i et kørende tog, når blot lønmodtageren reelt kan hvile.

Ugentlig hviletid:

Alle mobile lønmodtagere har for hver 7-dagesperiode ret til en sammenhængende minimumshvileperiode på 24 timer ud over de 12 timers daglige hviletid, jf. artikel 6. Alle mobile lønmodtagere har ret til 104 hvileperioder årligt af 24 timer, inkl. 24-timers-perioderne i de 52 ugentlige hvileperioder. Dette omfatter:

- 12 dobbelte hvileperioder (på 48 timer plus den daglige hvileperiode på 12 timer), der omfatter lørdag og søndag
- 12 dobbelte hvileperioder (på 48 timer plus den daglige hvileperiode på 12 timer) uden garanti for, at dette omfatter en lørdag eller en søndag.

Aftalen betyder i et givent år på 52 uger, at den mobile lønmodtager i gennemsnit skal kunne holde 2 fridøgn om ugen (udover den daglige hviletid). Dette giver samlet 104 hvileperioder - af hver 24 timer, hvor der dog i beregningen korrigeres for perioder med ferie. Aftaleparterne oplyste således under direktivforhandlingerne, at hvis en mobil lønmodtager har 4 ugers ferie, arbejder lønmodtageren reelt 48 uger og har herefter ret til 96 hvileperioder. Over 52 uger svarer dette til:

- 12 uger om året, hvor lønmodtageren har ret til 60 sammenhængende timers hvil, der omfatter lørdag og søndag og
- 12 uger om året, hvor lønmodtageren har ret til andre 60 sammenhængende timers hvil uden garanti for, at disse placeres en lørdag eller en søndag.

Aftaleparterne oplyste, at lønmodtageren i de resterende uger mindst har ret til 36 timers sammenhængende hvil, dog samlet i gennemsnit ret til 36 + 24 timers hvil pr. uge. Selv om hver mobil lønmodtager har ret til i gennemsnit at holde 2 fridøgn pr. uge over et år, garanterer aftalen kun i en specifik uge en minimumshvileperiode på 24 timer (fridøgn) + den daglige hviletid på 12 timer, i alt 36 timer.

Hvor en ansættelse løber i mindre end et år, vil aftalen gælde pro-rata. Aftaleparterne bemærkede hertil, at nærmere regulering af tilfælde, hvor en lønmodtager i mindre end 1 år er beskæftiget med interoperable tjenester, ordnes nationalt.

Køretid

Ifølge artikel 7 er køretiden begrænset til ni timer ved dagarbejde og otte timer ved natarbejde mellem to daglige hvileperioder. Den maksimale

køretid må dog højst udgøre 80 timer i en 2-ugersperiode. Ved "køretid" forstås der i medfør af aftalens artikel 2, nr. 9, tidsrummet for en planmæssig aktivitet, hvorunder føreren er ansvarlig for at køre et lokomotiv; hertil medregnes ikke den planmæssige tid til opstart og standsning af lokomotivets motor(er). Køretiden omfatter dog de planmæssige afbrydelser, hvor føreren stadig er ansvarlig for lokomotivet.

Aftaleparterne understregede under direktivforhandlingerne, at bestemmelsen alene angik planlagt køretid. Hvis køretiden forlænges som følge af noget uforudset, eller hvis køretiden kombineres med andre arbejdsopgaver, er dette ikke reguleret af den indgåede partsaftale, men vil skulle bedømmes efter relevante bestemmelser i det generelle arbejdstidsdirektiv (2003/88/EF).

Andet

Aftalens artikel 8 angiver, at der skal føres en fortegnelse over lønmodtagernes daglige arbejds- og hvileperioder, at denne fortegnelse skal være tilgængelig, og at den skal opbevares i virksomheden i mindst et år. Herudover hedder det i aftalens artikel 9, at aftalen under ingen omstændigheder kan begrunde forringelser af det generelle beskyttelsesniveau for de pågældende lønmodtagere. Endelig indeholder aftalen bestemmelser om opfølgning, evaluering og revision af aftalen.

I bestemmelsens *andet stykke* defineres "natarbejde" som ethvert arbejde på mindst 3 timer, som udføres i natperioden fastsat til tidsrummet mellem kl. 23.00-06.00. Det er således i aftalen forudsat, at placeringen af natperioden sker nationalt, og forslaget til placering heraf bygger på en indstilling fra den lovforberedende arbejdsgruppe, hvori de relevante danske parter inden for jernbanesektoren deltog.

Til § 2

Det foreslås, at lønmodtagere, hvis rettigheder efter loven krænkes, skal kunne tilkendes en godtgørelse. I lignende lovgivning, herunder lov om gennemførelse af dele af arbejdstidsdirektivet, findes der tilsvarende godtgørelsesbestemmelser, og tilsvarende kendes viktimiseringsbestemmelsen i stk. 2 også fra lignende lovgivning.

Godtgørelsesniveauet foreslås fastsat gennem praksis, hvor det vil være nærliggende at antage, at domstolene vil tilkende godtgørelser på et niveau, der kendes fra tilsvarende lovgivning.

Til § 3

I bestemmelsens *første og andet stykke* foreslås, at loven ikke finder anvendelse for lønmodtagere, der i medfør af en kollektiv overenskomst eller en skriftlig aftale, der henviser til en på virksomheden gældende kollektiv overenskomst, hvis den kollektive overenskomst sikrer lønmodtageren de rettigheder, som denne i medfør af direktiv 2005/47/EF har krav på. En sådan kollektiv overenskomst vil fx kunne operere med en anden natperiode end lovforslagets og have gjort brug af de undtagelsesmuligheder, der ligger i aftalen og dermed direktivet. Samtidig skal *trede stykke* sikre, at lønmodtagere, hvis rettigheder i henhold til en kollektiv overenskomst som nævnt i § 1, stk. 2, krænkes, kan tilkendes en godtgørelse, hvis sagen ikke behandles fagretligt. § 3 er i øvrigt udformet i overensstemmelse med den almindelige

lovgivningspraksis omkring implementering ved kollektiv overenskomst, således som det kendes fra tilsvarende anden arbejdsretlig lovgivning.

Til § 4

Der foreslås en ikrafttrædelsesdato den 27. juli 2008, hvilket er direktivets implementeringsfrist.

Til § 5

Loven foreslås alene at dække de dele af riget, hvor direktivet er gældende.

LISTE OVER OFFICIELLE GRÆNSESTATIONER, SOM ER BELIGGENDE
MERE END 15 KM FRA GRÆNSEN,
OG FOR HVILKE DENNE AFTALE ER FRIVILLIG

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (I)

OPLYSNINGER FRA KOMMISSIONEN

På grundlag af oplysninger fra arbejdsmarkedets parter har Kommissionen givet følgende oplysninger:

*Artikel 1***Anvendelsesområde**

Aftalen finder anvendelse på mobile arbejdstagere i jernbanesektoren, som er beskæftiget med interoperable grænseoverskridende tjenester. En arbejdstager i jernbanesektoren har til opgave at udføre denne type arbejde mere end en time om dagen. Beregningen af, i hvor mange timer dette arbejde udføres, baseres derfor ikke på et gennemsnitligt antal timer over en periode, men på et samlet antal timer. Denne aftale finder følgelig også anvendelse på arbejdstagere i jernbanesektoren, der ikke udfører denne type arbejde jævnligt. Arbejdsmarkedets parter ønsker at overlade det til medlemsstaterne at fastsætte de nærmere bestemmelser for dem, der både udfører arbejdet nationalt og grænseoverskridende.

Det er i visse tilfælde valgfrit at anvende aftalen. Arbejdsmarkedsparternes hensigt er ikke at gennemtvinge denne aftale i stedet for allerede gældende aftaler, uanset om disse eventuelt afviger fra denne aftale. Sådanne afvigende aftaler skal blive ved med at være gældende, da omfanget af interoperable grænseoverskridende tjenester er begrænset.

*Artikel 2***Definitioner**

Arbejdsmarkedets parter ønsker ikke med denne aftale at dække personale, der beskæftiger sig med rengøring og catering. Sådant personale er normalt ikke ansat af jernbanevirksomhederne.

Artikel 3

Daglig hvileperiode i hjemmet

Arbejdsmarkedets parter præciserer, at "nedsættelse af den daglige hvileperiode" betyder et hvilket som helst tidsrum, der fratrækkes mindst 12 sammenhængende timer pr. 24-timersperiode: uanset om det drejer sig om tre timer eller fem minutter, skal det betragtes som en nedsættelse af den daglige hvileperiode. Arbejdsmarkedets parter overlader det til de nationale myndigheder, at definere "betydelig nedsættelse af en daglig hvileperiode", når blot man overholder aftalens bestemmelse om "9 sammenhængende timer én gang pr. 7-dagesperiode". **Parterne udtrykte også klart, at artikel 3 skal fortolkes således, at den kun giver mulighed for én nedsættelse pr. 7-dagesperiode, uanset længden af denne nedsættelse.**

Artikel 4

Daglig hvileperiode uden for hjemmet

Aftalen giver mulighed for en hvileperiode uden for hjemmet på mindst 8 timer pr. 24-timersperiode. Arbejdsmarkedets parter præciserer, at selv om denne bestemmelse ikke gør kompensatoriske hvileperioder obligatoriske, udelukker den heller ikke muligheden for at tage dem med. De nationale myndigheder skønner selv, hvorvidt de ved gennemførelsen af aftalen skal tage kompenserende hvileperiode med.

Artiklen udelukker dog mere end to hvileperioder uden for hjemmet. Begrænsningen på to hvileperioder er resultatet af indgående forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter og er en del af den samlede aftale.

Arbejdsmarkedets parter præciserer, at udtrykket "négociations" i fodnote 14 (i den franske udgave) betyder, at de berørte parter går ind i forhandlinger, der fører frem til en aftale. Aftalen kan være en kollektiv overenskomst eller en overenskomst, der indgås med virksomheden. I samme fodnote bør udtrykket "compensation" forstås sådan, at det omfatter både økonomisk og tidsmæssig kompensation, afhængig af forhandlingernes udfald. Arbejdsmarkedets parter understreger dog, at formålet med aftalen er at beskytte arbejdstagernes sundhed og sikkerhed, og at dette mål er vigtigt for fortolkningen af begrebet.

Arbejdsmarkedets parter præciserer, at deres mål ikke var at være mere restriktive end arbejdstidsdirektivet, og at udtrykket "social partners" i en fodnote bør forstås som "the two sides of industry" ligesom i arbejdstidsdirektivet.

Artikel 5

Pauser

Ifølge aftalen kan en pause splittes op i flere dele. Antallet og længden af disse dele er ikke præciseret i aftalen og kan derfor fastsættes nationalt. Dette skal naturligvis være i overensstemmelse med målet om, at "arbejdstageren reelt kan hvile".

Ordet "devrait" (i den franske udgave) skal forstås sådan, at toget i tilfælde af uforudsete begivenheder, der indvirker på planlægningen af pauserne, ikke standser, så personalet kan få sin pause.

Artikel 6

Ugentlig hvileperiode

Ifølge aftalen skal en arbejdstager i et givet år med 52 arbejdsuger have gennemsnitligt 2 hviledage om ugen (ud over den daglige hvileperiode). Dette udgør 104 hvileperioder på hver 24 timer. Hvis en arbejdstager har fire ugers ferie, vil den pågældende således arbejde 48 uger og derfor have ret til 96 hvileperioder.

I løbet af 52 arbejdsuger svarer det til:

- 12 uger om året, hvis en arbejdstager har ret til 60 sammenhængende timers hvile, herunder weekenden (lørdag og søndag)
- 12 uger om året, hvis en arbejdstager har ret til 60 sammenhængende timers hvile, hvor medregningen af weekenden ikke er sikret.

I resten af ugerne har arbejdstageren ret til mindst 36 timers sammenhængende hvile (en ugentlig hviletid og en daglig hviletid). Generelt skal den gennemsnitlige hviletid være på 36 + 24 timer om ugen.

Selv om hver arbejdstager har ret til gennemsnitligt 2 hviledage om ugen over en årlig periode, sikrer aftalen for en given uge kun en minimumshvileperiode på 24 timer og en daglig hvileperiode på 12 timer, hvilket i alt udgør 36 timer om ugen.

For så vidt angår kontrakter med en varighed på mindre end et år anvendes aftalen tilsvarende i forhold til kontraktens varighed. De nærmere bestemmelser for en arbejdstager, der udfører interoperable tjenester i mindre end et år, fastlægges nationalt.

Artikel 7

Køretid

I denne artikel forstås der ved køretid planmæssig køretid. Det er muligt at kombinere køretid med andre opgaver indtil grænsen for den tilladte arbejdstid er nået. Hvis køretiden forlænges som følge af uforudsete begivenheder, eller fordi køretiden kombineres med andre opgaver, vil den maksimale ugentlige arbejdstid være reguleret af arbejdstidsdirektivet og ikke af denne aftale.

Artikel 8

Kontrol

Efter arbejdsmarkedsparternes opfattelse skal de fortegnelser, der føres, gøres tilgængelige for arbejdstagerne og de nationale myndigheder. Det er de nationale myndigheder, der afgør, hvor fortegnelserne skal opbevares. Fortegnelserne skal sikre, at alle artikler i aftalen overholdes, herunder køretid.

Artikel 10
Opfølgning af aftalen

I forbindelse med denne aftale betyder "kontraherende parter" og "parter" det samme.

Med denne aftale har arbejdsmarkedets parter forpligtet sig til at følge op på gennemførelsen og anvendelsen af aftalen i medlemsstaterne og til at udveksle oplysninger om dette spørgsmål. Denne aktivitet er uafhængig af Kommissionens forpligtelse til at kontrollere gennemførelsen af Rådets direktiv.

Artikel 11
Evaluering

Med hensyn til evaluering forpligter de kontraherende parter sig også til at følge udviklingen inden for interoperabel grænseoverskridende transport.

Ifølge arbejdsmarkedets parter påbegyndes evalueringen i 2006, selv om januar 2006 kan forekomme at være for tæt på. Formålet med evalueringen er at følge udviklingen på det interoperable grænseoverskridende marked og evaluere aftalens artikler på baggrund af de første erfaringer.

Artikel 12
Ændring

Revisionsklausulen er en standardrevisionsklausul i denne type aftaler.

Vigtig juridisk meddelelse

[BG](#) [ES](#) [CS](#) [DA](#) [DE](#) [ET](#) [EL](#) [EN](#) [FR](#) [GA](#) [IT](#) [LV](#) [LT](#) [HU](#) [MT](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [RO](#) [SK](#) [SL](#) [FI](#) [SV](#)
[Oversigt](#) | [LexAlert](#) | [OSS](#) | [Hjælp](#) | [Kontakt](#) | [Links](#)
[EUROPA](#) > [EUR-Lex](#) > [Enkel søgning](#) > [Resultat af søgningen](#) > [Bibliografisk note](#)

JOL_2005_195_R_0015_01

 Supplerende data : Tilgængelige sprog og formater Tekst (vis også sprogudgaven)

GO

< Bibliografisk note -19 af 0 >

Titel og reference

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

Aftale 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

EUT L 195 af 27.7.2005, s. 15–21 (ES, CS, DA, DE, ET, EL, EN, FR, IT, LV, LT, HU, NL, PL, PT, SK, SL, FI, SV)

EUT L 164M af 16.6.2006, s. 317–323 (MT)

CS DA DE EL EN ES ET FI FR HU IT LT LV NL PL PT SK SL SV

Tekst

[html](#) [pdf](#) [tiff](#)

Klassifikationer

- ▷ **EUROVOC-deskriptor:**
 - kollektiv overenskomst
 - social dialog på fællesskabsplan
 - jernbanetransport
 - grænseoverskridende transport
 - transportpersonale
 - arbejdsvilkår
 - arbejdstidens længde
 - arbejdsret

Miscellaneous information

- ▷ **Udsteder:**
 - Rådet
- ▷ **Form:**
 - direktiv

Tekst

 Vis også sprogudgaven : [CS](#) [DA](#) [DE](#) [EL](#) [EN](#) [ES](#) [ET](#) [FI](#) [FR](#) [HU](#) [IT](#) [LT](#) [LV](#) [NL](#) [PL](#) [PT](#) [SK](#) [SL](#) [SV](#)

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

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 139, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Dette direktiv respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, der i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder er anerkendt som de generelle principper for fællesskabsretten, og skal især sikre overholdelse af artikel 31 i charteret om grundlæggende rettigheder, ifølge hvilken enhver arbejdstager har ret til sunde, sikre og værdige arbejdsforhold og til en begrænsning af den maksimale arbejdstid, til daglige og ugentlige hvileperioder samt til årlig ferie med løn.

(2) Arbejdsmarkedets parter kan i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2, i fællesskab anmode om, at aftaler, der indgås på fællesskabsplan, iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.

(3) Rådet har vedtaget direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden [1]. Bl.a. jernbanesektoren var dog undtaget fra nævnte direktivs anvendelsesområde. Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget direktiv 2000/34/EF [2] om ændring af direktiv 93/104/EF for at dække de sektorer og aktiviteter, som tidligere var undtaget.

(4) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden [3] er direktiv 93/104/EF blevet kodificeret og ophævet.

(5) Direktiv 2003/88/EF giver mulighed for at fravige dets artikel 3, 4, 5, 8 og 16 for så vidt angår arbejdstagere i jernbanetransportsektoren, som arbejder om bord på tog.

(6) Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) har meddelt Kommissionen, at de har til hensigt at gennemføre forhandlinger i overensstemmelse med traktatens artikel 139, stk. 1.

(7) Den 27. januar 2004 indgik disse organisationer en aftale om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, i det følgende benævnt "aftalen".

(8) Aftalen indeholder en fælles anmodning til Kommissionen om at iværksætte aftalen ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen, i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2.

(9) Direktiv 2003/88/EF finder anvendelse på mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, medmindre nærværende direktiv eller aftalen i bilaget indeholder mere specifikke bestemmelser.

(10) For så vidt angår traktatens artikel 249, bør aftalen implementeres ved hjælp af et direktiv.

(11) Med henblik på gennemførelsen af det indre marked i jernbanetransportsektoren og i betragtning af de konkurrencevilkår, der gælder i den pågældende sektor, kan direktivets målsætninger om at beskytte arbejdstagernes sundhed og sikkerhed ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(12) Udviklingen i den europæiske jernbanesektor nødvendiggør en nøje overvågning

af nuværende og nye aktørers rolle, så der sikres en harmonisk udvikling i hele Fællesskabet. Dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan inden for dette område bør afspejle denne udvikling og i størst muligt omfang tage hensyn til den.

(13) De begreber, der anvendes i aftalen, men som ikke er særskilt defineret deri, kan medlemsstaterne selv definere i overensstemmelse med national lovgivning og praksis, således som det også er tilfældet ved andre direktiver på det social- og arbejdsmarkedspolitiske område, hvori der anvendes lignende udtryk, når blot de pågældende definitioner er i overensstemmelse med aftalen.

(14) Kommissionen har udarbejdet sit forslag til direktiv i overensstemmelse med sin meddelelse af 20. maj 1998 om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan under hensyntagen til de kontraherende parters repræsentative status samt lovmæssigheden af hver enkelt bestemmelse i aftalen. De parter, der har underskrevet aftalen, har en samlet repræsentationsevne, der er tilstrækkelig stor til, at de kan repræsentere mobile arbejdstagere, som har til opgave at udføre de interoperable grænseoverskridende tjenester, der udføres af jernbanevirksomheder.

(15) Kommissionen har udarbejdet sit direktivforslag i overensstemmelse med traktatens artikel 137, stk. 2, hvorefter det i direktiver på det social- og arbejdsmarkedspolitiske område skal undgås at pålægge administrative, finansielle og retlige byrder af en sådan art, at de hæmmer oprettelse og udvikling af små og mellemstore virksomheder.

(16) I direktivet og aftalen fastsættes minimumsforskrifter. Medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter kan dog opretholde eller indføre mere gunstige bestemmelser.

(17) Kommissionen har underrettet Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, idet den har tilsendt dem forslaget til direktiv om gennemførelse af aftalen.

(18) Europa-Parlamentet vedtog den 26. maj 2005 en beslutning om arbejdsmarkedets parters aftale.

(19) Gennemførelsen af aftalen vil bidrage til gennemførelse af de mål, der er omhandlet i traktatens artikel 136.

(20) I henhold til punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning [4] vil medlemsstaterne blive tilskyndet til, i både egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne sammenligningstabeller, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem direktivet og gennemførelsesforanstaltningerne —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formålet med dette direktiv er at gennemføre aftalen, indgået den 27. januar 2004 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.

Aftalen er knyttet som bilag til dette direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre bestemmelser, der er gunstigere end dem, der er fastsat i nærværende direktiv.

2. Gennemførelsen af dette direktiv kan under ingen omstændigheder udgøre en tilstrækkelig begrundelse for en forringelse af det generelle beskyttelsesniveau for arbejdstagerne på de områder, der er omfattet. Dette er ikke til hinder for, at medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter på baggrund af ændrede forhold kan vedtage love og administrative bestemmelser eller overenskomstmæssige bestemmelser, som afviger fra de bestemmelser, der var gældende på tidspunktet for vedtagelsen af dette direktiv, når blot minimumskravene i dette direktiv overholdes.

Artikel 3

Med forbehold af bestemmelserne i aftalen om de kontraherende parter evaluering og revision aflægges Kommissionen senest den 27 juli 2011 efter at have hørt arbejdsmarkedets parter på europæisk niveau rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktivet på baggrund af udviklingen i jernbanesektoren.

Artikel 4

Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af nationale bestemmelser, der er vedtaget til gennemførelse af direktivet, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sanktionerne anvendes. Sanktionerne skal være effektive, rimelige og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver senest den 27 juli 2008 Kommissionen meddelelse om sådanne bestemmelser, og enhver senere ændring meddeles omgående.

Artikel 5

Medlemsstaterne sætter efter høring af arbejdsmarkedets parter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 27 juli 2008 eller sikrer sig, at arbejdsmarkedets parter inden denne dato har indført de nødvendige bestemmelser ad aftalemæssig vej. De tilsender straks Kommissionen teksten til sådanne bestemmelser.

Medlemsstaterne træffer alle foranstaltninger, der er nødvendige, for at de på et hvilket som helst tidspunkt er i stand til at sikre de resultater, der er foreskrevet i dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser 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.

Artikel 6

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Artikel 7

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. juli 2005.

På Rådets vegne

M. Beckett

Formand

[1] EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF.

[2] EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41.

[3] EUT L 299 af 18.11.2003, s. 9.

[4] EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

Aftale

mellem Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdspladser, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester

DFR ER UD FRA FØI GENDE BETRAGTNINGER:

- jernbanetransportsektorens fremtid forudsætter en modernisering af systemet og en udvikling af den transeuropæiske trafik og dermed af de interoperable tjenester

- det er nødvendigt at udvikle en sikker grænseoverskridende trafik og beskytte de mobile arbejdstageres sundhed og sikkerhed under udførelse af interoperable grænseoverskridende tjenester
- det er vigtigt at undgå konkurrence udelukkende baseret på forskelle i arbejdsvilkår
- det er vigtigt at forbedre jernbanetransporten inden for EU
- disse mål kan kun nås ved at fastlægge fælles regler vedrørende minimumsstandardbetingelserne for anvendelse af personale, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester
- antallet af berørte ansatte vil formentlig stige i de kommende år
- traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab skal tages i betragtning, særlig artikel 138 og artikel 139, stk. 2
- direktiv 93/104/EF (ændret ved direktiv 2000/34/EF) skal tages i betragtning, særlig artikel 14 og 17
- konventionen om, hvilken lov der skal anvendes på kontraktlige forpligtelser (Rom, 19. juni 1980), skal tages i betragtning
- traktatens artikel 139, stk. 2, fastslår, at iværksættelsen af aftaler, der indgås på fællesskabsplan, finder sted efter fælles anmodning fra de underskrivende parter ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen
- de kontraherende parter fremsætter hermed denne anmodning

INDGÅET FØLGENDE AFTALE MELLEM DE KONTRAHERENDE PARTER:

Artikel 1

Anvendelsesområde

Denne aftale finder anvendelse på mobile arbejdstagere i jernbanesektoren, som er beskæftiget med interoperable grænseoverskridende tjenester, der udføres af jernbanevirksomheder.

For så vidt angår lokal og regional grænseoverskridende passagerbefordring, grænseoverskridende godstransport på højst 15 km fra grænsen samt trafik mellem de officielle grænsestationer, som fremgår af listen i bilaget, er anvendelsen af denne aftale frivillig.

Aftalen er ligeledes frivillig for togtrafik over grænserne, som udgår fra og ender på den samme medlemsstats infrastruktur og blot anvender en anden medlemsstats infrastruktur uden stop (hvilket derfor kan betragtes som nationalt transportarbejde).

For så vidt angår mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, finder direktiv 93/140/EF ikke anvendelse på de aspekter, hvor andet er aftalt specifikt i denne aftale.

Artikel 2

Definitioner

I denne aftale forstås der ved:

- 1) "interoperable grænseoverskridende tjenester": grænseoverskridende tjenesteydelser, for hvilke der af jernbanevirksomhederne kræves to sikkerhedscertifikater, som defineret i direktiv 2001/14/EF
- 2) "mobil arbejdstager, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester": ethvert medlem af togpersonalet, der er beskæftiget med interoperable grænseoverskridende tjenester i mere end en time på daglig basis
- 3) "arbejdstid": det tidsrum, hvori arbejdstageren er på arbejde og står til rådighed for arbejdsgiveren under udførelsen af sin beskæftigelse eller sine opgaver i overensstemmelse med national lovgivning og/eller praksis

- 4) "hvileperiode": ethvert tidsrum, der ikke er arbejdstid
- 5) "natperiode": et tidsrum på mindst 7 timer, som fastsat ved national lovgivning, der under alle omstændigheder omfatter tidsrummet mellem 24.00 og 05.00
- 6) "natarbejde": ethvert arbejde på mindst 3 timer, der udføres i natperioden
- 7) "hvileperiode uden for hjemmet": daglig hviletid, der ikke tilbringes på den mobile arbejdstagers sædvanlige bopæl
- 8) "fører": enhver arbejdstager, der fører et lokomotiv
- 9) "køretid": tidsrummet for en planmæssig aktivitet, hvorunder føreren er ansvarlig for at køre et lokomotiv; hertil medregnes ikke den planmæssige tid til opstart og standsning af lokomotivets motor(er). Køretiden omfatter dog de planmæssige afbrydelser, hvor føreren stadig er ansvarlig for lokomotivet.

Artikel 3

Daglig hvileperiode i hjemmet

Den daglige hvileperiode i hjemmet udgør mindst 12 sammenhængende timer pr. 24-timers-periode.

Hviletiden kan nedbringes til 9 sammenhængende timer én gang pr. 7-dages-periode. I så tilfælde skal de timer, der svarer til forskellen mellem den nedsatte hviletid og de 12 timer, lægges til den efterfølgende daglige hvileperiode i hjemmet.

Der må ikke foretages en betydelig nedsættelse af en daglig hvileperiode mellem to daglige hvileperioder uden for hjemmet.

Artikel 4

Daglig hvileperiode uden for hjemmet

Hvileperioden uden for hjemmet udgør mindst 8 sammenhængende timer pr. 24-timers-periode.

En hvileperiode uden for hjemmet skal følges af en daglig hvileperiode i hjemmet [1].

Det anbefales at sørge for bekvemmelige indkvarteringsforhold for mobile arbejdstagere i forbindelse med hvileperioder uden for hjemmet.

Artikel 5

Pauser

a) Førere

Hvis en førers arbejdstid overstiger 8 timer, skal den pågældende kunne holde en pause på mindst 45 minutter i løbet af arbejdsdagen.

Eller

Hvis arbejdstiden er på mellem 6 og 8 timer, skal vedkommende kunne holde en pause på mindst 30 minutter i løbet af arbejdsdagen.

Tidspunktet på dagen og pausens varighed skal være tilrettelagt således, at arbejdstageren reelt kan hvile.

Pauserne kan tilpasses i løbet af arbejdsdagen i tilfælde af forsinkelser.

En del af pausen skal holdes mellem den tredje og den sjette arbejdstime.

Artikel 5 a) finder ikke anvendelse, hvis der er to førere. I så fald fastsættes bestemmelserne om pauser nationalt.

b) Togpersonale

Togpersonale skal kunne holde en pause på 30 minutter, hvis arbejdstiden overstiger 6 timer.

Artikel 6

Ugentlig hvileperiode

Enhver arbejdstager, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester, har for hver syv-dages-periode ret til en sammenhængende minimumshvileperiode på 24 timer ud over de 12 timers daglig hviletid, jf. artikel 3.

Mobile arbejdstagere har ret til 104 hvileperioder årligt af 24 timer inkl. 24-timers-perioderne i de 52 ugentlige hvileperioder.

Dette omfatter:

- 12 dobbelte hvileperioder (på 48 timer plus den daglige hvileperiode på 12 timer), der omfatter lørdag og søndag

og

- 12 dobbelte hvileperioder (på 48 timer plus den daglige hvileperiode på 12 timer) uden garanti for, at dette omfatter en lørdag eller en søndag.

Artikel 7

Køretid

Køretidens varighed, jf. artikel 2, er begrænset til 9 timer for dagarbejde og 8 timer for natarbejde mellem to daglige hvileperioder.

Den maksimale varighed af køretiden pr. to-ugers-periode er begrænset til 80 timer.

Artikel 8

Kontrol

Der skal føres en fortegnelse over de daglige arbejds- og hvileperioder for det mobile personale for at sikre, at bestemmelserne i denne aftale overholdes. Oplysningerne om det reelle antal arbejdstimer skal være tilgængelige. Fortegnelsen opbevares i virksomheden i mindst et år.

Artikel 9

Garanti mod forringelser

Gennemførelsen af denne aftale kan under ingen omstændigheder begrunde forringelser af det generelle beskyttelsesniveau for mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester.

Artikel 10

Opfølgning af aftalen

De underskrivende parter følger gennemførelsen og anvendelsen af aftalen inden for rammerne af sektordialogudvalget for jernbanesektoren, som er oprettet i henhold til Kommissionens afgørelse 98/500/EF.

Artikel 11

Evaluering

Parterne foretager en evaluering af aftalens bestemmelser to år efter aftalens undertegnelse på baggrund af de første erfaringer med udvikling af interoperabel grænseoverskridende transport.

Artikel 12

Ændring

Parterne tager de ovenstående bestemmelser op til revision to år efter afslutningen af den gennemførelsesperiode, der fastsættes i Rådets afgørelse om indgåelse af denne aftale.

Bruxelles, den 27. januar 2004.

For CER

Giancarlo Cimoli

Formand

Johannes Ludewig

Administrerende direktør

Francesco Forlenza

Formand for gruppen af direktører for menneskelige ressourcer

Jean-Paul Preumont

Konsulent for arbejdsmarkedsforhold og sociale anliggender

For ETF

Norbert Hansen

Formand for jernbanesektionen

Jean-Louis Brasseur

Næstformand for jernbanesektionen

Doro Zinke

Generalsekretær

Sabine Trier

Politisk sekretær

[1] Parterne er enige om, at der kan indledes forhandlinger om en anden efterfølgende hvileperiode uden for hjemmet samt om kompensation for hvileperioder uden for hjemmet enten på jernbanevirksomhedsniveau eller på nationalt plan. På europæisk niveau genforhandles spørgsmålet om antallet af på hinanden følgende hvileperioder uden for hjemmet og om kompensation for hvileperioder uden for hjemmet to år efter underskrivelsen af denne aftale.

Op

Administreret af Publikationskontoret