



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON DIREKTIIVI

**tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä
Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU), Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan
kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen
täytäntöönpanosta**

(ETAn kannalta merkityksellinen teksti)

{ SWD(2014) 226 final }

{ SWD(2014) 227 final }

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1. Tarkoitus

Sisävesiliikennealan EU:n tason työmarkkinaosapuolet Euroopan sisävesiliikenneliitto (*European Barge Union*, EBU), Euroopan laivurijärjestö (*European Skippers Organisation*, ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto (*European Transport Workers' Federation*, ETF) neuvottelivat omasta aloitteestaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 155 artiklan 1 kohdan mukaisesti sopimuksen, joka koskee tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelyä sisävesiliikenteessä. Ne katsoivat, ettei direktiivi 2003/88/EY¹ (työaikadirektiivi) vastaa alan tarpeita.

Neuvottelut käytiin tammikuun 2008 ja marraskuun 2011 välisenä aikana. Tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelyä sisävesiliikenteessä koskeva eurooppalainen sopimus, jäljempänä "sopimus", tehtiin 15. helmikuuta 2012. Sopimuksen allekirjoittajat esittivät sopimuksen Euroopan komissiolle ja pyysivät, että se pantaisiin täytäntöön komission esityksestä tehtävällä neuvoston päätöksellä SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

1.2. Sopimukseen liittyvät olemassa olevat säännökset

Liikkuvassa työssä olevien sisävesiliikenteen työntekijöiden työajasta säädetään direktiivissä 2003/88/EY, jossa vahvistetaan työajan järjestämistä koskevat yhteiset vähimmäisstandardit vuorokautisten ja viikoittaisten lepoaikojen, viikkotyöajan määrällisten rajojen, vuosilomien ja yötyön osalta työntekijöiden työterveyden ja -turvallisuuden edistämiseksi.

Kuljetusalalla, myös sisävesiliikenteessä, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työajat jätettiin alun perin vuonna 1993 annetun direktiivin² soveltamisalan ulkopuolelle. Ne tuotiin sen piiriin direktiiviä muutettaessa vuonna 2000, ja muutokset tulivat voimaan 1. elokuuta 2003³. Silloin ei kuitenkaan alan erityisten työskentelyolosuhteiden ja toiminnan ominaispiirteiden vuoksi päästy sopimukseen kaikkien tällaisten työntekijöiden saattamisesta vuorokautisia tai viikoittaisia vähimmäislepoaikoja eikä yötyörajoituksia koskevien direktiivin yleisten säännösten piiriin. Tämän vuoksi jäsenvaltiot velvoitettiin⁴ toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että tällaisille työntekijöille taataan "riittävä" lepo⁵. Riittävä lepo jätettiin kuitenkin määrittämättä.

Työaikadirektiivin 14 artiklassa⁶ kuitenkin sallitaan, että tietyille työtehtäville tai toimille vahvistetaan yksilöidymiä työaikavaatimuksia muilla EU:n välineillä. Tässä ehdotuksessa esitetään tällaisia vaatimuksia liikkuvassa työssä oleville työntekijöille sisävesiliikennealalla. Sisävesiliikennealan työmarkkinaosapuolten tekemässä sopimuksessa otetaan huomioon

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY, annettu 4 päivänä marraskuuta 2003, tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista (EUVL L 299, 18.11.2003, s. 9–19).

² Tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista annetun direktiivin 93/104/EY, jäljempänä "vuoden 1993 direktiivi", 1 artiklan 3 kohta (EYVL L 307, 13.12.1993, s. 18).

³ Tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista annetun direktiivin 93/104/EY muuttamisesta koskemaan direktiivin soveltamisalan ulkopuolisia toimialoja ja toimintoja annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/34/EY, jäljempänä "vuoden 2000 direktiivi", 1 artiklan 1 kohta (EYVL L 195, 1.8.2000, s. 41).

⁴ Katso vuoden 2000 direktiivin johdanto-osan 3–11 kappale ja vuoden 2000 direktiivillä lisätty 17 a artikla (joka vastaa työaikadirektiivin 20 artiklaa).

⁵ Siten kuin työaikadirektiivin 2 artiklan 9 kohdassa määritellään.

⁶ Direktiivin 2003/88/EY 14 artikla vastaa vuoden 1993 direktiivin 14 artiklaa. Tulkinnan osalta ks. 4. lokakuuta 2001 asiassa C-133/00 (*Bowden v. Tufnalls Parcels Express*) annettu tuomio.

työaikadirektiivi ja ehdotetaan erilaisia yksilöityjä alan erityispiirteisiin, erityisesti viitejaksoon, soveltuvia vaatimuksia. Lisäksi siinä säädetään vuorokautisista ja viikoittaisista vähimmäislepoajoista sekä yötyötuntien enimmäismääristä siten, että alan työskentelyolosuhteet ja erityispiirteet otetaan huomioon. Sopimusta sovelletaan sekä navigointihenkilöstöön (miehistön jäsenet) että aluksen henkilökuntaan, se kattaa kaupallisen tavara- ja matkustajaliikenteen ja sisältää sesonkityöhön matkustaja-aluksilla sovellettavia erityisiä säännöksiä. Sitä ei sovelleta henkilöihin, jotka liikennöivät omaan lukuunsa (pienyrittäjät).

1.3. Yleinen tausta

EU:n 28 jäsenvaltiossa sisävesiliikennealalla työskentelee suoraan noin 42 200 ihmistä, joista 31 000 (73 prosenttia) on liikkuvassa työssä⁷. Alalla toimii noin 9 650 yritystä. Läntisessä Euroopassa on eniten pienyrityksiä, joiden omistuksessa / liikenteessä on vain yksi alus. Tonavalla puolestaan yhden proomun yritykset ovat poikkeus. Kaikkiaan sisävesialuksia (kuivalastialuksia, säiliöaluksia, hinaajia ja työntöaluksia) on Euroopassa yli 16 000. Yli 75 prosenttia EU:n sisävesiliikenteestä suuntautuu rajojen yli⁸.

Vuosittain EU:n sisävesiliikenneverkon kautta kulkee tavaraliikennettä 140 miljardia tonnikipilometriä. Verkosto koostuu 37 000 kilometristä (joissa, järvissä ja kanavissa kulkevia) sisävesiväyliä 20 jäsenvaltiossa. Sisävesiliikenne on hiljainen ja energiatehokas tapa kuljettaa tavaraa. Sillä on tärkeä logistinen asema tavaroiden kuljettamisessa Euroopan merisatamista niiden lopulliseen määräpaikkaan. Sen energiankulutus tonnikipilometriä kohti on noin 17 prosenttia tieliikenteen ja 50 prosenttia rautatieliikenteen kulutuksesta⁹.

Sisävesiliikennealalla liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden vuorokautisten ja viikoittaisten työtuntien sekä yötyötuntien määrällistä rajoittamista koskevien EU:n sääntöjen puuttuminen johti suureen määrään erilaisia kansallisia sääntöjä, mikä aiheutti kuljetusyrityksille ongelmia ja joissakin tapauksissa puutteita työntekijöiden suojeluun. Useimmilla liikkuvassa työssä olevilla sisävesiliikennealan työntekijöillä on epäsäännöllisemmät työaikaläjestelyt kuin maalla työskentelevillä. He asuvat ja työskentelevät ja viettävät usein myös lepoajat aluksella. He ovat pitempiä aikoja poissa kotoa. Alukset liikennöivät tavallisesti 14 tuntia vuorokaudessa viitenä kuutena päivänä viikossa, mutta joskus myös yhtäjaksoisesti 24 tuntia vuorokaudessa. Suuren työmäärän jaksojen jälkeen on lepojaksoja ja kevyemmän työmäärän jaksoja. Sisävesiliikenteen keskimääräiseen työaikaan sisältyy yleensä huomattava määrä ei-aktiivista työaikaä (mikä voi johtua esimerkiksi ennalta arvaamattomista odotusajoista suluilla tai vesikulkuneuvon lastaamisesta ja purkamisesta), joka voi osua myös yöaikaan. Joskus matkat kestävät ulkoisten olosuhteiden, kuten jokien vuorovesivaihtelujen tai sääolosuhteiden, vuoksi aiottua pitempään.

Tämä koskee myös hotellihenkilöstöä, joka työskentelee jokiristeilyalalla. Tyypillisellä 150 matkustajan jokiristeilyaluksella on 6–8 hengen miehistö ja sen lisäksi noin 30 henkilöä hotellitehtävissä¹⁰. Matkustajaliikenteen sesonki kestää noin kahdeksan kuukautta, joten hotellihenkilökunta on pitkän ajan poissa kotoa.

⁷ 'Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo', Ecorys, 2013.

⁸ Komission tiedonanto "Tavoitteena laadukas sisävesiliikenne — NAIADES II", COM(2013) 623 final.
⁹ http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm.

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

Komission puolesta suoritetussa analyysissä *'Market Observation No 12 — Analysis of the economic situation — autumn 2010'*¹¹ kuvataan hotellihenkilökunnan tilannetta.

Sen mukaan jokiristeilyaluksilla ei toistaiseksi ole olemassa hotellihenkilökuntaa koskevia yhteisiä työehtosopimuksia, joten palkoista neuvotellaan yksilöllisesti. Koska matkustajaliikenteen sesonki kestää noin kahdeksan kuukautta, henkilöstö on poissa kotoa pitkän ajan ja vuosilomat vietetään usein kotona talvella kauden päätyttyä. Työntekijöiden on usein tällä alalla siedettävä erittäin pitkiä työpäiviä, eikä majoittuminen pitkiksi ajoiksi ahtaisiin hytteihin jopa kolmen hyttitoverin kanssa tee olosuhteista helppoja.

1.4. Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

EU on sitoutunut tavoitteeseen kuljetusten siirtämisestä vähemmän energiaa kuluttavien, puhtaampien ja turvallisempien liikennemuotojen hoidettavaksi. Sisävesiliikenne yhdessä rautatieliikenteen ja lähimerenkulun kanssa voi merkittävästi edistää kuljetusjärjestelmien kestävästä kehitystä. Sisävesiliikenteen integroidun eurooppalaisen toimintaohjelman (NAIADES)¹² toteutuksesta annetussa väliraportissa komissio korosti jälleen alan työmarkkinavuoropuhelun tärkeyttä ja totesi alan työmarkkinaosapuolten työajoista käymät neuvottelut yhdeksi NAIADES-ohjelman luvun "Taidot ja työpaikat"¹³ tärkeimmistä osatekijöistä.

Syyskuussa 2013 komissio hyväksyi NAIADES II -paketin, joka kattaa vuodet 2014–2020¹⁴. NAIADES II -pakettiin sisältyy tiedonanto, jossa esitetään toimintaohjelma seuraaville osa-alueille: laadukas infrastruktuuri; laadun parantaminen innovoinnin avulla; markkinoiden moitteeton toiminta; ympäristön laadun parantaminen päästöjä vähentämällä; sisävesiliikenteen integrointi multimodaalisiin logistiikkaketjuihin sekä ammattitaitoinen työvoima ja laadukkaat työpaikat.

Lisäksi uudesta osaamisesta ja työllisyydestä ja EU:n toimista täystyöllisyyden saavuttamiseksi annetun komission tiedonannon¹⁵ alalla tärkeinä toimina pyritään parantamaan työn ja työskentelyolosuhteiden laatua sekä erityisesti tarkistamaan nykyistä lainsäädäntöä ja laatimaan uusi, parempi työllisyyttä, terveyttä ja työterveyttä koskeva EU:n lainsäädäntökehys.

Vuonna 2011 hyväksytyn liikenteen alan valkoisen kirjan¹⁶ tavoitteena on luoda aito eurooppalainen liikennealue poistamalla kaikki kansallisten järjestelmien väliset esteet, ja oikeudenmukaisen kilpailun ja tasapuolisten toimintaedellytysten mahdollistaminen sisävesiliikenteen alalla on linjassa tämän tavoitteen kanssa. Tämän strategian olennaisena osana on työmarkkinasääntöjen ja muiden standardien lähentäminen ja noudattamisen valvonta.

Valkoisen kirjan ohessa julkaistussa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa täsmennetään erityisesti, että

työmarkkinaosapuolet valmistelevat suosituksia työskentely- ja asumisolosuhteiden parantamisesta aluksilla, erityisistä työaikajärjestelyistä, EU-työnkuvia ja miehistöä

¹¹ Ks. edellinen alaviite.

¹² Komission tiedonanto sisävesiliikenteen edistämisestä – sisävesiliikenteen integroitu eurooppalainen toimintaohjelma "NAIADES", KOM(2006) 6 lopullinen.

¹³ SEC(2011) 453 final.

¹⁴ Komission tiedonanto "Tavoitteena laadukas sisävesiliikenne – NAIADES II", COM(2013) 623 final.

¹⁵ Komission tiedonanto "Uuden osaamisen ja työllisyyden ohjelma: Eurooppa tähtää täystyöllisyyteen", KOM(2010) 682 lopullinen.

¹⁶ "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää", KOM(2011) 144 lopullinen.

koskevista vaatimuksista sekä vähimmäiskoulutusvaatimusten vahvistamisesta. On määrä antaa myös sosiaalisen polkumyynnin ja epäterveen kilpailun vastaisia suosituksia sisävesiliikennealalla.

2. INTRESSITAHOJEN KUULEMINEN JA ANALYYSIASIAKIRJA

2.1. Sidosryhmien kuuleminen

SEUT-sopimuksen 155 artiklan 1 kohdassa määrätään, että työmarkkinaosapuolet voivat halutessaan ryhtyä sopimussuhteisiin, sopimusten tekeminen mukaan luettuna. SEUT-sopimus ei velvoita niitä kuulemaan muita asianomaisia osapuolia etukäteen.

Koska tietyistä työajan järjestämisestä sisävesiliikenteen alalla koskevista seikoista tehty eurooppalainen sopimus tehtiin työmarkkinaosapuolten omasta aloitteesta, komission on arvioitava, onko tarkoituksenmukaista ryhtyä tällä alalla EU:n toimiin.

Komission yksiköt laativat analyysiasiakirjan, joka esitetään tämän ehdotuksen ohessa vaikutusten arviointia¹⁷ koskevien suuntaviivojen mukaisesti. Siinä esitetään suhteellinen analyysi, jossa arvioidaan sopimuksen täytäntöönpanon sosioekonomiset vaikutukset. Sopimuksen täytäntöönpanon kustannuksia ja hyötyjä koskevassa ulkoisessa selvityksessä¹⁸ konsultit yksilöivät kussakin jäsenvaltiossa asiaankuuluvat viranomaiset ja työmarkkinaosapuolet ja pyysivät niiltä tietoja kansallisesta työaikalainsäädännöstä sisävesiliikennealalla ja mahdollisista vaikutuksista, joita ne odottavat sopimuksen täytäntöönpanosta aiheutuvan.

2.2. Analyysiasiakirja

Sopimuksen allekirjoittajaosapuolet esittivät sopimuksen Euroopan komissiolle ja pyysivät, että se pantaisiin täytäntöön komission esityksestä tehtävällä neuvoston päätöksellä SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Jos työnantaja- ja työntekijäpuoli yhdessä pyytävät tekemänsä sopimuksen täytäntöönpanoa komission ehdotuksesta tehtävällä neuvoston päätöksellä SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti, komissio voi joko hyväksyä tai hylätä lainsäädäntöaloitteen täytäntöönpanoa koskevan pyynnön mutta ei muuttaa sopimuksen tekstiä. Komissio ei voi pyytää EU:n tason työmarkkinaosapuolia panemaan täytäntöön sopimusta itsenäisesti, koska työmarkkinaosapuolille määrätään SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdassa tämä oikeus.

Näin ollen komissiolla on tarkasteltavanaan vain seuraavat kaksi vaihtoehtoa:

1. Komissio ei ehdota sopimuksen täytäntöönpanoa SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti tehtävällä neuvoston päätöksellä (perusskenaario): tässä tapauksessa nykyistä EU:n lainsäädäntöä eli työaikadirektiiviä 2003/88/EY ja nuorten työntekijöiden suojelusta annettua direktiiviä 94/33/EY sovelletaan edelleen liikkuvassa työssä oleviin sisävesiliikennealan työntekijöihin, mutta Euroopan tasolla ei ole tätä alaa koskevaa alakohtaista työaikalainsäädäntöä.

Perusskenaariossa painopiste on kansallisessa lainsäädännössä ja turvallisuussäännöissä, joista määrätään kansainvälisissä sopimuksissa, kuten Reinin navigointihenkilöstöä koskevissa säännöissä¹⁹ ja vastaavissa sopimuksissa²⁰. Näin ollen keskenään erilaiset kansalliset säännöt pysyvät voimassa tässä pääosin rajat ylittävässä toiminnassa. EU:n tasolla

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

¹⁸ "Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo", Ecorys, 2013.

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

²⁰ Tonavan komission suositukset ovat samat kuin Reinin navigointihenkilöstöön sovellettavat säännöt.

ei säädetä *aikayksiköin ilmaistuista* vuorokausittaisista ja viikoittaisista vähimmäislepoajoista, tauoista eikä yötyötuntien enimmäismääristä. Lisäksi kansallisen lainsäädännön soveltamisala vaihtelee jäsenvaltioiden välillä. Joissakin jäsenvaltioissa lainsäädäntöä sovelletaan ainoastaan navigointihenkilöstöön ja joissakin tapauksissa pienyrittäjiin mutta ei aluksen henkilökuntaan. Toisissa jäsenvaltioissa alalla sovellettavaa työaikalainsäädäntöä sovelletaan sekä navigointihenkilöstöön että aluksen henkilökuntaan.

2. Komissio ehdottaa sopimuksen täytäntöönpanoa SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti tehtävällä neuvoston päätöksellä: tässä tapauksessa työaikadirektiiviä 2003/88/EY ja nuorten työntekijöiden suojelusta annettua direktiiviä 94/33/EY täydennetään direktiivillä, jossa säädetään erityisistä säännöistä, jotka koskevat työajan järjestämiseen sisävesiliikennealalla liittyviä sitovia ja yhteisiä määritelmiä.

Sopimus koskee seuraavia alueita: *aikayksiköin ilmaistut* vuorokautisen ja keskimääräisen viikoittaisen työajan rajoitukset, viitejakso, vuosiloma, työ- ja lepopäivien määritelmät, sesonkityötä matkustaja-aluksilla koskevat erityissäännöt, vuorokautiset ja viikoittaiset vähimmäislepoajat ja -jaksot, tauot, yötyön enimmäismäärä, alle 18-vuotiaiden henkilöiden työaikaa koskevat erityissäännöt, noudattamisen tarkastukset (ns. todentaminen), hätätilanteet, yötyötä tekevien terveystarkastukset ja siirto-oikeus, turvallisuus ja terveyden suojele sekä työn jaksotus.

Sopimuksessa määritellään sitovasti yhteiset, aikayksiköin esitetyt vaadittavat vuorokautiset ja viikoittaiset vähimmäislepoajat sekä työtuntien enimmäismäärä viikossa ja yötyössä.

Sopimusta sovelletaan sekä navigointihenkilöstöön että aluksen henkilökuntaan kuuluviiin liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin. SEUT-sopimuksen rajoitusten mukaisesti työmarkkinaosapuolet ovat jättäneet sopimatta pienyrittäjiä koskevista työaikarajoituksista.

Sopimukseen sisältyy sääntö, jonka mukaan sovelletaan "suotuisampien määräysten" periaatetta (17 lausekkeen 1 kohta). Tämä tarkoittaa sitä, että jos kansallisen lainsäädännön tai työehtosopimusten säännöksissä on voimassa olevia paremman suojan antavia säännöksiä, tämän sopimuksen täytäntöönpano ei saa aiheuttaa niihin mitään muutoksia.

Tämä ehdotus on toimintavaihtoehtojen paremmuusjärjestyksen osalta analyysiasiakirjassa esitettyjen päätelmien mukainen.

Vaikutukset pieniin ja keskisuuriin yrityksiin (pk-yritykset), erityisesti pien- ja mikroyrityksiin, ovat vähäiset. Alan toimijoista suuri osa on pienyrityksiä. Pienyritysten osuus on suhteessa suurempi Reinin kuin Tonavan alueella. Kyseessä ovat usein pienyrittäjät, jotka liikennöivät omistamaansa alusta omaan lukuunsa. Sopimusta ei sovelleta tällaisiin pienyrittäjiin.

Sopimuksesta neuvoteltaessa ESO edusti pk-yrityksiä ja oli vahvimmin sopimuksen kannalla, koska pk-yritysten mielestä sopimus tarjoaa mahdollisuuden yhdenmukaistamiseen ja sitä kautta alan työaikasääntöjen yksinkertaistamiseen.

Vaikutukset jäävät suurelta osin pienemmiksi pk-yrityksissä, jotka kuuluvat sopimuksen soveltamisalaan, koska ne työllistävät liikkuvassa työssä olevia työntekijöitä. Ne omistavat aluksia, joilla liikennöidään Reinillä ja Tonavalla A1- ja A2-liikennöintijärjestelmien²¹ mukaisesti. Niiltä vaaditaan jo tiettyjen lepoaikasääntöjen noudattamista (vesiliikenteen turvallisuussääntöjen nojalla).

²¹ Reinin sääntöjen mukaan A1-järjestelmän mukaisesti liikennöivät alukset liikennöivät jatkuvasti enintään 14 tuntia vuorokaudessa ja A2-järjestelmässä liikennöidään jatkuvasti enintään 18 tuntia vuorokaudessa.

3. EHDOTUKSEEN LIITTYVÄT OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

3.1. Oikeusperusta

SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdassa määrätään seuraavaa: "*Unionin tasolla tehdyt sopimukset pannaan täytäntöön joko työmarkkinaosapuolten ja jäsenvaltioiden omien menettelyjen ja käytäntöjen mukaisesti tai, 153 artiklassa tarkoitettujen kysymysten osalta allekirjoittajaosapuolten yhteisestä pyynnöstä, neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä. Asiasta ilmoitetaan Euroopan parlamentille.*"

EBUn, ESON ja ETF:n tekemä sopimus koskee tiettyjä työajan järjestämistä sisävesiliikenteen alalla koskevia näkökohtia. Siinä käsitellään työskentelyolosuhteita, ja siihen sisältyy työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta koskevia säännöksiä. Kyseisistä asioista määrätään SEUT-sopimuksen 153 artiklan 1 kohdan a alakohdassa. Kyseessä on aihepiiri, josta neuvosto voi päättää määränemmistöllä. Sen vuoksi asianmukainen oikeusperusta komission ehdotukselle on 155 artiklan 2 kohta.

Komission tiedonannossa "Yhteisön tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun mukauttaminen ja edistäminen"²² korostetaan, että "ennen kuin sopimuksen täytäntöönpanoa koskeva lainsäädäntöehdotus esitetään neuvostolle, komissio tekee arvioinnin, jossa otetaan huomioon sopimuspuolten edustavuus, niiden toimivalta ja sopimuksen kunkin lausekkeen laillisuus yhteisön lainsäädäntöön nähden sekä pieniä ja keskusuuria yrityksiä koskevat säännökset".

Arviointi esitetään jäljempänä.

3.2 Sopimuksen tarkastelu

3.2.1 Sopimuspuolten edustavuus ja toimivalta

Todennäköisesti neuvoston päätöksellä toimeenpantavista sopimuksista neuvottelemaan valtuutettavien ja kuultavien työmarkkinaosapuolten legitiimiys perustuu edustavuuteen.

Sopimuksen ovat allekirjoittaneet Euroopan sisävesiliikenneliitto EBU, Euroopan laivurijärjestö ESO ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto ETF. Nämä kolme järjestöä ovat jäseninä sisävesiliikennealan alakohtaisessa neuvottelukomiteassa, joka on perustettu Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävien alakohtaisten neuvottelukomiteoiden perustamisesta 20 päivänä toukokuuta 1998 tehdyn komission päätöksen²³ mukaisesti. Komissio arvioi ulkoisten selvitysten avulla säännöllisesti eurooppalaiseen työmarkkinavuoropuheluun osallistuvien työmarkkinaosapuolten edustavuutta. Sisävesiliikennealan viimeisimmän tällaisen edustavuusselvityksen teki asumis- ja työolojen parantamiseen pyrkivä eurooppalainen säätiö, kolmikantaelin Eurofound (*European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions*), ja se julkaistiin vuonna 2010²⁴.

Sopimuksen allekirjoittajien antamat tiedot vahvistavat, että ne toimivat erityisalalla ja ovat järjestäytyneet Euroopan tasolla. Lisäksi ne muodostuvat järjestöistä, jotka ovat tunnustettu ja

²² Komission tiedonanto "Yhteisön tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun mukauttaminen ja edistäminen", KOM(1998) 322 lopullinen.

²³ Komission päätös 98/500/EY, tehty 20 päivänä toukokuuta 1998, Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistävien alakohtaisten neuvottelukomiteoiden perustamisesta (EYVL L 225, 12.8.1998, s. 27).

²⁴ *European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions* (2010), *Representativeness of the European social partner organisations: Inland waterway transport* (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

olennainen osa jäsenvaltioiden työmarkkinaosapuolten rakenteita ja joilla on valtuudet neuvotella sopimuksista. Useat jäsenvaltiot ovat niissä edustettuina. Niiden rakenteet mahdollistavat niiden tehokkaan osallistumisen alakohtaisten neuvottelukomiteoiden työhön.

Näiden organisaatioiden allekirjoittama sopimus kattaa tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelyä sisävesiliikenteen alalla liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden osalta. Kukin allekirjoittaja toimitti asemastaan tietoja, jotka osoittavat niiden edustavan riittävällä tavalla sisävesiliikennealan liikkuvassa työssä olevia työntekijöitä ja heidän työnantajiaan niin tavara- kuin matkustajaliikenteessä.

Työnantajapuolella EBU²⁵ edustaa kansallisia sisävesiliikenteen toimialan järjestöjä (tavara- ja matkustajaliikenne) kahdeksassa EU:n jäsenvaltiossa²⁶ ja ESO²⁷ edustaa yksityisiä sisävesiliikenteen harjoittajia (pienyrittäjäliikennöitsijöitä) viidessä jäsenvaltiossa²⁸. Näiden kahden järjestön jäseniä on yhteensä yhdeksässä jäsenvaltiossa. Edustavuusselvityksessä vahvistettiin EBU:n ja ESO:n merkitys vertaansa vailla olevana alan äänitorvena, vaikka niiden jäsenkuntaan kuuluu organisaatioita vain osasta EU:n jäsenvaltioita.

Ammattiliittojen puolelta sopimuksen allekirjoitti ETF²⁹, jonka sisävesiliikenneosasto kokoaa yhteen alan työntekijöiden etuja puolustavia ammattiliittovirkailijoita ja kansallisten ammattiliittojen edustajia (tavara- ja matkustajaliikenteessä, erityisesti hotelli- ja risteilyaluksilla). ETF edustaa sisävesiliikennealan työntekijöiden järjestöjä 17 jäsenvaltiossa³⁰, ja useimmat näistä järjestöistä ovat mukana työehtosopimusneuvotteluissa kansallisella tasolla.

Koska EBUlla, ESolla ja ETF:llä ei ole jäseniä kaikissa EU:n jäsenvaltioissa, ne halusivat lisätä neuvotteluprosessin avoimuutta ja lähettivät marraskuussa 2009 kaikkien jäsenvaltioiden liikenne- ja työministeriille yhteisen kirjeen, jossa tiedotettiin neuvottelujen keskeisestä sisällöstä ja pyydettiin ministereitä toimittamaan tietoja asiaankuuluvista kansallisista työmarkkinaosapuolista. Näyttäisi siltä, ettei tähän kirjeeseen saatu virallisia vastauksia.

Eurofoundin tekemässä edustavuusselvityksessä ei yksilöity muita alakohtaisia EU:n tasolla järjestäytyneitä työmarkkinajärjestöjä.

Komissio toteaa näin ollen, että EBU, ESO ja ETF ovat ainoat EU:n laajuiset järjestöt, jotka edustavat sisävesiliikenteen toimialan molempia työmarkkinaosapuolia.

Maaliskuun 16. päivänä 2012 päivätyssä kirjeessään komissiolle sopimuksen allekirjoittajat vahvistavat, että niillä oli kansallisilta jäseniltään saadut valtuudet neuvotella ja tehdä kyseinen sopimus.

Päätelmänä voidaan näin ollen esittää, että sopimuksen allekirjoittajat ovat asemaltaan riittävän edustavia sisävesiliikenteen alalla yleensä ja niiden alan työntekijöiden ja työnantajien osalta, joihin sopimusta voidaan soveltaa. Ne ovat lisäksi saaneet kansallisilta jäseniltään valtuudet neuvotella ja tehdä sopimuksen.

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

²⁶ Alankomaat, Belgia, Itävalta, Luxemburg, Ranska, Romania, Saksa ja Tšekki.

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

²⁸ Alankomaat, Belgia, Puola, Ranska ja Saksa.

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

³⁰ Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Espanja, Italia, Itävalta, Latvia, Luxemburg, Portugali, Puola, Ranska, Romania, Saksa, Suomi, Tanska, Tšekki ja Yhdistynyt kuningaskunta.

3.2.2 Sopimusklauselien laillisuus

Komissio on tutkinut sopimuksen kaikki lausekkeet eikä ole havainnut niissä mitään EU:n lainsäädännön vastaisuuksia.

Työmarkkinaosapuolten välisellä sopimuksella ei voida suoraan velvoittaa jäsenvaltioita, vaan velvoitteet voidaan vahvistaa sopimuksen täytäntöön panevalla neuvoston päätöksellä.

Sopimuksen sisältö rajoittuu SEUT-sopimuksen 153 artiklan 1 kohdassa luetelluille aloille.

Sopimuksen 17 artiklassa on oikeuksien tason säilyttämistä koskeva lauseke, jolla turvataan työntekijöiden nykyinen suojelun taso. Lisäksi ehdotukseen neuvoston direktiiviksi sisältyvät tarvittavat EU:n lainsäädännön suojatoimet (suotuisimmat määräykset ja oikeuksien tason säilyttäminen, ks. 2 artikla).

3.3 Toissijaisuus ja suhteellisuus

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan niiltä osin kuin asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Ehdotus koskee työaikalähtöisin 14 artiklassa tarkoitettuja "yksilöidymiä säännöksiä". Kyseisessä 14 artiklassa mainitaan, että tällaiset säännökset vahvistetaan yhteisön oikeudellisilla instrumenteilla. Näin ollen ehdotuksen tavoitteet voidaan saavuttaa vain EU:n tason toimilla.

EU:n tason toimet ovat perusteltuja myös siksi, että sisävesiliikenne on laajalti kansainvälinen liikennemuoto, jossa valtaosa liikenteestä suuntautuu rajojen yli Euroopan sisävesiliikenneverkossa. Jotta voitaisiin estää eri jäsenvaltioissa sovellettavista työaikasäännöistä johtuva epäterve kilpailu, on tarpeen vahvistaa työaikaa koskevat EU:n tason vähimmäisstandardit tällä alalla.

Tämän tarpeen vuoksi työmarkkinaosapuolet ovat SEUT-sopimuksen 155 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehneet EU:n tasolla sopimuksen ja pyytäneet, että kyseinen sopimus pantaisiin täytäntöön komission ehdotuksesta tehtävällä neuvoston päätöksellä SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Tämän kaltaisia erityisvaatimuksia on direktiivein jo vahvistettu liikkuville työntekijöille siviili-ilmailun³¹ ja rajat ylittävän rautatieliikenteen³² alalla sekä merenkulkijoille³³. Vaatimukset ovat perustuneet kyseisten alojen työmarkkinaosapuolten välillä tehtyihin eurooppalaisiin sopimuksiin.

Ehdotus on siten toissijaisuusperiaatteen mukainen.

Ehdotettu direktiivi täyttää suhteellisuusperiaatteen vaatimuksen, koska siinä ainoastaan vahvistetaan tavoitteet ja asetetaan vähimmäisstandardit.

³¹ Neuvoston direktiivi 2000/79/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, Euroopan lentoyhtiöiden liiton (AEA), Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF), Euroopan ohjaamomiehistöyhdistyksen (ECA), Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden yhdistyksen (ERA) ja Kansainvälisen tilauslentoyhtiöiden järjestön (IACA) tekemän, siviili-ilmailun liikkuvien työntekijöiden työajan järjestämistä koskevan eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta (ETAn kannalta merkityksellinen teksti) (EYVL L 302, 1.12.2000, s. 57–60).

³² Neuvoston direktiivi 2005/47/EY, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2005, tietyistä yhteentoimivia rajatylittäviä rautatiealan palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloja koskevista seikoista Euroopan rautatieyhteisön (CER) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä tehdystä sopimuksesta (EUVL L 195, 27.7.2005, s. 15–17).

³³ Neuvoston direktiivi 1999/63/EY, annettu 21 päivänä kesäkuuta 1999, Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan unionin kuljetusalojen ammattiliiton (FST) tekemästä, merenkulkijoiden työajan järjestämistä koskevasta sopimuksesta – Liite: Eurooppalainen sopimus merenkulkijoiden työajan järjestämisestä (EYVL L 167, 2.7.1999, s. 33–37).

Näin ollen ehdotus antaa mahdollisuuden valita konkreettiset täytäntöönpanotoimet joustavasti.

3.4 Sääntelytavan valinta

Sääntelyyn on päätetty käyttää direktiiviä. SEUT-sopimuksen 155 artiklan 1 kohdan termiä 'päätos' on käytetty yleisessä merkityksessä, jotta oikeudellinen väline voitaisiin valita SEUT-sopimuksen 288 artiklan mukaisesti. On komission tehtävä ehdottaa kyseisessä artiklassa mainituista sitovista välineistä (asetus, direktiivi, päätös) tarkoituksenmukaisinta välinettä.

SEUT-sopimuksen 296 artiklassa määrätään: "Jollei perussopimuksissa määrätä annettavan säädöksen lajia, toimieliimet valitsevat sen sovellettavien menettelyjen mukaisesti tapauskohtaisesti suhteellisuusperiaatetta noudattaen."

Tässä tapauksessa, kun otetaan huomioon työmarkkinaosapuolten tekemän sopimuksen luonne ja sisältö, on selvää, että sitä on parasta soveltaa jäsenvaltioiden ja/tai työmarkkinaosapuolten toimesta osaksi kansallista lainsäädäntöä saatettujen säännösten muodossa. Näin ollen soveltuvin väline on neuvoston direktiivi.

Komissio katsoo lisäksi, ettei sopimusta pitäisi sisällyttää ehdotukseen, vaan se pitäisi ottaa ehdotuksen liitteeksi.

3.5 Ilmoittaminen Euroopan parlamentille

Jos neuvoston päätöksellä pannaan täytäntöön eurooppalainen sopimus SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti, Euroopan parlamentille on ilmoitettava asiasta.

Komissio on toimittanut ehdotuksen Euroopan parlamentille, jotta se voi tarvittaessa antaa lausuntonsa komissiolle ja neuvostolle.

3.6 Ehdotuksen sisältö

Ehdotuksen rakenne on seuraava:

1 artikla

Tämän artiklan tarkoituksena on ainoastaan tehdä työmarkkinaosapuolten välisestä sopimuksesta velvoittava, mikä on perustamissopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti tehdyn neuvoston päätöksen tavoite.

2 artikla

Direktiivin 2 artiklan mukaan direktiivissä säädetään ainoastaan vähimmäisvaatimuksista. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön toimenpiteitä, jotka ovat tätä suotuisampia työntekijöille. Tavoitteena on selväsanaisesti varmistaa nykyinen työntekijöiden työsuojelutaso ja varmistaa, että sovelletaan aina sitä normia, jossa työsuojeluvaatimukset ovat tiukimmat.

3–6 artikla

Direktiivin 3–6 artikla sisältää tavanomaiset säännökset, jotka liittyvät direktiivin saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä. Niihin sisältyy velvollisuus säätää säännösten rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista, joiden on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Direktiivin 5 artikla koskee direktiivin voimaantulopäivää.

3.7 Yksityiskohtainen selvitys ehdotuksen liitteessä olevista säännöksistä

1 lauseke (Soveltamisala)

Tällä lausekkeella tehdään selväksi, että sopimusta sovelletaan liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin, jotka työskentelevät miehistön jäseninä tai aluksen henkilökuntana kaupallisessa sisävesiliikenteessä liikennöivässä vesikulkuneuvossa. 1 lausekkeen 2 kohdassa

säädetään, etteivät pienyrittäjät kuulu sopimuksen soveltamisalaan silloinkaan, kun heidän sosiaaliturvaan liittyvistä syistä katsotaan olevan omistamansa yrityksen työntekijöitä.

1 lausekkeen 3 kohdassa määritetään vesiliikenteen turvallisuutta koskevista syistä laadittujen, lepoaikoja koskevien, tämän sopimuksen ja kansallisten ja kansainvälisten säännösten välinen suhde. Jos mainittujen säännösten välillä on eroavuuksia, sovelletaan työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden kannalta suotuisimpia säännöksiä.

1 lausekkeen 4 kohdassa säädetään, että tätä sopimusta voidaan tietyin edellytyksin soveltaa EU:n jäsenvaltioiden alueella muussa kuin kaupallisessa sisävesiliikenteessä liikennöivässä vesikulkuneuvossa työskenteleviin liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin, joiden työskentelyolosuhteisiin sovelletaan työehtosopimusta.

2 lauseke (Määritelmät)

Sopimuksessa käytetään erilaisia termejä, kuten vesikulkuneuvo, matkustaja-alus, työaika, lepoaika, lepopäivä, sisävesiliikenteen harjoittaja, työvuoroluettelo, yöaika, yötyöntekijä, vuorotyöntekijä, aluksen henkilökunta, liikkuvassa työssä oleva työntekijä ja sesonki. 2 kohdassa määritellään, mitä näillä termeillä sopimuksessa tarkoitetaan.

3 lauseke (Työaika ja viitejakso)

3 lausekkeen 1 kohdassa vahvistetaan vuorokautiseksi perustyöajaksi kahdeksan tuntia. 3 lausekkeen 2 kohdassa vahvistetaan keskimääräiseksi viikkotyöajaksi 48 tuntia, mikä vastaa työaikadirektiivin 6 artiklaa.

3 lausekkeen 2 kohdassa vahvistetaan viitejakson enimmäispituudeksi 12 kuukautta. Viitejakso on jakso, jolta keskimääräinen viikkotyöaika voidaan laskea.

3 lausekkeen 3 kohdassa vahvistetaan työajan enimmäismääräksi 2 304 tuntia. Vuosiloma ja sairauslomat jätetään tämän laskelman ulkopuolelle. Viitejaksoa lyhyemmissä työsuhteissa sallittu enimmäistyöaika lasketaan suhteessa aikaan.

4 lauseke (Vuorokautinen ja viikoittainen työaika)

4 lausekkeen 1 kohdassa vahvistetaan enimmäistyöaika kutakin 24 tunnin jaksoa kohti ja enimmäistyöaika kutakin seitsemän päivän jaksoa kohti.

4 lausekkeen 2 kohdassa vahvistetaan keskimääräisen viikkotyöajan enimmäismääräksi 72 tuntia kunkin neljän kuukauden jakson aikana, kun kyseessä on täsmennetty työvuoroluettelo. Tässä säännöksessä otetaan huomioon alalla käytössä olevat työvuoroluettelot ja huomattava määrä ei-aktiivista aluksella vietettyä aikaa.

5 lauseke (Työ- ja lepopäivät)

Työn jaksotus vaihtelee sisävesiliikennealalla. Monissa tapauksissa liikkuvassa työssä olevat työntekijät työskentelevät vesikulkuneuvossa peräkkäisinä päivinä voidakseen viettää lepojaksot kotona. 5 lausekkeen 1 kohdassa vahvistetaan peräkkäisten työpäivien enimmäismääräksi 31 päivää.

5 lausekkeen 2 kohdassa vahvistetaan säännöt työrytmiä 1:1 varten: siinä työntekijän lepopäivien ja työpäivien määrä on sama. Tässä työrytmissä peräkkäisten työpäivien jaksoa seuraa yhtä monen lepopäivän jakso. Sääntöön on mahdollista tehdä poikkeuksia mainituin ehdoin.

5 lausekkeen 3 kohdassa vahvistetaan menetelmä peräkkäisten lepopäivien laskemista varten, jos työrytmissä on enemmän työpäiviä kuin lepopäiviä. Tällaiset lepopäivät on myönnettävä välittömästi peräkkäisten työpäivien jälkeen.

6 lauseke (Sesonkityö matkustaja-aluksissa)

Matkustaja-aluksissa tehtävän sesonkityön erityisluonteen vuoksi 6 lausekkeessa vahvistetaan työajan enimmäismääräksi 12 tuntia kutakin 24 tunnin jaksoa kohti ja 72 tuntia kutakin 7 päivän jaksoa kohti. Näitä määriä voidaan soveltaa kaikkiin matkustaja-aluksilla työskenteleviin liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin.

6 lausekkeen 2 kohdassa edellytetään, että työntekijöille myönnetään 0,2 lepopäivää työpäivää kohti. Kunakin 31 päivän jaksana on myönnettävä vähintään 2 lepopäivää.

6 lausekkeen 3 kohdassa säädetään, että lepopäivät on myönnettävä ja työajan viikoittaista 48 tunnin enimmäismäärää on noudatettava työehtosopimusten tai sellaisen puuttuessa kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

7 lauseke (Lepojaksot)

Tässä lausekkeessa vahvistetaan työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemiseksi lepojakso aikayksiköin ilmaistuina: 10 tuntia kutakin 24 tunnin jaksoa kohti ja 84 tuntia kutakin seitsemän päivän jaksoa kohti.

8 lauseke (Tauot)

8 lausekkeen mukaan kullakin työntekijällä, jonka vuorokautinen työaika ylittää kuusi tuntia, on oikeus taukoon. Taukojen kesto ja myöntämisehdot määrätään työehtosopimuksissa ja niiden puuttuessa kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

9 lauseke (Yötyöajan enimmäismäärä)

Tässä lausekkeessa pidetään yöaikana seitsemää tuntia ja rajataan sen pohjalta yöaikaan tehtävän työajan enimmäismääräksi 42 tuntia kutakin seitsemän päivän jaksoa kohti.

10 lauseke (Vuosiloma)

10 lausekkeessa säädetään vuosiloman vähimmäismääräksi neljä viikkoa. Vuosilomaa ei voida korvata rahamäärällä paitsi työsuhteen päättyessä. Tämä lauseke vastaa työaikadirektiivin 7 artiklaa, jota jo sovelletaan liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin.

11 lauseke (Alaikäisten suojelu)

Alle 18-vuotiaisiin liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin sovelletaan edelleen nuorten työntekijöiden suojelusta annetun direktiivin 94/33/EY³⁴ säännöksiä.

11 lausekkeen 2 kohdassa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus sallia nuorten työntekijöiden

³⁴ Neuvoston direktiivi 94/33/EY, annettu 22 päivänä kesäkuuta 1994, nuorten työntekijöiden suojelusta (EYVL L 216, 20.8.1994).

yötyö jonakin ajanjaksona, vaikka se kielletään direktiivissä 94/33/EY, jos työntekijä on yli 16-vuotias eikä enää ole kansallisessa lainsäädännössä säädetyn kouluvelvollisuuden alainen. Yötyön on tällöin oltava heidän koulutuksessaan pakollista, ja se on sallittu ainoastaan, jos heille myönnetään riittävä määrä korvaavaa lepoaikaa ja jos direktiivin 94/33/EY 1 artiklan tavoitteita ei kyseenalaisteta.

12 lauseke (Todentaminen)

12 lausekkeen 1 kohdassa säädetään, että kunkin työntekijän vuorokautisista ja viikoittaisista työajoista on pidettävä kirjaa, jotta kyseisessä sopimuksessa vahvistettujen työaikasääntöjen noudattaminen voidaan tarkistaa (3–7, 9–11 ja 13 lauseke).

12 lausekkeen 2 kohdassa edellytetään, että tällaista kirjanpitoa säilytetään aluksessa vähintään seuraavan viitejakson päättymiseen saakka.

12 lausekkeen 3 kohdan mukaan sekä työnantaja että työntekijä tarkastelevat tätä kirjanpitoa ja hyväksyvät sen säännöllisin väliajoin.

12 lausekkeen 4 kohdassa säädetään siitä, mitä tietoja tällaiseen kirjanpitoon on vähintään sisällyttävä.

12 lausekkeen 5 kohdassa säädetään, että työntekijöille on annettava jäljennös tästä kirjanpidosta ja että heidän on säilytettävä kyseinen jäljennös yhden vuoden ajan.

13 lauseke (Kiireelliset tapaukset)

13 lausekkeen 1 kohdan mukaan aluksen päällikkö tai hänen edustajansa voi edellyttää henkilöiden tai lastin tai itse aluksen turvallisuuden niin vaatiessa työntekijää työskentelemään ylimääräisiä työtunteja tai auttamaan hätätilanteessa olevia henkilöitä tai aluksia.

13 lausekkeen 2 kohdassa säädetään, että tällaisessa tilanteessa aluksen päällikkö tai hänen edustajansa voi edellyttää työntekijää työskentelemään ylimääräisiä työtunteja, kunnes tilanne palautuu normaaliksi.

13 lausekkeen 3 kohdassa veloitetaan aluksen päällikkö tai hänen edustajansa antamaan kaikille työvuoroluettelon mukaisen lepojaksen aikana työskennelleille työntekijöille korvaavat lepoajat niin pian kuin se on mahdollista tilanteen palaututtua normaaliksi.

14 lauseke (Terveystarkastus)

14 lausekkeen 1 kohdassa vahvistetaan kaikkien työntekijöiden oikeus maksuttomaan vuotuisen terveystarkastukseen. Terveystarkastuksissa on kiinnitettävä erityishuomiota sellaisiin tiloihin ja oireisiin, jotka saattavat johtua aluksella työskentelyyn liittyvistä sopimuksen 5 ja 6 lausekkeen mukaisista vuorokautisista vähimmäislepoajoista ja/tai vähimmäislepopäivistä.

14 lausekkeen 2 kohdassa vahvistetaan yötyöntekijöiden oikeus saada siirto päivätyöhön, jos he kärsivät yötyöhön liittyvistä terveysongelmista.

14 lausekkeen 3 ja 4 kohdassa säädetään, että maksuttomassa vuotuisessa

terveystarkastuksessa on noudatettava terveystietojen salassapitovelvollisuutta ja että tarkastus voidaan suorittaa kansallisessa terveydenhuoltojärjestelmässä.

15 lauseke (Turvallisuuden ja terveyden suojeleminen)

15 lausekkeen 1 kohdassa vahvistetaan yötyötä ja vuorotyötä tekevien oikeus turvallisuuden ja terveyden suojelemaan heidän työnsä luonteen edellyttämällä tavalla.

15 lausekkeen 2 kohdassa määrätään, että yötyötä ja vuorotyötä tekeville tarjotaan terveyden ja turvallisuuden suojelemiseksi ja ongelmien ehkäisemiseksi vastaavat palvelut tai varusteet kuin päivätyötä tekeville. Tällaisten varusteiden ja palvelujen on oltava aina saatavilla. 15 lausekkeen säännökset vastaavat työaikadirektiivin 12 artiklaa, jota jo sovelletaan liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin.

16 lauseke (Työn jaksotus)

Tässä lausekkeessa käsitellään tilanteita, joissa työnantaja haluaa järjestää työn tietyn jaksotuksen mukaisesti. Tällaisissa tilanteissa on otettava huomioon periaate työn mukauttamisesta sen tekijään, jotta kevennettäisiin työn yksitoikkoisuutta tai pakkotahtisuutta tehtävätyypistä ja terveys- ja turvallisuussäännöistä riippuen. Säännös vastaa työaikadirektiivin 13 artiklaa, jota jo sovelletaan liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin.

17 lauseke (Loppumääräykset)

Tässä lausekkeessa vahvistetaan suotuisampia määräyksiä koskeva lauseke, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön tätä sopimusta vastaavia tai sitä suotuisampia määräyksiä.

17 lausekkeen 2 kohtaan sisältyy oikeuksien tason säilyttämistä koskeva lauseke, ja 17 lausekkeen 3 kohdassa määrätään, että työmarkkinaosapuolten on valvottava sisävesiliikennealan eurooppalaisen neuvottelukomitean yhteydessä sopimuksen täytäntöönpanoa ja soveltamista erityisesti työterveys- ja turvallisuuskysymysten osalta.

17 lausekkeen 4 kohdan mukaan sopimuksen allekirjoittajat tarkastelevat sopimusta uudelleen kaksi vuotta sen jälkeen, kun tämän ehdotuksen 4 artiklan mukainen kansalliseen lainsäädäntöön saattamisen ajanjakso on päättynyt.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutusta unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kirjallisina kansalliset säännökset, joilla direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, sekä kyseisten säännösten ja direktiivin välinen vastaavuustaulukko.

Useimmissa jäsenvaltioissa ei ole nimenomaisesti direktiivin kattamia työntekijäluokkia käsittelevää lainsäädäntöä. Näin ollen jäsenvaltioiden kansallinen lainsäädäntö, jossa

käsitellään ehdotuksen kattamia asioita, on usein hajallaan ei säädöksissä (työlainsäädäntö, terveys- ja turvallisuuslainsäädäntö, alakohtaiset kapea-alaiset säännökset), mikä edellyttää järjestelmällistä lähestymistapaa ja tulkintaa.

Ehdotukseen sisältyy myös useita osatekijöitä, joita lainsäädännössä ei vielä kateta, koska ne suljetaan työaikadirektiivin 20 artiklassa sen yleisten säännösten ulkopuolelle. Ehdotetussa säädöksessä vahvistettujen vähimmäisstandardien noudattamisen varmistamiseksi tarvitaan yksiselitteistä tietoa näiden uusien säännösten ja ratkaisujen saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä. Sen avulla komissio voi varmistaa, että pannaan täytäntöön direktiivin vaatimukset, joiden tarkoituksena on suojella työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta, lisätä joustavuutta yrityksille ja edistää yritysten välistä tervettä kilpailua.

Selittävien asiakirjojen toimittamisesta aiheutuvan hallinnollisen lisärasituksen arvioidaan olevan suhteellisen pieni (se on kertaluonteinen eikä kovin monien organisaatioiden tarvitse osallistua siihen). Selittävien asiakirjojen luonnostelu tapahtuu tehokkaammin jäsenvaltioissa.

Edellä mainitun vuoksi ehdotetaan, että jäsenvaltiot lupaavat ilmoittaa komissiolle toimenpiteistä direktiivin saattamiseksi osaksi kansallista lainsäädäntöä toimittamalla yhden tai useamman asiakirjan, josta käy ilmi direktiivin säännösten ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde.

Ehdotus

NEUVOSTON DIREKTIIVI

tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU), Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä tehdyn eurooppalaisen sopimuksen täytäntöönpanosta

(ETAn kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 155 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Työnantaja- ja työntekijäpuoli, jäljempänä 'työmarkkinaosapuolet' voivat perustamissopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti pyytää yhteisesti, että unionin tasolla tehdyt sopimukset pannaan täytäntöön neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä.
- (2) Euroopan sisävesiliikenneliitto (EBU), Euroopan laivurijärjestö (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitto (ETF) ilmoittivat komissiolle haluavansa käynnistää SEUT-sopimuksen 155 artiklan 1 kohdan mukaisesti neuvottelut tehdäkseen sopimuksen unionin tasolla.
- (3) EBU, ESO ja ETF tekivät 15 päivänä helmikuuta 2012 eurooppalaisen sopimuksen tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä, jäljempänä 'sopimus'.
- (4) Sopimuksessa komissiolle esitetään yhteinen pyyntö panna kyseinen sopimus täytäntöön neuvoston komission ehdotuksesta tekemällä päätöksellä perustamissopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (5) Perustamissopimuksen 288 artiklaa sovellettaessa asianmukainen väline sopimuksen täytäntöönpanoa varten on direktiivi.
- (6) Komissio on laatinut direktiiviehdotuksensa yhteisön tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun mukauttamisesta ja edistämisestä 20 päivänä toukokuuta 1998 antamansa tiedonannon³⁵ mukaisesti ottaen huomioon allekirjoittajaosapuolten edustavuuden ja sopimuksen lausekkeiden lainmukaisuuden.
- (7) Kaikki sopimuksessa käytetyt termit, joita ei erityisesti sopimuksessa määritellä, voidaan määritellä jäsenvaltioissa kansallisen lainsäädännön ja käytännön mukaisesti, kuten muiden samankaltaista termistöä sisältävien sosiaalipolitiikan alan direktiivien osalta tehdään, edellyttäen että kyseiset määritelmät noudattavat sopimuksen sisältöä.

³⁵ KOM(1998) 322 lopullinen.

- (8) Jäsenvaltiot voivat antaa direktiivin täytäntöönpanon työmarkkinaosapuolten tehtäväksi näiden yhteisestä pyynnöstä sillä edellytyksellä, että jäsenvaltiot toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet voidakseen jatkuvasti taata tässä direktiivissä säädettyjen tulosten saavuttamisen.
- (9) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/88/EY³⁶, jossa säädetään terveyttä ja turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista ja työajan järjestämisestä, sisävesiliikennealan työntekijät mukaan luettuina.
- (10) Tässä direktiivissä ja sopimuksessa vahvistetaan direktiivin 2003/88/EY 14 artiklassa tarkoitetulla tavalla yksilöidymmät vaatimukset liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työajan järjestämisestä sisävesiliikenteen alalla.
- (11) Tämän direktiivin säännöksiä olisi sovellettava yksilöidympien tai liikkuvassa työssä sisävesiliikennealalla oleville työntekijöille paremman suojelun tason takaavien voimassa olevien unionin säännösten soveltamista rajoittamatta.
- (12) Direktiiviä ei voida käyttää perusteena alentamaan sopimuksessa tarkoitetuilla aloilla toimivien työntekijöiden yleistä suojelun tasoa.
- (13) Tässä direktiivissä ja sopimuksessa vahvistetaan vähimmäistaso, ja jäsenvaltiot ja työmarkkinaosapuolet saavat pitää voimassa tai ottaa käyttöön suotuisampia säännöksiä.
- (14) Komissio on ilmoittanut SEUT-sopimuksen 155 artiklan 2 kohdan mukaisesti asiasta Euroopan parlamentille lähettämällä sille direktiiviehdotuksen ja sen sisältämän sopimustekstin.
- (15) Tässä direktiivissä kunnioitetaan Euroopan unionin perusoikeuskirjassa ja erityisesti sen 31 artiklassa tunnustettuja perusoikeuksia ja periaatteita.
- (16) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli suojella tämän suurimmaksi osaksi rajojen yli toimivan alan työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta, vaan se voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 3 kohdassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 4 kohdassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (17) Sopimuksen täytäntöönpanolla edistetään SEUT-sopimuksen 151 artiklassa tarkoitettujen tavoitteiden toteuttamista.
- (18) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman³⁷ mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna,

³⁶ EUVL L 299, 18.11.2003, s. 9–19.

³⁷ EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tällä direktiivillä pannaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 155 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla täytäntöön tiettyjen työajan järjestämistä koskevien seikkojen sääntelystä sisävesiliikenteessä Euroopan sisävesiliikenneliiton (EBU), Euroopan laivurijärjestön (ESO) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) välillä 15 päivänä helmikuuta 2012 tehty eurooppalainen sopimus, joka on liitteenä.

2 artikla

1. Jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai antaa säännöksiä, jotka ovat suotuisampia kuin tämän direktiivin säännökset.
2. Tämän direktiivin täytäntöönpano ei ole missään tapauksessa riittävä peruste työntekijöiden suojelun yleisen tason alentamiselle direktiivin soveltamisalalla. Se ei rajoita jäsenvaltioiden ja työmarkkinaosapuolten oikeutta antaa muuttuvien olosuhteiden perusteella lakeihin, asetuksiin tai sopimuksiin perustuvia säännöksiä tai määräyksiä, jotka ovat erilaisia kuin ne säännökset tai määräykset, jotka ovat voimassa direktiivin antamishetkellä, edellyttäen että tässä direktiivissä säädettyjä vähimmäisvaatimuksia noudatetaan.
3. Tämän direktiivin soveltaminen ja tulkinta ei rajoita unionin tai jäsenvaltioiden sellaisten säännösten, toimintatapojen tai käytäntöjen soveltamista, joilla turvataan kyseessä oleville työntekijöille suotuisammat olosuhteet.

3 artikla

Jäsenvaltioiden on määritettävä, mitä seuraamuksia sovelletaan, jos tähän direktiiviin perustuvia kansallisia säännöksiä rikotaan. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

4 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2016. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kirjallisina nämä säännökset.
Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

5 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

6 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*