



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

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

(Text av betydelse för EES)

{ SWD(2014) 226 final }

{ SWD(2014) 227 final }

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Syfte

Arbetsmarknadens parter på EU-nivå inom inlandssjöfarten (European Barge Union (EBU, den europeiska flodsjöfartsunionen), European Skippers Organisation (ESO, den europeiska skepparorganisationen) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF)) har på eget initiativ förhandlat fram ett avtal om vissa aspekter av arbetstidens förläggning inom inlandssjöfarten i enlighet med artikel 155.1 i EUF-fördraget. De ansåg att direktiv 2003/88/EG¹ (nedan kallat *arbetstidsdirektivet*) inte uppfyllde behoven i sektorn.

Förhandlingarna ägde rum under perioden januari 2008–november 2011. Det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inom inlandssjöfarten (nedan kallat *avtalet*) ingicks den 15 februari 2012. Avtalsparterna lade fram avtalet inför Europeiska kommissionen och begärde att det skulle genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.

1.2. Gällande bestämmelser

Arbetstiden för mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten i EU regleras genom direktiv 2003/88/EG, som innehåller gemensamma miniminormer för arbetstidens förläggning när det gäller dygns- och veckovila, begränsning uttryckt i tidsenheter av veckoarbetstid, årlig semester och nattarbete i syfte att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet i arbetet.

Mobila arbetstagareshet inom olika transportsektorer, bl.a. inlandssjöfarten, omfattades ursprungligen inte av arbetstidsdirektivet från 1993². Dess tillämpningsområde utökades till att gälla denna verksamhet genom ett ändringsdirektiv från 2000 med verkan från och med den 1 augusti 2003³. Vid den tidpunkten kunde man dock inte enas om att direktivets allmänna bestämmelser om dygns- och veckovila eller begränsning av nattarbete skulle omfatta alla sådana arbetstagare, på grund av de särskilda arbetsförhållandena och verksamhetens särdrag. Det föreskrevs därför⁴ att medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att mobila arbetstagare har rätt till ”tillräcklig vila”⁵, utan att det kvantifierades.

I enlighet med artikel 14 i arbetstidsdirektivet⁶ tillåts dock andra EU-instrument för att införa särskilda mer detaljerade föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa yrken eller arbeten. Detta förslag innehåller nu sådana föreskrifter för mobila transportarbetare inom inlandssjöfarten. I avtalet mellan arbetsmarknadens parter inom inlandssjöfarten beaktas arbetstidsdirektivet och föreslås olika särskilda föreskrifter som är anpassade efter sektorns särdrag, i synnerhet beräkningsperioden. För att ta hänsyn till sektorns särdrag och de

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (EUT L 299, 18.11.2003, s. 9–19).

² Artikel 1.3 i direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (EGT L 307, 13.12.1993, s. 18) (nedan kallat *direktivet från 1993*).

³ Artikel 1.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 om ändring av rådets direktiv 93/104/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden för att täcka sektorer och verksamheter som inte omfattas av det direktivet (EGT L 195, 1.8.2000, s. 41) (nedan kallat *direktivet från 2000*).

⁴ Se skälen 3–11 i direktivet från 2000 och artikel 17a som införts genom direktivet från 2000 (och som motsvaras av artikel 20 i arbetstidsdirektivet).

⁵ I enlighet med definitionen i artikel 2.9 i arbetstidsdirektivet.

⁶ Artikel 14 i direktiv 2003/88/EG motsvarar artikel 14 i direktivet från 1993. För tolkning, se dom av den 4 oktober 2001 i mål C-133/00, Bowden m.fl. mot Tufnells Parcels Express Ltd (REG 2001, s. I-7051).

särskilda arbetsförhållandena i sektorn innehåller avtalet dessutom bestämmelser om minsta antal vilotimmar per dygn och vecka samt maximalt antal arbetstimmar nattetid. Avtalet omfattar både sjöfartspersonal (besättning) och övrig personal ombord, såväl kommersiell godstransport som passagerartrafik samt innehåller särskilda bestämmelser om säsongsarbete på passagerarfartyg. Det omfattar inte personer som driver fartygen under egen ledning och för egen räkning (nedan kallade *ägaraktörer*).

1.3. Allmän bakgrund

I de 28 EU-medlemsstaterna är 42 200 personer direkt sysselsatta inom inlandssjöfarten, och av dessa är 31 000 personer mobila arbetstagare (motsvarande 73 %)⁷. Ungefär 9 650 företag är verksamma inom inlandssjöfarten. I Västeuropa är merparten småföretag som både äger och driver ett fartyg. På Donau är det däremot sällsynt med aktörer som äger ett enda fartyg. Det finns sammanlagt mer än 16 000 fartyg i Europa (torrlastfartyg, tankfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare). Mer än 75 % av inlandssjöfarten i EU utgörs av gränsöverskridande transporter⁸.

Godstransporterna på nätet av inre vattenvägar i EU omfattar 140 miljarder tonkilometer per år. Nätet består av 37 000 km inre vattenvägar på floder, sjöar och kanaler i 20 medlemsstater. Inlandssjöfarten är ett tyst, energieffektivt sätt att transportera varor. Det är av central betydelse för logistiken när det gäller varutransport från europeiska kusthamnar till slutdestinationen. Inlandssjöfartens energiförbrukning per tonkilometer transporterade varor motsvarar omkring 17 % av energiförbrukningen vid vägtransporter och 50 % av energiförbrukningen vid järnvägstransporter⁹.

Avsaknaden av EU-bestämmelser om längsta tillåtna arbetstid per dag, vecka och natt uttryckta i tidsenheter för mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten har gett utrymme för vitt skilda nationella bestämmelser, vilket har skapat problem för transportföretagen och inte alltid gett ett tillräckligt skydd för arbetstagarna. De flesta mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten har en ojämn arbetsrytm jämfört med arbetstagare i land. De bor och arbetar ombord på fartyget och tillbringar oftast viloperioderna ombord. De är hemifrån under längre perioder. Fartygen är normalt sett i drift 14 timmar per dag, fem eller sex dagar i veckan och ibland 24 timmar per dag utan avbrott. Perioder med hög arbetsbelastning följs av viloperioder och perioder med låg arbetsbelastning. Den genomsnittliga arbetstiden inom inlandssjöfarten omfattar vanligen en betydande andel inaktiv tid (t.ex. oförutsägbara väntetider vid slussar eller vid lastning och lossning av farkosten) som även kan inträffa nattetid. Ibland kan resan ta längre tid än planerat på grund av yttre omständigheter, såsom ebb och flod på tidvattenpåverkade floder och väderförhållanden.

Detta gäller även den hotell- och restaurangpersonal som arbetar i flodkryssningsbranschen på de inre vattenvägarna. En typisk flodkryssare med 150 passagerare brukar ha sex till åtta personer i besättningen och ytterligare cirka 30 anställda inom hotell- och restaurangavdelningen¹⁰. Eftersom säsongen för passagerartrafik varar i cirka åtta månader, är hotell- och restaurangpersonalen hemifrån under mycket lång tid.

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 Kommissionens meddelande *Transporter av hög kvalitet på inre vattenvägar – 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.

I marknadsobservation nr 12 från hösten 2010 med en analys av det ekonomiska läget, utförd på uppdrag av Europeiska kommissionen¹¹, beskrivs hotell- och restaurangpersonalens situation enligt följande:

”Det finns för närvarande inga kollektivavtal för hotell- och restaurangpersonal på flodkryssare, så löneförhandlingarna sker individuellt. Eftersom säsongen för passagerartrafik varar i cirka åtta månader, är personalen hemifrån under mycket lång tid, så den årliga semestern tillbringas främst hemma på vintern när säsongen är slut. Anställda i branschen måste ofta finna sig i mycket långa arbetsdagar, och det är inte heller lätt att under längre perioder bo i mycket små hytter med upp till tre rumskamrater.”

1.4. Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

EU har åtagit sig att eftersträva målet att övergå till mindre energiintensiva, renare och säkrare transportsätt. Tillsammans med järnväg och närsjöfart kan transport på inre vattenvägar bidra till att göra transportsystemet hållbart. I halvtidsrapporten om genomförandet av det integrerade europeiska åtgärdsprogrammet för transport på inre vattenvägar (Naiades)¹² betonade kommissionen på nytt vikten av social dialog i sektorn och konstaterade att den diskussion om arbetstider som förs mellan arbetsmarknadens parter är en av huvudkomponenterna i avsnittet om arbete och yrkesfärdigheter i Naiades¹³.

I september 2013 antog Europeiska kommissionen Naiades II-paketet, som omfattar perioden 2014–2020.¹⁴ I Naiades II-paketet ingår ett meddelande om fastställande av ett åtgärdsprogram på följande områden: infrastruktur av hög kvalitet, kvalitet genom innovation, en smidigt fungerande marknad, miljö kvalitet genom låga utsläpp, införlivande av transporter på vattenvägar i de multimodala logistikkedjorna samt kvalificerad arbetskraft och arbetstillfällen av hög kvalitet.

Att förbättra arbetstillfällenas kvalitet och arbetsförhållandena, och i synnerhet att se över den befintliga lagstiftningen och införa en smartare rättslig ram i EU för sysselsättning och hälsa och säkerhet i arbetet, är centrala åtgärder inom ramen för En agenda för ny kompetens och nya arbetstillfällen: EU:s bidrag till full sysselsättning¹⁵.

Att skapa förutsättningar för rättvis konkurrens och lika villkor inom inlandssjöfarten överensstämmer med målet i vitboken om transport från 2011¹⁶ om att skapa ett gemensamt europeiskt transportområde genom att undanröja alla hinder mellan de nationella systemen. Ökad harmonisering och ökat genomförande av sociala och andra normer ingår i denna strategi.

I det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer vitboken står även följande:

”Arbetsmarknadens parter håller på att ta fram dels rekommendationer för förbättrade arbets- och levnadsförhållanden ombord på fartyg, om särskilda arbetstidsbestämmelser, om arbetsprofiler och bemanningsföreskrifter inom EU samt om fastställande av miniminormer

¹¹ Ibid.

¹² Meddelande från kommissionen om främjande av transport på inre vattenvägar ”Naiades” – Ett integrerat europeiskt åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar (KOM(2006) 6 slutlig).

¹³ SEK(2011) 453 slutlig.

¹⁴ Kommissionens meddelande *Transporter av hög kvalitet på inre vattenvägar – Naiades II* (COM(2013) 623 final).

¹⁵ Kommissionens meddelande *En agenda för ny kompetens och nya arbetstillfällen: EU:s bidrag till full sysselsättning*, KOM(2010) 682 slutlig.

¹⁶ Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM(2011) 144 slutlig).

för utbildning, dels rekommendationer mot social dumpning och otillbörlig konkurrens inom inlandssjöfarten.”

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH ANALYSDOKUMENT

2.1. Samråd med berörda parter

Genom artikel 155.1 i EUF-fördraget har arbetsmarknadens parter på EU-nivå möjlighet att ingå avtalsbundna relationer, inklusive avtal, om de så önskar. I enlighet med EUF-fördraget behöver de inte samråda med övriga parter i förväg.

Eftersom det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inom inlandssjöfarten ingicks på eget initiativ av arbetsmarknadens parter ska kommissionens avdelningar bedöma om EU-åtgärden är lämplig på området i fråga.

Kommissionens avdelningar har utarbetat ett analysdokument som åtföljer detta förslag i enlighet med riktlinjerna för konsekvensbedömning¹⁷. Det innehåller en proportionerlig analys med bedömning av de socioekonomiska konsekvenserna av att genomföra avtalet. I den externa undersökningen av kostnaderna för och nyttan av att genomföra avtalet¹⁸ identifierade konsulterna de behöriga myndigheterna och arbetsmarknadsparterna i alla medlemsstater och bad dem om information om den nationella lagstiftningen om arbetstider inom inlandssjöfarten samt frågade dem vilka eventuella konsekvenser de väntade sig av genomförandet av avtalet.

2.2. Analysdokument

Avtalsparterna lade fram analysdokumentet inför Europeiska kommissionen och begärde att det skulle genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.

Om arbetsgivare och arbetstagare gemensamt begär att deras avtal genomförs genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget, kan kommissionen godkänna eller avslå begäran om rättsligt genomförande men inte ändra avtalstexten. Kommissionen får inte uppmana arbetsmarknadens parter på EU-nivå att själva genomföra avtalet, eftersom detta är arbetsmarknadsparternas behörighet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.

Kommissionen kan därför bara ta ställning till två alternativ:

1. Att inte föreslå genomförande av avtalet genom ett beslut av rådet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget (nedan kallat *referensscenario*): Den befintliga EU-lagstiftningen, direktiv 2003/88/EG om arbetstider och direktiv 94/33/EG om skydd av minderåriga i arbetslivet, kommer att vara fortsatt tillämplig för mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten, men det kommer inte att införas någon sektorsspecifik arbetstidslagstiftning på EU-nivå.

Referensscenariot är i hög grad präglad av den nationella lagstiftningen och de säkerhetsbestämmelser som är tillämpliga i enlighet med internationella avtal, såsom *Regulations for Rhine navigation personnel* (regelverk för sjöfartspersonal på floden Rhen)¹⁹ och liknande²⁰. Den nationella lagstiftningen skiljer sig alltså åt mellan medlemsstaterna och

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 Donaukommissionens rekommendationer är identiska med *Regulations for Rhine navigation personnel*.

kommer att göra det även i fortsättningen inom denna sektor med till största delen gränsöverskridande verksamhet. På EU-nivå finns det inga bestämmelser om gränser *uttryckta i tidsenheter* för minsta dygnsvila, veckovila, raster och längsta tillåtna arbetspass nattetid. Dessutom varierar den nationella lagstiftningens tillämpningsområde mellan olika medlemsstater. I vissa medlemsstater gäller lagstiftningen enbart för sjöfartspersonal, och i vissa fall för egenföretagare, men inte för övrig personal ombord. I andra medlemsstater omfattas både sjöfartspersonal och övrig personal ombord av arbetstidslagstiftningen för sektorn.

2. Att föreslå genomförande av avtalet genom ett beslut av rådet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget: Direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden och direktiv 94/33/EG om skydd av minderåriga i arbetslivet kommer att kompletteras med ett direktiv som ger mer detaljerade föreskrifter på EU-nivå om bindande och gemensamma definitioner för arbetstidens förläggning inom inlandssjöfarten.

Avtalet omfattar följande områden: gränser för dygnsarbetstid och genomsnittlig veckoarbetstid *uttryckta i tidsenheter*, beräkningsperiod, årlig semester, definition av arbetsdagar och vilodagar, särskilda bestämmelser om säsongsarbete inom passagerartrafiken, minimal dygns- och veckovila, raster, maximal nattarbetstid, särskilda arbetstidsbestämmelser för personer under 18 år, kontroller av regelefterlevnad, nödsituationer, hälsoundersökningar, nattarbetandes rätt till omplacering, skydd av säkerhet och hälsa samt arbetsrytm.

Avtalet innehåller bindande och gemensamma angivelser i tidsenheter av minsta tillåtna dygns- och veckovila samt längsta tillåtna veckoarbetstid nattetid.

Avtalet kommer att omfatta de mobila arbetstagare som är sjöfartspersonal och övrig personal ombord. I enlighet med de begränsningar som anges i EUF-fördraget har arbetsmarknadens parter inte kommit överens om arbetstidsbestämmelser för egenföretagare.

Avtalet innehåller en bestämmelse om att tillämpa ”förmånligare bestämmelser” (klausul 17.1). Den innebär att det inte krävs några ändringar till följd av att avtalet genomförs, om bestämmelserna i nuvarande nationella lagstiftning eller kollektivavtal ger ett bättre skydd.

Detta förslag överensstämmer med slutsatserna i analysdokumentet när det gäller hur alternativen rangordnas.

Initiativets konsekvenser för små och medelstora företag, väsentligen småföretag och mikroföretag, är begränsade. Småföretag utgör en stor andel av sektorn. Rhenregionen har en större andel småföretag än Donauregionen. Det är huvudsakligen ägaraktörer, som driver fartygen under egen ledning och för egen räkning. Avtalet omfattar dock inte ägaraktörer.

Vid förhandlingarna om avtalet var små och medelstora företag väl representerade genom ESO, och deras företrädare hörde till dem som starkast förespråkade avtalet, eftersom det ses som ett tillfälle till harmonisering som möjliggör enklare regler om arbetstid i sektorn.

Av de små och medelstora företag som anställer mobila arbetstagare och därmed omfattas av avtalet hör merparten till dem som påverkas i mindre utsträckning. De äger fartyg som trafikerar Rhen och Donau enligt driftsätt A1 och A2²¹, som redan innefattar vissa obligatoriska viloperioder (enligt bestämmelserna om sjöfartssäkerhet).

²¹ Rhenbestämmelserna innebär att ett fartyg som följer driftsätt A1 är i drift högst 14 timmar/dag fortlöpande; enligt driftsätt A2 är fartyget i drift högst 18 timmar/dag fortlöpande.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1. Rättslig grund

I artikel 155.2 i EUF-fördraget föreskrivs att ”avtal som ingås på unionsnivå ska genomföras antingen i enlighet med de förfaranden och den praxis som arbetsmarknadens parter och medlemsstaterna särskilt tillämpar eller, i frågor som omfattas av artikel 153, på gemensam begäran av de undertecknande parterna genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen. Europaparlamentet ska informeras”.

Det avtal som ingåtts av EBU, ESO och ETF avser arbetstidens förläggning i vissa avseenden inom inlandssjöfarten. Det handlar om arbetsförhållanden och innehåller bestämmelser om arbetstagarnas hälsa och säkerhet, ett område som regleras genom artikel 153.1 a i EUF-fördraget. Det hör till de områden inom vilka rådet kan besluta med kvalificerad majoritet. Artikel 155.2 är därmed den giltiga rättsliga grunden för kommissionens förslag.

I sitt meddelande *Anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå*²² framhöll kommissionen följande: ”Innan ett förslag till beslut om genomförande av ett avtal läggs fram för rådet genomför kommissionen en utvärdering. I denna utvärdering beaktas de avtalsslutande parternas representativitet och deras mandat. Dessutom undersöks om samtliga klausuler i kollektivavtalet är förenliga med gemenskapsrätten inklusive bestämmelserna om små och medelstora företag”.

Denna utvärdering följer nedan.

3.2 Analys av avtalet

3.2.1 De avtalsslutande parternas representativitet och mandat

Legitimiteten i att arbetsmarknadens parter blir rådfrågade och får rätt att förhandla fram avtal som sannolikt genomförs genom ett beslut av rådet grundar sig på deras representativitet.

Avtalsparterna är European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF). Dessa tre organisationer är medlemmar i den branschvisa dialogkommitté för inlandssjöfart som inrättats i enlighet med kommissionens beslut av den 20 maj 1998²³ om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå. Kommissionen utvärderar med hjälp av externa undersökningar regelbundet representativiteten hos de arbetsmarknadsparter som deltar i den sociala dialogen på europeisk nivå. Den senaste representativitetsundersökningen avseende inlandssjöfarten utfördes av Europeiska institutet för förbättring av levnads- och arbetsvillkor (Eurofound), ett trepartsorgan, och offentliggjordes 2010²⁴.

Den information som tillhandahållits av avtalsparterna bekräftar att de tillhör en särskild sektor och att de är organiserade på europeisk nivå. De består dessutom av organisationer som själva ingår i och är en erkänd del av medlemsstaternas system med arbetsmarknadsparter och har behörighet att förhandla fram avtal, och de är representativa för ett antal medlemsstater. De har slutligen också de strukturer som krävs för att kunna delta effektivt i den branschvisa dialogkommitténs arbete.

²² Meddelande från kommissionen – *Anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå* (KOM(1998) 322 slutlig).

²³ Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).

²⁴ Europeiska institutet för förbättring av levnads- och arbetsvillkor (2010), *Representativeness of the European social partner organisations: Inland waterway transport* (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

Det avtal som undertecknats av dessa organisationer omfattar förläggningen av mobila arbetstagares arbetstid i vissa avseenden inom inlandssjöfarten. Avtalsparterna har lämnat information om sin representativa status, vilket tyder på att de är tillräckligt representativa för de mobila arbetstagarna inom inlandssjöfarten och för deras arbetsgivare, inom både godstransport och passagerartrafik.

På arbetsgivar sidan företräder EBU²⁵ inlandssjöfartens nationella branschorganisationer (godstransport och passagerartrafik) i åtta medlemsstater²⁶, och ESO²⁷ representerar de privata inlandssjöfartsföretagen (skeppare med egen näringsverksamhet) i fem medlemsstater²⁸. Tillsammans har dessa två organisationer anslutna förbund i nio medlemsstater. I representativitetsundersökningen bekräftas att EBU och ESO är betydelsefulla eftersom de är näringslivets enda europeiska röst i sektorn, trots att båda är paraplyorganisationer endast för en del av EU-medlemsstaterna genom de anslutna förbunden från dessa länder.

På fackföreningssidan undertecknades avtalet av ETF²⁹, vars sektion för inlandssjöfart samlar fackföreningsordförande och företrädare för nationella transportarbetarförbund som tillvaratar arbetstagarnas intressen i sektorn (godstransport och passagerartrafik, särskilt hotellfartyg och kryssningsfartyg). ETF företräder inlandssjöfartens arbetstagarorganisationer i 17 medlemsstater³⁰, och de flesta av dessa organisationer deltar i kollektivavtalsförhandlingar på nationell nivå.

Eftersom EBU, ESO och ETF inte har anslutna förbund i alla EU-medlemsstater sände de för att ge insyn i förhandlingsprocessen ett gemensamt brev till transport- och arbetsministerierna i alla medlemsstater i november 2009 med information om det centrala innehållet i förhandlingarna och uppmanade ministerierna att vidarebefordra informationen till relevanta nationella arbetsmarknadsparter. Det förefaller inte ha kommit något officiellt svar på detta brev.

I den representativitetsundersökning som utfördes av Eurofound identifierades ingen annan branschorganisation för arbetsmarknadens parter som var organiserad på europeisk nivå.

Kommissionen drar därmed slutsatsen att EBU, ESO och ETF är de enda EU-omfattande organisationer som är representativa för båda sidor av arbetsmarknaden inom inlandssjöfarten.

I ett brev av den 16 mars 2012 till kommissionen bekräftade avtalsparterna att de hade ett mandat från sina nationella anslutna förbund att förhandla fram och ingå avtalet.

Sammanfattningsvis har avtalsparterna tillräcklig representativ status när det gäller såväl inlandssjöfarten i allmänhet som de arbetstagare och arbetsgivare som eventuellt omfattas av bestämmelserna i avtalet, och de har även fått ett mandat från sina nationella medlemmar att förhandla fram och ingå avtalet.

3.2.2 Avtalsklausulernas laglighet

Kommissionen har noggrant undersökt varje klausul i avtalet och har inte funnit något som är oförenligt med EU-lagstiftningen.

De skyldigheter som skulle åläggas medlemsstaterna uppkommer inte direkt av avtalet mellan arbetsmarknadens parter. Snarare beror de på att avtalet genomförs genom ett beslut av rådet.

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

²⁶ Belgien, Tjeckien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna, Österrike och Rumänien.

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

²⁸ Belgien, Tyskland, Frankrike, Nederländerna och Polen.

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

³⁰ Belgien, Bulgarien, Tjeckien, Danmark, Tyskland, Spanien, Frankrike, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Österrike, Polen, Portugal, Rumänien, Finland och Förenade kungariket.

Avtalets innehåll ligger inom de områden som räknas upp i artikel 153.1 i EUF-fördraget.

Klausul 17 i avtalet innehåller en bestämmelse om bevarande av skyddsnivån, som garanterar att arbetstagarna inte får ett försämrat skydd. Dessutom ingår de nödvändiga garantierna för regelverket i förslaget till rådets direktiv (förmånligare bestämmelser och bevarande av skyddsnivån – se artikel 2).

3.3 Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig eftersom förslaget inte ligger inom EU:s behörighetsområde.

Detta förslag innehåller ”mer detaljerade föreskrifter” i den mening som avses i artikel 14 i arbetstidsdirektivet. I enlighet med artikel 14 krävs det EU-instrument för att fastställa sådana föreskrifter. Förslagets syfte kan därför bara uppfyllas på EU-nivå.

Behovet av en EU-åtgärd motiveras även av att inlandssjöfarten till stor del är ett internationellt transportsätt som främst består av gränsöverskridande verksamhet på de europeiska inre vattenvägarna. För att förhindra otillbörlig konkurrens på grund av stora skillnader mellan olika medlemsstaters bestämmelser om arbetstid är det nödvändigt att fastställa miniminormer på EU-nivå avseende arbetstiden i denna sektor.

För att åtgärda detta behov har arbetsmarknadens parter i enlighet med artikel 155.1 i EUF-fördraget ingått ett avtal på EU-nivå och har begärt att detta avtal ska genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget. Denna typ av särskilda föreskrifter har redan fastställts genom olika direktiv för mobila transportarbetare inom civilflyget³¹, i gränsöverskridande järnvägstrafik³² och för sjömän³³ med utgångspunkt i europeiska avtal mellan arbetsmarknadens parter i sektorerna i fråga.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Förslaget till direktiv uppfyller kravet på proportionalitet, eftersom det är begränsat till att fastställa vilka mål som ska nås och innehåller bestämmelser om miniminormer.

Det ger därmed utrymme för medlemsstaterna att själva välja de konkreta åtgärderna för genomförandet.

3.4 Val av regleringsform

Den regleringsform som föreslås är ett direktiv. Termen ”beslut” i artikel 155.1 i EUF-fördraget används i allmän bemärkelse för att göra det möjligt att välja regleringsform i enlighet med artikel 288 i EUF-fördraget. Det är kommissionens uppgift att föreslå det lämpligaste av de tre bindande instrument som avses i den artikeln (förordning, direktiv eller beslut).

³¹ Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA) (Text av betydelse för EES) (EGT L 302, 1.12.2000, s. 57–60).

³² Rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 om avtalet mellan Europeiska järnvägs gemenskapen (CER) och Europeiska transportarbetarfederationen om vissa aspekter på villkoren för anlitande av mobila arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik inom järnvägssektorn (EGT L 195, 27.7.2005, s. 15–17).

³³ Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 om det avtal om arbetstidens organisation för sjömän som ingåtts av European Community Shipowners' Association (ESCA) och Federation of Transport Workers' Unions in the European Union (FST) – Bilaga: Europeiskt avtal om arbetstidens organisation för sjömän (EGT L 167, 2.7.1999, s. 33–37).

I artikel 296 i EUF-fördraget föreskrivs att ”om fördragen inte anger vilken typ av akt som ska antas, ska institutionerna välja typ av akt i varje enskilt fall, med beaktande av tillämpliga förfaranden och proportionalitetsprincipen”.

I detta fall är det med hänsyn till typen av och innehållet i arbetsmarknadsparternas avtal tydligt att det lämpligen bör genomföras genom bestämmelser som ska införlivas av medlemsstaterna och/eller arbetsmarknadens parter i medlemsstaternas nationella lagstiftning. Det lämpligaste instrumentet är därför ett rådsdirektiv.

Kommissionen anser dessutom att avtalet inte bör införlivas i förslaget, utan att det i stället bör utgöra en bilaga till förslaget.

3.5 Information till Europaparlamentet

I enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget ska Europaparlamentet informeras om ett europeiskt avtal genomförs genom ett beslut av rådet.

Kommissionen har översänt sitt förslag till Europaparlamentet så att det kan lämna synpunkter till kommissionen och rådet.

3.6 Förslagets innehåll

Förslaget är uppbyggt enligt följande:

Artikel 1

Denna artikel är begränsad till att göra avtalet mellan arbetsmarknadens parter bindande, vilket är syftet med ett beslut som fattas av rådet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.

Artikel 2

I artikel 2 fastslås att direktivet endast innehåller bestämmelser om minimikrav, vilket ger medlemsstaterna utrymme för att anta åtgärder som är förmånligare för arbetstagarna inom området i fråga. Dess syfte är att uttryckligen garantera lämpliga nivåer av skydd för arbetstagarna och se till att bara de förmånligaste arbetsskyddsnormerna är tillämpliga.

Artiklarna 3–6

Artiklarna 3–6 innehåller de sedvanliga bestämmelserna om införlivande i medlemsstaternas nationella lagstiftning, inbegripet skyldigheten att föreskriva effektiva, proportionella och avskräckande påföljder. I artikel 5 anges vilket datum direktivet träder i kraft.

3.7 Detaljerad förklaring till bestämmelserna i bilagan till förslaget

Klausul 1 (Tillämpningsområde)

Denna klausul klargör att avtalet omfattar mobila arbetstagare som är anställda som besättning och annan personal ombord på en farkost som används för yrkesmässig inlandssjöfart. I klausul 1.2 fastslås att ägaraktörer inte omfattas av avtalet, även om de betraktas som arbetstagare inom det egna företaget i ett socialförsäkringsperspektiv.

Genom klausul 1.3 fastställs förhållandet mellan detta avtal och de nationella och internationella bestämmelserna om sjöfartssäkerhet i fråga om viloperioder. Vid skillnader mellan dessa bestämmelser gäller de bestämmelser som är förmånligast med avseende på arbetstagarnas hälsa och säkerhet.

I klausul 1.4 föreskrivs att mobila arbetstagare som är anställda på en farkost som används utanför yrkesmässig inlandssjöfart inom en medlemsstats territorium och vilkas arbetsförhållanden regleras i kollektivavtal kan omfattas av detta avtal under vissa omständigheter.

Klausul 2 (Definitioner)

I avtalet används ett flertal termer: farkost, passagerarfartyg, arbetstid, viloperiod, vilodag, företagare inom inlandssjöfart, tjänstgöringsplan, natt, nattarbetande, skiftarbetare, personal ombord, mobil arbetstagare och säsong. I klausul 2 anges dessa termers betydelse inom ramen för detta avtal.

Klausul 3 (Arbetstid och beräkningsperiod)

I klausul 3.1 fastställs att en normal arbetsdag har åtta timmars arbetstid. Klausul 3.2 innehåller en bestämmelse om genomsnittlig veckoarbetstid på 48 timmar i enlighet med artikel 6 i arbetstidsdirektivet.

Enligt klausul 3.2 är längsta tillåtna beräkningsperiod 12 månader. Beräkningsperioden är den period som ligger till grund för beräkningen av den genomsnittliga veckoarbetstiden.

I klausul 3.3 anges att längsta tillåtna arbetstid därmed är 2 304 timmar. Årlig semester och sjukfrånvaro tas inte med i denna beräkning. Om anställningsperioden är kortare än beräkningsperioden ska längsta tillåtna arbetstid beräknas tidsproportionellt.

Klausul 4 (Dygns- och veckoarbetstid)

I klausul 4.1 fastställs maximal arbetstid under en 24-timmarsperiod och maximal arbetstid under en sjudagarsperiod.

Genom klausul 4.2 begränsas den genomsnittliga veckoarbetstiden till högst 72 timmar under en fyramånadersperiod för anställda med en viss typ av tjänstgöringsplan. Denna bestämmelse tar hänsyn till befintliga tjänstgöringsplaner i sektorn och den betydande andel inaktiv tid som tillbringas ombord.

Klausul 5 (Arbets- och vilodagar)

Arbetsrytmen varierar inom inlandssjöfarten. I många fall arbetar mobila arbetstagare på varandra följande arbetsdagar för att kunna tillbringa en viloperiod hemma. I klausul 5.1 fastställs följande övre gräns: Man får arbeta högst 31 på varandra följande dagar.

Klausul 5.2 innehåller bestämmelser om en 1:1-arbetsrytm, där en arbetstagare har samma antal vilodagar som arbetsdagar. Med denna arbetsrytm ska ett visst antal på varandra följande arbetsdagar följas av samma antal vilodagar. Det finns möjlighet till undantag från denna regel enligt de villkor som anges.

I klausul 5.3 fastställs en metod för beräkning av minsta antal på varandra följande vilodagar om arbetsrytmen innebär fler arbetsdagar än vilodagar. Dessa vilodagar måste beviljas omedelbart efter de på varandra följande arbetsdagarna.

Klausul 6 (Säsongarbete inom passagerartrafiken)

Med hänsyn till de särdrag som utmärker säsongarbete inom passagerartrafiken fastställs i klausul 6 följande övre gränser för arbetstiden: 12 timmar under en 24 timmarsperiod och 72 timmar under en sjudagarsperiod. Dessa gränser får tillämpas på alla mobila arbetstagare på passagerarfartyg.

I enlighet med klausul 6.2 ska arbetstagarna erhålla 0,2 vilodagar per arbetsdag. Minst två vilodagar måste beviljas inom en 31-dagarsperiod.

I klausul 6.3 föreskrivs att vilodagarna ska beviljas och den genomsnittliga veckoarbetstiden på 48 timmar ska iaktas i enlighet med kollektivavtal eller, i avsaknad av sådana avtal, i enlighet med nationell lagstiftning.

Klausul 7 (Viloperioder)

För att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet fastställs i denna klausul följande viloperioder uttryckta i tidsenheter: 10 timmar under en 24-timmarsperiod och 84 timmar under en sjudagarsperiod.

Klausul 8 (Raster)

Genom klausul 8 fastställs att varje arbetstagare ska beviljas en rast om arbetsdagen är längre än sex timmar. Rastens längd och på vilka villkor den ges, ska fastställas genom kollektivavtal eller, i avsaknad av sådana avtal, genom nationell lagstiftning.

Klausul 9 (Högsta tillåtna nattarbetstid)

Vid en natt på 7 timmar begränsas genom denna klausul den maximala veckoarbetstiden nattetid till 42 timmar per sjudagarsperiod.

Klausul 10 (Årlig semester)

Genom klausul 10 fastställs rätten till minst fyra veckors årlig semester, som inte kan utbytas mot kontant ersättning, utom då anställningen avslutas. Denna klausul motsvaras av artikel 7 i arbetstidsdirektivet, som redan omfattar mobila arbetstagare.

Klausul 11 (Skydd av minderåriga)

De mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten som är under 18 år kommer även i fortsättningen att omfattas av direktiv 94/33/EG om skydd av minderåriga i arbetslivet³⁴.

Enligt klausul 11.2 får medlemsstaterna tillåta nattarbete för minderåriga under den tid då nattarbete är förbjudet enligt direktiv 94/33/EG, om de är över 16 år och enligt nationell lagstiftning inte längre är skolpliktiga på heltid. Nattarbetet måste vara nödvändigt för deras utbildning och är endast tillåtet om ungdomarna ges tillräcklig kompensationsledighet och att målen i artikel 1 i direktiv 94/33/EG inte ifrågasätts.

Klausul 12 (Kontroll)

I klausul 12.1 föreskrivs att varje arbetstagares dygnsarbetstid och veckoarbetstid ska registreras, så att det går att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om arbetstid i detta avtal (klausulerna 3–7, 9–11 och 13).

Enligt klausul 12.2 ska de registrerade arbetstidsuppgifterna sparas ombord åtminstone till beräkningsperiodens slut.

I klausul 12.3 anges att dessa uppgifter med lämpliga mellanrum ska granskas och godkännas gemensamt av både arbetsgivaren och arbetstagaren.

Genom klausul 12.4 fastställs vilka uppgifter som ett sådant register åtminstone ska innehålla.

I klausul 12.5 föreskrivs att arbetstagaren ska få en kopia av sina godkända registrerade uppgifter och att arbetstagaren ska spara dessa kopior i ett år.

Klausul 13 (Nödsituationer)

Enligt klausul 13.1 har befälhavaren eller dennes ställföreträdare i en nödsituation rätt att kräva att en arbetstagare arbetar det antal extratimmar som behövs för att trygga de ombordvarandes, lastens eller själva fartygets omedelbara säkerhet eller för att bistå andra personer eller fartyg i sjönöd.

³⁴ Rådets direktiv 94/33/EG av den 22 juni 1994 om skydd av minderåriga i arbetslivet (EGT L 216, 20.8.1994, s. 12, svensk specialutgåva, område 5, volym 6, s. 138).

I klausul 13.2 föreskrivs att befälhavaren eller dennes ställföreträdare i en sådan situation får kräva att en arbetstagare arbetar extratimmar tills förhållandena återgått till det normala.

Enligt klausul 13.3 är befälhavaren eller dennes ställföreträdare skyldig att se till att alla arbetstagare som har arbetat under en schemalagd viloperiod får tillräcklig vila så snart det är möjligt efter det att förhållandena återgått till det normala.

Klausul 14 (Hälsoundersökning)

Genom klausul 14.1 fastställs att alla arbetstagare har rätt till en kostnadsfri årlig hälsoundersökning. Vid denna hälsoundersökning ska särskild uppmärksamhet ägnas åt de symtom eller förhållanden som skulle kunna bero på arbete ombord med minimal dygnsvila och/eller minsta tillåtna antal vilodagar enligt klausulerna 5 och 6 i avtalet.

I klausul 14.2 fastställs nattarbetandes rätt att omplaceras till dagarbete om de har hälsoproblem som beror på nattarbetet.

I klausulerna 14.3 och 14.4 föreskrivs att den kostnadsfria hälsoundersökningen ska omfattas av lagstadgad tystnadsplikt och får utföras inom den offentliga sjukvården.

Klausul 15 (Skydd av hälsa och säkerhet)

Genom klausul 15.1 har nattarbetande och skiftarbetare rätt till ett hälso- och säkerhetsskydd som motsvarar arbetets art.

Enligt klausul 15.2 ska åtgärder och anordningar för skydd och förebyggande för nattarbetande och skiftarbetare motsvara dem som finns för andra arbetstagare. Dessa åtgärder och anordningar ska alltid vara tillgängliga. Bestämmelserna i klausul 15 överensstämmer med artikel 12 i arbetstidsdirektivet, som redan omfattar mobila arbetstagare.

Klausul 16 (Arbetsrytm)

Denna klausul omfattar situationer där arbetsgivaren vill organisera enligt en viss rytm. I sådana fall ska arbetsgivaren följa principen om att anpassa arbetet till arbetstagaren i syfte att lindra effekterna av monotona arbetsuppgifter eller arbete i ett i förväg fastställt tempo, beroende på arbetets art och hälso- och säkerhetsföreskrifterna. Denna bestämmelse överensstämmer med artikel 13 i arbetstidsdirektivet, som omfattar mobila arbetstagare.

Klausul 17 (Slutbestämmelser)

Denna klausul innehåller följande regel om förmånligare bestämmelser: Medlemsstaterna får bibehålla eller införa bestämmelser som är förmånligare än avtalet.

Klausul 17.2 innehåller en bestämmelse om bevarande av skyddsnivån, och i klausul 17.3 föreskrivs att arbetsmarknadens parter genom den branschvisa dialogkommittén för inlandssjöfart ska övervaka genomförandet och tillämpningen av avtalet, särskilt med avseende på nya rön om hälsa och säkerhet i arbetet.

I enlighet med klausul 17.4 ska avtalsparterna se över bestämmelserna i avtalet två år efter utgången av den genomförandefrist som fastställs i artikel 4 i detta förslag.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten med de nationella bestämmelser som införlivar direktivet samt en jämförelsetabell mellan de bestämmelserna och direktivet.

I medlemsstaterna saknas ofta särskild lagstiftning som uttryckligen tar upp de kategorier av arbetstagare som direktivet omfattar. Medlemsstaternas nationella lagstiftning på de områden som omfattas av förslaget ingår således ofta i ett antal olika lagtexter (arbetsrättslagstiftning, hälso- och säkerhetslagstiftning samt sektorsspecifika icke uttömmande bestämmelser), vilket kräver ett systemiskt förhållningssätt och tolkning.

Förslaget innehåller också ett antal frågor som inte reglerats tidigare, eftersom de undantas från de allmänna bestämmelserna i arbetstidsdirektivet genom artikel 20 i samma direktiv. Det behövs otvetydig information om införlivandet av dessa nya bestämmelser och lösningar för att säkerställa efterlevnad av de miniminormer som fastställs genom förslaget. På så vis kommer kommissionen att kunna säkerställa genomförandet av de föreskrifter i direktivet som syftar till att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet, ge företagen ökad flexibilitet och främja rättvis konkurrens mellan företagen.

Tillhandahållandet av förklarande dokument beräknas inte leda till någon orimlig ökad administrativ börda (det är en engångsuppgift som inte torde behöva involvera många organisationer). Utkast till de förklarande dokumenten kan utarbetas effektivare av medlemsstaterna.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås att medlemsstaterna åtar sig att anmäla sina införlivandeåtgärder till kommissionen genom att tillhandahålla ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande.

Förslag till

RÅDETS DIREKTIV

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 155.2, med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och av följande skäl:

- (1) Arbetsgivare och arbetstagare, nedan kallade *arbetsmarknadens parter*, kan i enlighet med artikel 155.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) gemensamt begära att avtal som ingåtts av dem på unionsnivå ska genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.
- (2) European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) informerade kommissionen om sin önskan att inleda förhandlingar i enlighet med artikel 155.1 i EUF-fördraget i syfte att ingå ett avtal på unionsnivå.
- (3) Den 15 februari 2012 ingick EBU, ESO och ETF ett europeiskt avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inom inlandssjöfarten (nedan kallat *avtalet*).
- (4) I avtalet ingick en gemensam begäran om att kommissionen skulle genomföra avtalet genom ett beslut av rådet på förslag från kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.
- (5) I enlighet med artikel 288 i EUF-fördraget är ett direktiv det lämpligaste instrumentet för att genomföra avtalet.
- (6) Kommissionen har utarbetat ett förslag till direktiv i enlighet med sitt meddelande av den 20 maj 1998 *Anpassa och främja den sociala dialogen på gemenskapsnivå*³⁵ med beaktande av avtalsparternas representativitet och samtliga avtalsklausulers laglighet.
- (7) Eventuella termer som används i avtalet men som inte definieras specifikt i avtalet får definieras av medlemsstaterna i enlighet med nationell lagstiftning och praxis, vilket är fallet när det gäller övriga socialpolitiska direktiv som innehåller liknande termer, under förutsättning att avtalets innehåll beaktas i dessa definitioner.
- (8) Medlemsstaterna får överlåta åt arbetsmarknadens parter, på deras gemensamma begäran, att genomföra detta direktiv, så länge medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att se till att de alltid kan garantera att direktivet får avsedda resultat.

³⁵

KOM(1998) 322 slutlig.

- (9) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG³⁶ fastställs miniminormer för hälsa och säkerhet avseende förläggningen av arbetstid, inbegripet arbetstiden för arbetstagare inom inlandssjöfarten.
- (10) I direktivet och avtalet fastställs mer detaljerade föreskrifter för förläggningen av mobila arbetstagares arbetstid inom inlandssjöfarten med tillämpning av artikel 14 i direktiv 2003/88/EG.
- (11) Bestämmelserna i detta direktiv ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av eventuella befintliga unionsbestämmelser som är mer detaljerade eller som ger en högre skyddsnivå för mobila arbetstagare inom inlandssjöfarten.
- (12) Detta direktiv får inte användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare inom de områden som omfattas av avtalet.
- (13) Genom detta direktiv och avtalet fastställs miniminormer. Medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter får bibehålla eller införa förmånligare bestämmelser.
- (14) Kommissionen har informerat Europaparlamentet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget, genom att översända texten till detta förslag till direktiv innehållande avtalet.
- (15) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artikel 31.
- (16) Eftersom målen med detta direktiv, som syftar till att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet i en väsentligen gränsöverskridande sektor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan i stället uppnås bättre på unionsnivå, får Europeiska unionen i enlighet med i artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen anta åtgärder utan att det strider mot subsidiaritetsprincipen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i artikel 5.4 i fördraget om Europeiska unionen går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (17) Genomförandet av avtalet bidrar till att nå de mål som anges i artikel 151 i EUF-fördraget.
- (18) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument³⁷, har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är berättigat.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Genom detta direktiv genomförs i enlighet med artikel 155.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden inom inlandssjöfarten som ingicks den 15 februari 2012 av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), så som det återges i bilagan.

³⁶ EUT L 299, 18.11.2003, s. 9–19.

³⁷ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna får bibehålla eller införa förmånligare bestämmelser än dem som fastställs i detta direktiv.
2. Genomförandet av detta direktiv får inte i något fall användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som omfattas av detta direktiv. Detta ska inte påverka medlemsstaternas och arbetsmarknadens parter rätt att, om förhållandena ändras, införa andra lagar, författningar eller avtalsbestämmelser än de som gäller när detta direktiv antas, under förutsättning att miniminormerna i detta direktiv uppfylls.
3. Tillämpningen och tolkningen av detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av någon annan unionsbestämmelse eller nationell bestämmelse, sedvana eller praxis som ger förmånligare villkor för de berörda arbetstagarna.

Artikel 3

Medlemsstaterna ska fastställa vilka påföljder som är tillämpliga vid överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 4

1. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2016 anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 5

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 6

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*