

Fiche 2: Richtlijn inzake arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten

Titel:

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten verrichten

Datum Raadsdocument: 14 februari 2005

Nr. Raadsdocument: 6364/05

Nr. Commissiedocument: COM(2005)32

Eerstverantwoordelijk ministerie: SZW in nauwe samenwerking met V&W i.o.m. FIN, JUST, EZ en BZ

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Sociale Vraagstukken, Raad Werkgelegenheid Sociaal Beleid, Volksgezondheid en Consumentenzaken.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

De markt voor het grensoverschrijdend railvervoer van goederen en personen is in ontwikkeling. De grote spelers op deze markt, verenigd in de European Transport Workers' Federation (ETF) en de Community of European Railways (CER), vrezen dat hierdoor concurrentie ontstaat "*louter gebaseerd op verschillen in arbeidsomstandigheden*", waardoor de veiligheid van het vervoer, alsmede de veiligheid en de gezondheid van de werknemers in gevaar zouden kunnen komen.

Op grond hiervan hebben genoemde partijen op 27 januari 2004 een akkoord gesloten. Dit akkoord vormt de kern van onderhavig Commissievoorstel en is in bijlage toegevoegd aan het voorstel. De voorgestelde bepalingen zijn een aanvulling op de algemene arbeidstijdenrichtlijn (2003/88/EG). Sommige bepalingen zijn aangescherpt. Zo is de dagelijkse rusttijd verhoogd van 11 naar 12 uur, zijn een minimum aantal dubbele rustperiodes bepaald (incl. een minimum aantal vrije weekeinden) en worden een maximum rijtijd (naast de reeds bestaande maximum arbeidstijd) en maximaal 2 dagelijkse rustperiodes buitenshuis geïntroduceerd.

Andere bepalingen zijn juist ruimer en bieden daardoor meer mogelijkheid tot 'flexibiliteit', zoals bijvoorbeeld inkorting van de dagelijkse rust buitenshuis tot 8 uur, die kan oplopen tot 4x per week. Zie voor een overzicht het bijgevoegde schema.

Het voorstel staat overigens los van de discussie over de herziening van de algemene arbeidstijdenrichtlijn (2003/88/EG), die ook op dit moment gevoerd wordt.

AGREEMENT		
concluded by the European Transport Workers' Federation (ETF) and the Community of European Railways (CER) on certain aspects of the working conditions of mobile workers assigned to interoperable cross-border services		
	artikel	Norm
Dagelijkse rust thuis	3	• 12 uur • 1x/w: 9 uur; rest wordt toegevoegd aan de eerstvolgende dagelijkse thuisrust
Dagelijkse rust niet-thuis	4	• 8 uur • dient gevolgd door een thuisrust¹
Pauzes (bestuurders)	5	• pauzebepaling geldt alleen in geval van enkelvoudige besturing² • 45 min als arbeidstijd > 8 uur

¹ Met de mogelijkheid dat sociale partners kunnen onderhandelen over een eventuele tweede, daaropvolgende dagelijkse niet-thuisrust.

² Bij meer dan één bestuurder dienen de pauzes op nationaal niveau geregeld te worden.

		• 30 min als arbeidstijd tussen 6 - 8 uur • deel van de pauze tussen het 3^e en 6^e uur arbeid • tijdstip en lengte dienen geschikt te zijn voor voldoende herstel
Pauzes (overig boordpersoneel)	5	• 30 min als arbeidstijd > 6 uur
Rust per week	6	• 24 uur (in aansluiting met de dagelijkse rust van 12 uur)
Rust per jaar	6	• 104 perioden van 24 uur per jaar: - inclusief de 52 wekelijkse rusten - 12 dubbele rustperiodes (48+12 uur) op zaterdag en zondag - 12 dubbele rustperiodes (48+12 uur) eventueel niet op zaterdag en zondag
Rijtijd per dag	7	• 9 uur (dagdienst) • 8 uur (nachtdienst)
Rijtijd per 2 weken ³		• 80 uur (bestuurder)
Registratie	8	• registratie van dagelijkse arbeids- en rusttijd • bewaartermijn 1 jaar

Rechtsbasis van het voorstel: artikel 139, tweede lid EG

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:

De door de Commissie gevolgde procedure is gebaseerd op artikel 139(2) van het EG-verdrag. Het gaat om een sociaal akkoord gesloten tussen de Europese koepelorganisaties van werkgevers (CER) en werknemers (ETF) in het railvervoer. De Raad kan dit akkoord slechts aannemen of afwijzen, het is niet mogelijk over de inhoud te onderhandelen. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid of de regeling wordt overgenomen. De Commissie informeert het Europees Parlement.

Instelling nieuw Comitologie-comité: n.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: Positief. Het voorstel behelst transnationale aspecten. Deze kunnen op zich beter door de EU dan door de lidstaten afzonderlijk worden geregeld.

Proportionaliteit: Twijfelachtig. Het beoogde doel van de voorgestelde richtlijn is de bevordering van veilig grensoverschrijdend railvervoer en de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers daarin. Nederland vraagt zich af of alle bepalingen van het voorstel inderdaad noodzakelijk zijn m.b.t. het beoogde doel (zie bij *Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling*).

Consequenties voor de EU-begroting: geen

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Het voorstel leidt mogelijk tot kostenstijgingen bij de ‘nieuwe toetreders’, d.w.z. de kleine (goederen)vervoerders. De normen uit het voorstel liggen voor een deel hoger dan de bestaande (CAO-) afspraken, m.n. in die van genoemde kleine vervoerders. Deze laatste zouden te maken krijgen met kortere werktijden, langere rusttijden en een beperking van het aantal dagen dat men achtereen in het buitenland kan verblijven, wat mogelijk zou kunnen leiden tot een kostenstijging van enkele procenten. Omdat de marges in deze markt klein zijn kan dit in sommige gevallen de omslag betekenen van winstgevend naar verliesgevend. Voor de grote vervoersmaatschappijen geldt dit

³ Gegeven de definitie van ‘rijtijd’ betreft het alleen de rijtijd van de ‘bestuurder’, d.w.z. iedereen die betrokken is bij het bedienen van de locomotief (‘driving unit’).

minder, omdat deze in de regel al normen hebben die corresponderen met de normen uit het voorstel. Bovendien hebben deze bedrijven door hun omvang meer mogelijkheden om personeel flexibel in te zetten. In Nederland hebben de kleine goederenvervoerders een marktaandeel van ongeveer 20%, waardoor de effecten op de Nederlandse markt wellicht wat groter zijn dan in andere lidstaten waar dit aandeel geringer is. Daarbij komt dat Nederland als relatief klein land veel goederenstromen naar het buitenland heeft, waardoor het mobiele personeel eerder met deze normen te maken krijgt.

Indirect zou er op den duur ook een negatief effect kunnen zijn op het concurrentievermogen van het goederenvervoer over spoor als geheel ten opzichte van het goederenvervoer over water en over de weg, dat een dergelijke vorm van verplichte thuisrust niet kent.

De thuisrust lijkt tenslotte op gespannen voet te staan met het spoorliberaliseringsbeleid van de Commissie, waarin gestreefd wordt naar een meer grensoverschrijdende inzet van materieel en personeel.

Het voorstel betekent wellicht enige verzwaring van administratieve lasten. Men zal niet alleen te maken krijgen met normen voor arbeids- en rusttijden, maar ook voor rijtijden. Verder zal er een onderscheid gemaakt moeten worden tussen bestuurder en overig treinpersoneel en tussen binnenlandse en buitenlandse trajecten.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): Implementatie kan geschieden door een aanpassing van het Arbeidstijdenbesluit vervoer (ATB-v). Hierdoor zal de complexiteit van de regelgeving enigszins toenemen en wellicht daarmee ook die van het toezicht door de overheid op de naleving.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: n.v.t.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland heeft geen bezwaren tegen specifieke richtlijnen als zodanig als het gaat om grensoverschrijdende arbeid (vgl. specifieke richtlijnen luchtvaart of zeevaart). Wel staat Nederland kritisch tegenover onderhavig voorstel, omdat de richtlijn méér lijkt te regelen dan noodzakelijk is voor de veiligheid en gezondheid van de werknemer. Hierbij zij opgemerkt dat ook nu al, zonder dit richtlijnvoorstel, de werknemers in het railvervoer in aanzienlijke mate beschermd zijn door de algemene arbeidstijdenrichtlijn 2003/88/EG.

De kern van het Nederlandse bezwaar betreft de bepaling in clause 4, die er op neer komt dat het werknemers verboden wordt langer dan 2 dagen buiten hun standplaats arbeid te verrichten. Deze bepaling zou een nadelige invloed kunnen hebben op de ontwikkeling van een open Europese railvervoermarkt (zie ook punt 10).

Het proces van liberalisering van de railvervoersmarkt is één van de overwegingen die een rol speelt bij de beoordeling van het voorstel. Een andere factor is de rol van de sociale dialoog tussen werkgevers en werknemers bij de ontwikkeling van sociaal beleid op Europees niveau. Nederland heeft zich hier altijd sterk voor gemaakt. Onder het Nederlands EU-voorzitterschap van 1991 (met het Verdrag van Maastricht) is de sociale partners de mogelijkheid geboden overeenkomsten te sluiten, die later op voorstel van de Commissie door de Raad als wetgeving konden worden aangenomen. In het Verdrag van Amsterdam is deze procedure overgenomen in de verdragstekst.

Een afwijzing van het nu voorliggende sociale akkoord zou van invloed kunnen zijn op de politieke beeldvorming over Nederland, zowel op nationaal als Europees niveau, en op de Europese en nationale sociale verhoudingen.