



Lovtidende A

2008

Udgivet den 18. juni 2008

17. juni 2008.

Nr. 459.

Lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere, der udfører grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren¹⁾

VI MARGRETHE DEN ANDEN, af Guds Nåde Danmarks Dronning, gør vitterligt:

Folketinget har vedtaget og Vi ved Vort samtykke stadfæstet følgende lov:

§ 1. Rådets direktiv 2005/47/EF af 18. juli 2005 vedrørende aftalen mellem Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren, jf. bilag 1 og 2, gælder her i landet.

§ 2. Ved »natarbejde« i henhold til det i § 1 nævnte direktiv forstås i denne lov ethvert arbejde på mindst 3 timer, som udføres i natperioden fastsat til tidsrummet mellem kl. 23.00-06.00 i det efterfølgende døgn.

§ 3. En lønmodtager, hvis rettigheder i henhold til denne lov er krænkede, har krav på en godtgørelse.

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

§ 4. Denne lov finder ikke anvendelse for lønmodtagere, der i medfør af kollektiv overenskomst er sikret de rettigheder,

der svarer til de i det i § 1 nævnte direktiv angivne rettigheder, jf. dog stk. 3.

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

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

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

§ 6. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Givet på Christiansborg Slot, den 17. juni 2008

Under Vor Kongelige Hånd og Segl

MARGRETHE R.

/ Claus Hjort Frederiksen

¹⁾ Loven gennemfører Rådets direktiv 2005/47/EF af 18. juli 2005 vedrørende aftalen mellem Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren (EU-Tidende 2005 nr. L 195, s. 15).

Bilag 1

Rådets direktiv 2005/47/EF af 18. juli 2005 vedrørende aftalen mellem Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester i jernbanesektoren –

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 139, stk. 2, under henvisning til forslag fra Kommissionen, og ud fra følgende betragtninger:

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

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

(3) Rådet har vedtaget direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden¹⁾. Bl.a. jernbanesektoren var dog undtaget fra nævnte direktivs anvendelsesområde. Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget direktiv 2000/34/EF²⁾ om ændring af direktiv 93/104/EF for at dække de sektorer og aktiviteter, som tidligere var undtaget.

(4) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden³⁾ er direktiv 93/104/EF blevet kodificeret og ophævet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(20) I henhold til punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning⁴⁾ vil medlemsstaterne blive tilskyndet til, i både egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne sammenligningstabeller, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem direktivet og gennemførelsesforanstaltningerne —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formålet med dette direktiv er at gennemføre aftalen, indgået den 27. januar 2004 mellem Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF), om visse aspekter af betingelserne for anvendelse af mobile arbejdstagere, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester.

Aftalen er knyttet som bilag til dette direktiv.

Artikel 2

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

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

fra de bestemmelser, der var gældende på tidspunktet for vedtagelsen af dette direktiv, når blot minimumskravene i dette direktiv overholdes.

Artikel 3

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

Artikel 4

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

Artikel 5

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

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

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 6

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

Artikel 7

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. juli 2005.

På Rådets vegne

M. Beckett

Formand

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

²⁾ EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41.

³⁾ EUT L 299 af 18.11.2003, s. 9.

⁴⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

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

DER ER UD FRA FØLGENDE BETRAGTNINGER:

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

INDGÅET FØLGENDE AFTALE MELLEML DE KONTRAHERENDE PARTER:

Artikel 1

Anvendelsesområde

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

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

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

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

Artikel 2

Definitioner

I denne aftale forstås der ved:

1) »interoperable grænseoverskridende tjenester«: grænseoverskridende tjenesteydelser, for hvilke der af jernbanevirksomhederne kræves to sikkerhedscertifikater, som defineret i direktiv 2001/14/EF

2) »mobil arbejdstager, der udfører interoperable grænseoverskridende tjenester«: ethvert medlem af tog-personalet, der er beskæftiget med interoperable grænseoverskridende tjenester i mere end en time på daglig basis

3) »arbejdstid«: det tidsrum, hvori arbejdstageren er på arbejde og står til rådighed for arbejdsgiveren under udførelsen af sin beskæftigelse eller sine opgaver i overensstemmelse med national lovgivning og/eller praksis

4) »hvileperiode«: ethvert tidsrum, der ikke er arbejdstid

5) »natperiode«: et tidsrum på mindst 7 timer, som fastsat ved national lovgivning, der under alle omstændigheder omfatter tidsrummet mellem 24.00 og 05.00

6) »natarbejde«: ethvert arbejde på mindst 3 timer, der udføres i natperioden

7) »hvileperiode uden for hjemmet«: daglig hviletid, der ikke tilbringes på den mobile arbejdstagers sædvanlige bopæl

8) »fører«: enhver arbejdstager, der fører et lokomotiv

9) »køretid«: tidsrummet for en planmæssig aktivitet, hvorunder føreren er ansvarlig for at køre et lokomotiv; hertil medregnes ikke den planmæssige tid til opstart og standsning af lokomotivets motor(er). Køretiden omfatter dog de planmæssige afbrydelser, hvor føreren stadig er ansvarlig for lokomotivet.

Artikel 3

Daglig hvileperiode i hjemmet

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

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

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

Artikel 4

Daglig hvileperiode uden for hjemmet

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

En hvileperiode uden for hjemmet skal følges af en daglig hvileperiode i hjemmet¹⁾.

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

Artikel 5

Pauser

a) Førere

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

Eller

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

Tidspunktet på dagen og pausens varighed skal være tilrettelagt således, at arbejdstageren reelt kan hvile. Pauserne kan tilpasses i løbet af arbejdsdagen i tilfælde af forsinkelser.

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

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

b) Togpersonale

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

Artikel 6

Ugentlig hvileperiode

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

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

Dette omfatter:

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

og

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

Artikel 7

Køretid

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

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

Artikel 8

Kontrol

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

Artikel 9

Garanti mod forringelser

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

Artikel 10

Opfølgning af aftalen

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

Artikel 11

Evaluering

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

Artikel 12

Ændring

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

Bruxelles, den 27. januar 2004.

For CER

Giancarlo Cimoli

Formand

Johannes Ludewig

Administrerende direktør

Francesco Forlenza

Formand for gruppen af direktører for menneskelige ressourcer

Jean-Paul Preumont

Konsulent for arbejdsmarkedsforhold og sociale anliggender

For ETF

Norbert Hansen

Formand for jernbanesektionen

Jean-Louis Brasseur

Næstformand for jernbanesektionen

Doro Zinke

Generalsekretær

Sabine Trier

Politisk sekretær

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