



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.06.2000

KOM(2000) 382 endelig

2000/0164 (CNS)

Forslag til

### **RÅDETS DIREKTIV**

**vedrørende den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA)**

(forelagt af Kommissionen)

## **BEGRUNDELSE**

### **I. FORMÅL MED FORSLAGET**

1. Dette forslag til direktiv har til formål at iværksætte vedlagte europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted, der den 22. marts 2000 blev indgået mellem de organisationer, der repræsenterer arbejdsgivere og arbejdstagere i den civile luftfartssektor.
2. Da hvidbogen om sektorer og aktiviteter, der er udelukket fra arbejdstidsdirektivet<sup>1</sup>, blev udsendt til arbejdsmarkedets parter, blev de bedt om at betragte det som første runde i en formel høring vedrørende arbejdstiden for de pågældende sektorer og aktiviteter. Kommissionen iværksatte den 31. marts 1998 anden runde af høringsprocessen vedrørende indholdet af det planlagte forslag, der byggede på reaktionerne på hvidbogen.
3. Efter den anden høringsrunde blev der den 22. marts 2000 indgået en europæisk aftale mellem de organisationer, der repræsenterer arbejdsgivere og arbejdstagere på europæisk plan - Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA) - om tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted. Denne aftale blev sendt til Kommissionen, og parterne anmodede under henvisning til EF-traktatens artikel 139, stk. 2, om, at rammeaftalen blev iværksat ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.

### **II. GENNEMGANG AF AFTALEN**

4. I Kommissionens meddelelse om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan<sup>2</sup> understregede Kommissionen, at "før Kommissionen forelægger Rådet noget forslag til lovgivning om iværksættelse af en aftale, foretager den en vurdering, idet den skal tage hensyn til de kontraherende parter repræsentative status, deres mandat samt "lovmæssigheden" af de enkelte bestemmelser i den kollektive aftale i forhold til fællesskabslovgivningen og bestemmelserne vedrørende små og mellemstore virksomheder".

#### **De kontraherende parter repræsentative status og deres mandat**

5. Følgende organisationer har underskrevet aftalen: Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA). De fem organisationer har deltaget i Det Paritetiske Udvalg for Civil Luftfart siden dets oprettelse i 1987. Det paritetiske udvalgs arbejde har udmøntet sig i en række fælles udtalelser om transport og social- og arbejdsmarkedspolitiske spørgsmål.

---

<sup>1</sup> KOM(97) 334 endelig udg. af 15.7.1997.

<sup>2</sup> KOM (98) 322, endelig udg. af 20.5.1998. Jf. også KOM (93) 600 endelig udg. af 14.12.1993.

6. Det fremgår af det materiale, de kontraherende parter har indsendt, at de har tilknytning til en specifik sektor og er organiseret på europæisk plan. De består endvidere af organisationer, som selv indgår som et integreret og anerkendt element i den sociale dialogstruktur i medlemsstaterne, og som har beføjelse til at forhandle aftaler og er repræsentative i samtlige medlemsstater. Endelig har de en sådan struktur, at de kan deltage effektivt i gennemførelsen af traktatens bestemmelser om social- og arbejdsmarkedspolitikken.
7. De underskrivende organisationer har allerede givet oplysninger om deres repræsentative status. Af disse oplysninger fremgår, at de er tilstrækkeligt repræsentative for de ansatte i den civile luftfartssektor, som arbejder uden fast arbejdssted. Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA) repræsenterer hovedsagelig de nationale luftfartsselskaber. Medlemmerne beskæftiger tilsammen 75 % af det samlede antal ansatte i flyselskaberne. De resterende arbejdstagere er beskæftiget i charterfly, der på europæisk plan er organiseret i Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA) og i Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA). ERA repræsenterer europæiske fly, flyproducenter og lufthavne, men har udelukkende oplyst beskæftigelsestal for flytrafikken. På fagforeningernes side er aftalen blevet underskrevet af European Transport Workers' Federation (ETF), der repræsenterer kabinpersonalet (ca. totredjedele af det samlede antal arbejdstagere uden fast arbejdssted) og af European Cockpit Association, som repræsenterer piloter og flymekanikere.
8. Nedenstående oversigt giver et overblik over beskæftigelsen i den civile luftfart, idet tallene for arbejdstagere uden fast arbejdssted er baseret på et skøn. Det samlede antal ansatte uden fast arbejdssted kan ud fra de eksisterende tal anslås til omkring 95 000. På arbejdsgiverside beskæftiger medlemmerne af de tre underskrivende parter næsten 95 % af alle ansatte uden fast arbejdssted, hvoraf alene medlemmerne af AEA beskæftiger tre fjerdedele. ECA repræsenterer mere end 80 % af de europæiske piloter og flymekanikere, mens ETF repræsenterer omkring 70 % af kabinpersonalet<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Kilder:

(1) Institute of Air Transport (ITA), 1997, Study on social effects of changes in the civil aviation sector, bilag I, s. 4. (2) De tal, som organisationerne har oplyst og som enten vedrører 1998 eller 1999. (3) Jf. ITA, s. 141. (4) Tallene for de organisationer, der ikke har underskrevet aftalen, er beregnet som forskellen mellem det skønnede samlede antal beskæftigede og de tal, der er oplyst for de underskrivende parter. (5) Jf. ITA, Bilag I, s. 4. (6) Det anslås at antallet af ansatte uden fast arbejdssted ligger på mellem 95 000 og 100 000. (7) Skøn på baggrund af de tal, som ECA har oplyst. (8) Skøn på baggrund af de tal, som ETF har oplyst.

<u>Arbejdsgivere</u>	Samlet antal ansatte	Samlet antal ansatte uden fast arbejdssted	I % af det samlede antal ansatte uden fast arbejdssted
AEA	263.200 (1)	69.400 (5)	73,05%
IACA	51.360 (2)	12.840 (5)	13,52%
ERA	28.821 (2)	7.205 (5)	7,58%
<b>I alt for de underskrivende parter</b>	343.381	89.445	94,15%
<b>Sektoren i alt</b>	349.400 (3)	95.000 (6)	100,00%
<b>Ikke underskrivende organisationer</b>	6.019 (4)	5.555 (4)	5,85%
<u>Fagforeninger</u>	Ansatte uden fast arbejdssted	Repræsenterede	I % af det samlede antal ansatte uden fast arbejdssted
ECA	32.183 (7)	25.746 (2)	80,00%
ETF	62.818 (8)	45.000 (2)	71,64%
<b>I alt</b>	95.000	70.746	74,47%

9. Organisationerne opfylder således de kriterier for arbejdsmarkedsparter på EU-plan, som blev fastsat i 1993 i Kommissionens meddelelse<sup>4</sup>, og organisationerne AEA, EACA og ERA er efterfølgende blevet optaget som sektorbestemte arbejdsgiverorganisationer på den liste over anerkendte arbejdsmarkedsorganisationer, som er indeholdt i bilag I til Kommissionens meddelelse "Tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan"<sup>5</sup>. ETF er optaget som europæisk fagforbund med EFS-medlemsskab.

### **Bestemmelser vedrørende små og mellemstore virksomheder**

10. I henhold til EF-traktatens artikel 137, stk. 2, skal det i al lovgivning på området undgås at pålægge administrative, finansielle og retlige byrder af en sådan art, at de hæmmer oprettelse og udvikling af små og mellemstore virksomheder.
11. I aftalen sondres der ikke mellem arbejdstagere, der er ansat i små og mellemstore virksomheder, og andre arbejdstagere. Det skal dog ikke være virksomhedens størrelse der afgør, om arbejdstagerne skal være beskyttet af minimumsforskrifter for sundhed og sikkerhed. Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) repræsenterer imidlertid 59 hovedsagelig små og mellemstore luftfartsselskaber af varierende størrelse, som i henhold til de seneste statistiske oplysninger (januar 2000) har mellem 28 og 2200 ansatte.

<sup>4</sup> KOM (93) 600, endelig udg. af 14.12.1993.

<sup>5</sup> KOM(98) 322 endelig udg.

12. Det forhold, at ERA er part i aftalen, viser, at der er blevet taget hensyn til de små og mellemstore luftfartsselskabers interesser. Endvidere kan ingen af aftalens bestemmelser anses at have indflydelse på markedsadgangen for eventuelle nye små og mellemstore luftfartsselskaber.
13. Kommissionen har følgelig konkluderet, at bestemmelserne vedrørende små og mellemstore virksomheder er blevet overholdt.

### **"Lovmæssigheden" af aftalens bestemmelser**

14. Kommissionen har nøje undersøgt hver enkelt bestemmelse i aftalen og har ikke fundet bestemmelser, der er i modstrid med fællesskabsretten. De forpligtelser, der pålægges medlemsstaterne følger ikke direkte af aftalen mellem arbejdsmarkedets parter men af de foranstaltninger, der vedtoges til gennemførelse af den til direktivet knyttede aftale. Det er parternes hensigt, at bestemmelserne i dette direktiv og vedlagte aftale for så vidt angår ansatte i civil luftfart uden fast arbejdssted skal erstatte de mere generelle bestemmelser, der er indeholdt i Rådets direktiv 93/104/EF, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/xxx/EF<sup>6</sup>. Kommissionens vurdering af aftalen fremgår af det følgende afsnit.

### **Vurdering af aftalen**

15. Fastsættelsen af minimumsforskrifter for arbejdstiden i den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted gennemføre punkt 7, 8 og 19 i fællesskabspagten om arbejdstagernes grundlæggende arbejdsmarkedsmæssige og sociale rettigheder, som traktatens artikel 136 indeholder en henvisning til.
16. Efter Kommissionens opfattelse er tilpasning, fleksibilitet og en tilrettelæggelse af arbejdstiden af afgørende betydning for såvel arbejdstagernes vilkår som virksomhedernes dynamik, og det har stor betydning for forholdene på arbejdsmarkedet og for fremme af beskæftigelsen.
17. Kommissionen kan således fuldt ud tilslutte sig målene i den aftale om arbejdstiden, som AEA, ETF, ECA, ERA og IACA har indgået, og Kommissionen mener, at aftalen er et vigtigt skridt på tre områder.
18. For det første er vedtagelsen af EF-minimumsforskrifter for arbejdstiden for ansatte i civil luftfart uden fast arbejdssted et vigtigt skridt på vejen mod etablering af nogle grundlæggende rettigheder for arbejdstagerne.
19. Aftalen indebærer endvidere en afvejning mellem på den ene side behovet for, at der fastsættes regler om arbejdstiden for ansatte i civil luftfart uden fast arbejdssted af hensyn til en rimelig beskyttelse af deres sikkerhed og sundhed og på den anden side kravet om, at fly, som er beskæftiget med erhvervmæssig flyvning, skal kunne operere med en rimelig fleksibilitet, og om, at der opretholdes hensigtsmæssige normer for offentlig sikkerhed. Aftalen er i den henseende i overensstemmelse med Kommissionens sociale handlingsprogram på mellemlang sigt 1998-2000, hvidbogen

---

<sup>6</sup> Den 3. april 2000 nåede forligsudvalget til enighed om et kompromis, der skulle omfatte de sektorer og aktiviteter, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for Rådets direktiv 93/104/EF.

om sektorer og aktiviteter, der er udelukket fra arbejdstidsdirektivet<sup>7</sup>, Kommissionens handlingsprogram for den fælles transportpolitik<sup>8</sup> og Kommissionens meddelelse om modernisering af tilrettelæggelsen af arbejdet<sup>9</sup>.

20. For det tredje er aftalen et bemærkelsesværdigt resultat for den sektorielle sociale dialog på fællesskabsplan, og den bekræfter de europæiske arbejdsmarkedsparters afgørende rolle i arbejdet for på EU-plan at udbygge, komplettere og tilpasse de nationale bestemmelser om arbejdsvilkår, og endelig viser den, hvilken rolle arbejdsmarkedets parter kan spille i den europæiske beskæftigelsesstrategi, som man nåede til enighed om på det ekstraordinære topmøde i 1997 i Luxembourg og som efterfølgende er kommet til udtryk i Rådets resolutioner og navnlig i Rådets afgørelse om retningslinjerne for beskæftigelsen for år 2000<sup>10</sup>.
21. Kommissionen betragter alle betingelser som værende opfyldt for at kunne oversende et forslag til Rådets afgørelse om gennemførelse af aftalen.

### III. KOMMISSIONENS FORSLAG

22. I meddelelse af 14. december 1993 udtalte Kommissionen at, "hvis en aftale, der er indgået på fællesskabsplan, gennemføres via Rådets afgørelse på grundlag af Kommissionens forslag, har Rådet i henhold til Kommissionen ikke mulighed for at ændre aftalen. Kommissionen nøjes derfor, efter at den har set nærmere på den aftale, arbejdsmarkedets parter har indgået, under alle omstændigheder med at foreslå, at Rådet vedtager en afgørelse vedrørende aftalen i den form, i hvilken den er blevet indgået". Den foreslåede retsakt er i dette tilfælde et direktiv. Den indeholder derfor nogle standardbestemmelser om direktivets gennemførelse i medlemsstaterne.
23. Endvidere udtalte Kommissionen, at "Rådets afgørelse begrænses til at gøre bestemmelserne i den fælles aftale, der er indgået mellem de pågældende arbejdsmarkedsparter, bindende for disse, således at aftalens tekst ikke vil indgå som en del af afgørelsen, men vil foreligge som bilag hertil".
24. Endelig meddelte Kommissionen, at "såfremt Rådet beslutter i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat i sidste afsnit i artikel 139, stk. 2, ikke at iværksætte aftalen i den form, den er indgået mellem arbejdsmarkedets parter, trækker Kommissionen sit forslag til afgørelse tilbage og undersøger muligheden for på grundlag af det udførte arbejde at fremsætte et forslag til retsakt på det pågældende område".
25. Kommissionen har således ikke indarbejdet aftalens tekst i sit forslag, men har vedlagt den som bilag hertil. Endvidere understreges det, at hvis Rådet skulle ændre aftalen, der er indgået mellem arbejdsmarkedets parter, vil Kommissionen trække sit forslag tilbage.

---

<sup>7</sup> KOM(97) 334 endelig udg.

<sup>8</sup> KOM(95) 302 endelig udg.

<sup>9</sup> KOM(98) 592 endelig udg.

<sup>10</sup> Rådets afgørelse af 13. marts 2000 om retningslinjer for medlemsstaternes beskæftigelsespolitik for år 2000.

## **Retsgrundlag**

26. Det fremgår EF-traktatens artikel 139, stk. 2, at "iværksættelsen af aftaler, der indgås på fællesskabsplan, finder sted ... i spørgsmål under artikel 137 efter fælles anmodning fra de underskrivende parter, ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen". Aftalen om tilrettelæggelse af arbejdstiden for ansatte i civil luftfart uden fast arbejdssted vedrører beskyttelsen af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed, som er omfattet af traktatens artikel 137, stk. 1. Det er et af de områder, hvor Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal. Artikel 139, stk. 2, er således den korrekte hjemmel for Kommissionens forslag.
27. I den pågældende bestemmelse foreskrives ikke, at Europa-Parlamentet skal høres i forbindelse med anmodninger til Kommissionen fra arbejdsmarkedets parter. Kommissionen har, som den forpligtede sig til i nævnte meddelelse, holdt Europa-Parlamentet informeret om de forskellige faser i høringen af arbejdsmarkedets parter. Kommissionen fremsender også dette forslag til Parlamentet, således at det, hvis det ønsker det, kan afgive en udtalelse til Kommissionen og Rådet. Det samme gælder for Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

## **Retsaktens form**

28. Begrebet "afgørelse", som angivet i artikel 139, stk. 2, er anvendt i en generel betydning for at give mulighed for at vælge én af retsakterne i traktatens artikel 249. Det er Kommissionen, der skal foreslå Rådet, hvilken af de tre bindende retsakter, der nævnes i den pågældende bestemmelse (forordning, direktiv eller beslutning), som vil være mest hensigtsmæssig. I den pågældende sag er det i betragtning af arten og indholdet af teksten fra arbejdsmarkedets parter klart, at denne rammeaftale vil kunne anvendes indirekte og omsættes til medlemsstaternes nationale ret af medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter. Den retsakt, der i dette tilfælde vil være mest velegnet til at gennemføre aftalen er et direktiv. Endvidere er Kommissionen af den opfattelse, at aftalen på baggrund af de indgåede forpligtelser ikke bør indarbejdes i direktivet, men fremgå som bilag hertil.
29. Kommissionen har følgende bemærkninger til de enkelte artikler i direktivforslaget:

### ***Artikel 1***

30. Denne artikel skal blot sikre, at aftalen mellem arbejdsmarkedets parter får retskraft, hvilket er formålet med, at Rådet træffer en afgørelse i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2.

### ***Artikel 2 til 6***

31. Det bestemmes i artikel 2, stk. 1, at direktivets bestemmelser kun er minimumsforskrifter, idet medlemsstaterne kan indføre strengere regler på det pågældende område.
32. Artikel 2, stk. 2, er en standardbestemmelse, der skal hindre forringelser i medlemsstater, der på det tidspunkt, hvor direktivet vedtages, har et højere beskyttelsesniveau end det, der sikres ifølge aftalen. Den pågældende klausul henviser til, at det generelle niveau for beskyttelse af arbejdstagerne ikke sænkes som følge af fællesskabsdirektivets vedtagelse. Medlemsstaterne har dog mulighed for at vedtage forskellige bestemmelser foranlediget af deres økonomiske, sociale og

arbejdsmarkedsmæssige politik, forudsat at aftalens minimumsforskrifter overholdes. Det er under alle omstændigheder klart, at medlemsstaternes spillerum kun vedrører et beskyttelsesniveau, der ligger over det minimum, der er sikret med direktivet.

33. Ifølge artikel 3 skal medlemsstaterne indføre sanktioner, der skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Som i alle retssystemer er det også i forbindelse med håndhævelsen af fællesskabsretten vigtigt at sikre, dels at alle overholder de forpligtelser, der påhviler dem ifølge fællesskabsretten, og dels at de, der ikke overholder forpligtelserne, straffes behørigt straffet.
34. Artikel 4, 5 og 6 indeholder de sædvanlige bestemmelser om gennemførelse i medlemsstaternes nationale ret.

#### **IV. BEGRUNDELSE FOR DIREKTIVET SET I FORHOLD TIL NÆRHEDSPRINCIPPET**

35. Forslaget til Rådets direktiv om gennemførelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted, som er indgået mellem Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA) er i overensstemmelse med de to kriterier, der skal være opfyldt i henhold til nærhedsprincippet i traktatens artikel 5: Forslaget skal være påkrævet og i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.
36. Behovet for at Fællesskabet handler, fremgår ikke alene af det forhold, at arbejdsmarkedets parter i forbindelse med proceduren, som foreskrevet i traktatens artikel, er blevet enige om, at det er nødvendigt med en fællesskabsindsats på området, og at de har anmodet om, at deres aftale, som er indgået på fællesskabsplan, gennemføres ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag fra Kommissionen i medfør af traktatens artikel 139, stk. 2. Behovet fremgår også af det forhold, at lufttransport indgår som en integreret del af Fællesskabets kompetenceområde og at lufttransportsektoren er et område, hvor konkurrencen er meget hård.
37. Rådets direktiv er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet direktivet udelukkende fastsætter de overordnede målsætninger.

#### **V. KONKLUSION**

38. Rådet anmodes om at vedtage forslaget til Rådets direktiv vedrørende den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for ansatte i civil luftfart uden fast arbejdssted, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA)

Forslag til

## **RÅDETS DIREKTIV**

**vedrørende den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA)**

**(EØS-relevant tekst)**

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<sup>11</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet<sup>12</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>13</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>14</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Arbejdsgivere og arbejdstagere (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.
- (2) Rådet har vedtaget direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden.
- (3) Civil luftfart er en af de sektorer, der ikke er omfattet af direktivet.
- (4) Kommissionen har i overensstemmelse med traktatens artikel 138, stk. 2, konsulteret arbejdsmarkedets parter om de mulige retningslinjer for en fællesskabsindsats vedrørende de sektorer og aktiviteter, der er udelukket fra direktiv 93/104/EF.
- (5) Kommissionen var efter denne konsultation af den opfattelse, at en fællesskabsindsats var ønskelig, og konsulterede derpå atter arbejdsmarkedets parter på fællesskabsplan

---

<sup>11</sup> EFT C ..., ..., s. ...

<sup>12</sup> EFT C ..., ..., s. ...

<sup>13</sup> EFT C ..., ..., s. ...

<sup>14</sup> EFT C ..., ..., s. ...

- om indholdet af det påtænkte forslag i overensstemmelse med traktatens artikel 138, stk. 3.
- (6) Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA) har i henhold til traktatens artikel 138, stk. 4, meddelt Kommissionen, at de ønsker at indlede forhandlinger.
  - (7) De nævnte organisationer indgik den 22. marts 2000 en europæisk aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for ansatte i civil luftfart uden fast arbejdssted.
  - (8) Denne aftale indeholder en fælles anmodning til Kommissionen om, at aftalen iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen, i henhold til traktatens artikel 139, stk. 2.
  - (9) I Rådets afgørelse af 13. marts 2000 om retningslinjer for medlemsstaternes beskæftigelsespolitik for år 2000 opfordredes arbejdsmarkedets parter til at forhandle aftaler om en modernisering af arbejdets tilrettelæggelse, herunder smidige arbejdsformer, for at gøre virksomhederne produktive og konkurrencedygtige og opnå den nødvendige ligevægt mellem fleksibilitet og sikkerhed.
  - (10) I direktivet og i den dertil knyttede aftale fastsættes mere specifikke forskrifter - efter betydningen i artikel 14 i Rådets direktiv 93/104/EF - om tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted.
  - (11) Gennemførelsen af aftalen sker mest hensigtsmæssigt ved et direktiv i henhold til traktatens artikel 249, hvoraf det fremgår, at et direktiv er bindende for medlemsstaterne med hensyn til det tilsigtede mål, men overlader det til medlemsstaterne at bestemme form og midler for gennemførelsen.
  - (12) I betragtning af at luftfartssektoren er en meget integreret sektor 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 der er derfor behov for, at Fællesskabet handler; direktivet er ikke mere vidtgående end det er nødvendigt for at nå disse mål.
  - (13) De begreber, der anvendes i aftalen, men som ikke er særskilt defineret deri, kan medlemsstaterne ifølge direktivet selv definere i overensstemmelse med national lovgivning og praksis, således som det også er tilfældet ved andre social- og arbejdsmarkedspolitiske direktiver, hvori der anvendes lignende udtryk, forudsat at de pågældende definitioner er i overensstemmelse med aftalens indhold.
  - (14) Kommissionen har udarbejdet sit forslag til direktiv i overensstemmelse med Kommissionens 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.
  - (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 "undgå 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 den tilknyttede aftale fastsættes minimumsforskrifter; medlemsstaterne og/eller arbejdsmarkedets parter kan opretholde eller indføre mere gunstige bestemmelser.
- (17) Gennemførelsen af direktivet må ikke tjene som begrundelse for eventuelle forringelser af den eksisterende situation i de enkelte medlemsstater.
- (18) Iværksættelsen af aftalen bidrager til gennemførelse af de mål, der er omhandlet i traktatens artikel 136 -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

#### *Artikel 1*

Formålet med dette direktiv er at iværksætte den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for ansatte i civil luftfart uden fast arbejdssted, der er knyttet som bilag til direktivet, og som den 22. marts 2000 blev indgået af de organisationer, der repræsenterer arbejdsgivere og arbejdstagere i den civile luftfartssektor, Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA);

#### *Artikel 2*

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre bestemmelser, der er gunstigere end dem, der er fastsat i nærværende direktiv.
2. Gennemførelsen af direktivet kan under ingen omstændigheder i sig selv begrunde en reduktion af det generelle niveau for beskyttelse af arbejdstagerne på de områder, direktivet omfatter. Dette berører dog ikke medlemsstaternes og/eller arbejdsmarkedets parter ret til som følge af ændrede omstændigheder at fastsætte andre retlige, administrative eller aftalemæssige bestemmelser end dem, der gælder på tidspunktet for direktivets vedtagelse, forudsat at de minimumsforskrifter, der er fastsat i direktivet, overholdes.

#### *Artikel 3*

Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale gennemførelsesbestemmelser til dette direktiv og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre anvendelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen indholdet af disse bestemmelser senest på den i artikel 4 nævnte dato, og eventuelle senere ændringer meddeles hurtigst muligt.

#### *Artikel 4*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme nærværende direktiv inden den [to år efter dets vedtagelse] eller sikrer sig, at arbejdsmarkedets parter inden denne dato har indført de nødvendige bestemmelser ad aftalemæssig vej, idet medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for på et

hvilket som helst tidspunkt at være 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 5*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

#### *Artikel 6*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*

## **BILAG**

### **Den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for ansatte i civil luftfart uden fast arbejdssted, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA)**

Under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 138 og artikel 139, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

I henhold til traktatens artikel 139, stk. 2, kan aftaler, der indgås på fællesskabsplan efter fælles anmodning fra de underskrivende parter iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen;

de underskrivende parter indgiver hermed anmodning herom;

de underskrivende parter er af den opfattelse, at bestemmelserne i denne aftale er "mere specifikke forskrifter", i den betydning, som er angivet i artikel 14 i Rådets direktiv 93/104/EF, og at bestemmelserne i det pågældende direktiv ikke finder anvendelse;

Har de underskrivende parter indgået følgende aftale:

#### **§ 1**

1. Aftalen omhandler tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted.
2. I aftalen fastsættes mere specifikke forskrifter, efter betydningen i artikel 14 i Rådets direktiv 93/104/EF - om tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted.

#### **§ 2**

1. I denne aftale forstås ved "arbejdstid" det tidsrum, hvor arbejdstageren er på arbejde, står til arbejdsgiverens rådighed og udfører sit arbejde eller sine opgaver i overensstemmelse med national lovgivning og/eller praksis
2. "arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted" de besætningsmedlemmer, der er om bord på civile luftfartøjer, og som er ansat i en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat.
3. "blokflyvetid" det tidsrum, der ligger mellem det tidspunkt, hvor et luftfartøj først forlader sin holdeplads for at begynde flyvningen, og det tidspunkt, hvor det standser på den parkeringsplads, der er blevet udpeget, og indtil alle motorer er standsede.

#### **§ 3**

1. Arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted er berettigede til mindst fire ugers årlig ferie med løn i overensstemmelse med de betingelser, der i national lovgivning og/eller praksis gælder for optjening og afholdelse af ferie.

2. Den minimale årlige betalte ferieperiode kan ikke erstattes med en finansiell godtgørelse, medmindre arbejdsforholdet ophører.

#### § 4

1. a) Arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted er berettiget til en gratis helbreds kontrol inden de påbegynder deres beskæftigelse og derefter med regelmæssige mellemrum.

b) Arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted, som har helbredsproblemer, der anerkendes at være forbundet med udførelsen af natarbejde, skal om muligt overføres til et arbejde, der udføres om dagen på et fast arbejdssted eller uden fast arbejdssted, og som de er egnede til at udføre.

2. Den i stk. 1, litra a), omhandlede gratis helbreds kontrol skal være undergivet lægelig tavshedspligt.

3. Den i stk. 1, litra a), omhandlede gratis helbreds kontrol kan foretages inden for det nationale sundhedssystem.

#### § 5

1. Beskyttelsen af sikkerheden og sundheden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted skal svare til arten af det arbejde, der udføres.

2. Der skal til enhver tid findes tilstrækkelige beskyttelses- og forebyggelsestjenester eller -faciliteter for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted.

#### § 6

Der skal træffes de fornødne forholdsregler til sikring af, at en arbejdsgiver, der ønsker at tilrettelægge arbejdet efter et bestemt mønster, tager hensyn til det generelle princip om, at arbejdet skal tilpasses arbejdstageren.

#### § 7

Oplysninger om bestemte arbejdsmønstre for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted skal stilles til rådighed for de kompetente myndigheder, hvis de anmoder herom.

#### § 8

1. Arbejdstiden skal - uden at dette berører eventuel fremtidig fællesskabslovgivning om begrænsninger i flyve- og arbejdstider samt hvileregler - ses i sammenhæng med den nationale lovgivning på området, som der skal tages hensyn til i alle spørgsmål herom.

2. Den maksimale årlige arbejdstid, herunder standby-perioder, som defineret i gældende lovgivning, er på 2000 timer, hvoraf blokflyvetiden er begrænset til 900 timer.

3. Den maksimale årlige arbejdstid fordeles så ligeligt over et år, som det er praktisk muligt.

## § 9

Arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted har - uden at dette berører § 3 - ret til på forhånd at få meddelelse om afholdelse af et antal fridage, hvor de er fritaget for enhver arbejds- og standby-forpligtelse:

- a) mindst 7 dage på ansættelsesstedet i hver kalendermåned, som kan omfatte eventuelle lovbestemte hvileperioder samt
- b) mindst 96 dage på ansættelsesstedet i hvert kalenderår, som kan omfatte eventuelle lovbestemte hvileperioder.

## § 10

Parterne vil tage ovennævnte bestemmelser op til fornyet vurdering to år efter udløbet af den frist for implementeringen, som fastsættes i Rådets afgørelse om gennemførelse af denne aftale.

Bruxelles, den 22. marts 2000

### **Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA),**

Karl-Heinz Neumeister, generalsekretær

Manfred Merz, næstformand for AEAs Social Affairs Committee, formand for forhandlingsgruppen

### **European Transport Workers' Federation (ETF)**

Brenda O'Brien, assisterende generalsekretær

Betty Lecouturier, formand for Cabin Crew Committee

Bent Gehlsen, medlem af forhandlingsgruppen, Cabin Crew Committee

### **European Cockpit Association (ECA)**

Captain Francesco Gentile, formand

Kaptajn Bill Archer, næstformand

Giancarlo Crivellaro, generalsekretær

### **Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA)**

Mike Ambrose, generaldirektør

### **Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA)**

Marc Frisque, generaldirektør

Allan Brown, direktør, Aeropolitical and Industry Affairs

## KONSEKVENSANALYSE

### FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV)

#### FORSLAGETS TITEL

Rådets direktiv vedrørende den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere i civil luftfart uden fast arbejdssted, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflysammenslutning (IACA)

#### DOKUMENTETS REFERENCENUMMER:

XXXX

#### FORSLAGET

1. Subsidiaritetsprincippet taget i betragtning hvorfor er det nødvendigt med en fællesskabslovgivning på området, og hvad er hovedmålene herfor?

Der må anses at være et behov for, at Fællesskabet handler, når henses til at arbejdsmarkedets parter i forbindelse med proceduren som foreskrevet i traktatens artikel er blevet enige om, at det er nødvendigt med en fællesskabsindsats på området, og at de har anmodet om, at deres aftale, som er indgået på fællesskabsplan, gennemføres ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag fra Kommissionen i medfør af traktatens artikel 139, stk. 2. Som anført i præamblen til Rådets direktiv 93/104/EF, kan det endvidere "som følge af et arbejdes særlige natur blive nødvendigt at træffe særskilte foranstaltninger om tilrettelæggelsen af arbejdstiden inden for visse sektorer eller aktiviteter, som dette direktiv ikke finder anvendelse på". Endvidere har EF-Domstolen i en sag vedrørende direktiv 93/104/EF fastslået, at "eftersom Rådet har konstateret, at det er nødvendigt at forbedre det eksisterende niveau for beskyttelse af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed og at harmonisere vilkårene på dette område på et stadigt stigende niveau, forudsætter virkeliggørelsen af et sådant mål ved hjælp af minimumsforskrifter nødvendigvis en fællesskabsforanstaltning, der i øvrigt - som i det foreliggende tilfælde - overlader det til medlemsstaterne at træffe de nødvendige gennemførelsesbestemmelser"<sup>15</sup>.

#### KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem vil blive berørt af forslaget?

Den civile luftfartssektor vil blive berørt for så vidt angår deres ansatte uden fast arbejdssted.

---

<sup>15</sup> Sag C-84/94, Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland mod Raadet for Den Europæiske Union. Samling af Afgørelser 1996 side I-5755.

Luftfartsselskaberne størrelse set ud fra antallet af arbejdstagere varierer fra 28 til flere tusinde. Sektoren er kendetegnet ved, at nogle meget store selskaber dominerer markedet, idet de har en markedsandel på mellem 80 og 90 %. Der findes imidlertid omkring 30 luftfartsselskaber, der beskæftiger under 500 ansatte og et større antal selskaber med mellem 500 og 1000 ansatte. I alle medlemsstater findes der mindst ét selskab under kategorien små og mellemstore virksomheder.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at efterleve forslaget?

Virksomhederne skal organisere arbejdet på en måde, hvorved det sikres, at direktivets bestemmelser og den nationale lovgivning til gennemførelse af direktivet overholdes.

4. Hvilke økonomiske virkninger kan forslaget få?

Forslaget fastsætter visse minimumsstandarder for tilrettelæggelsen af arbejdstiden for ansatte i civil luftfart uden fast arbejdssted. Medlemsstaternes lovgivning og/eller overenskomster/kontraktmæssige bestemmelser på nationalt plan giver ofte ansatte uden fast arbejdssted en generel beskyttelse på et tilsvarende niveau. Set ud fra virksomhedernes synspunkt, fastsætter forslaget ensartede regler for europæiske luftfartsselskaber uden at det indeholder bestemmelser, der kan anses at hindre markedsadgangen for nye luftfartsselskaber. Endvidere betyder det forhold, at direktivets egentlige bestemmelser er indeholdt i den tilknyttede aftale, som er indgået mellem arbejdsmarkedets parter på sektorplan, at der omhyggeligt er taget hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende i denne sektor. De mere præcise konsekvenser af direktivet afhænger af formen og indholdet af de nationale gennemførelsesbestemmelser, da direktivet og den tilknyttede aftale skal implementeres på nationalt plan og medlemsstaterne i henhold til forslaget kan vedtage regler, der giver en bedre beskyttelse.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

I aftalen og i forslaget til direktiv sondres der ikke mellem arbejdstagere i små og mellemstore virksomheder og andre arbejdstagere. Det skal ikke være virksomhedens størrelse, der afgør, om arbejdstagerne skal være beskyttet af minimumsfor skrifter for sundhed og sikkerhed. Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber (ERA) repræsenterer imidlertid 59 hovedsagelig små og mellemstore luftfartsselskaber af varierende størrelse, som i henhold til de seneste statistiske oplysninger (januar 2000) har mellem 28 og 2200 ansatte. Det forhold, at ERA er part i aftalen, viser, at der er blevet taget hensyn til de små og mellemstore luftfartsselskabers interesser. Endvidere kan ingen af aftalens bestemmelser anses at have indflydelse på nye små og mellemstore luftfartsselskabers markedsadgang.

## HØRING

6. Listen over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

En lang række organisationer er blevet hørt. Aftalen, der er tilknyttet forslaget til direktiv, er blevet til efter forhandlinger mellem de organisationer, der repræsenterer arbejdsgivere og arbejdstagere i den civile luftfartssektor.