



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 28. November 2014
(OR. en)

16031/14

Interinstitutionelles Dossier:
2014/0212 (NLE)

SOC 829
EMPL 180
SAN 451
TRANS 559

BERICHT

des	Ausschusses der Ständigen Vertreter (1. Teil)
für den	Rat (Beschäftigung, Sozialpolitik, Gesundheit und Verbraucherschutz)
Nr. Vordok.:	15753/14 SOC 802 EMPL 169 SAN 440 TRANS 541
Nr. Komm.dok.:	11688/14 SOC 558 EMPL 95 SAN 282 TRANS 355 - COM(2014) 452 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES RATES zur Durchführung der von der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU), der Europäischen Schifferorganisation (ESO) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Regelung bestimmter Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in der Binnenschifffahrt - <i>Politische Einigung</i>

I. EINLEITUNG

Am 7. Juli 2014 hat die Kommission dem Rat gemäß Artikel 155 Absatz 2 AEUV einen Vorschlag¹ unterbreitet, mit dem der von der Europäischen Binnenschifffahrts Union (EBU), der Europäischen Schifferorganisation (ESO) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Regelung bestimmter Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in der Binnenschifffahrt Rechtswirksamkeit verliehen werden soll. Der Vorschlag unterliegt aufgrund der in diesem Fall erforderlichen Rechtsgrundlage nicht dem Mitentscheidungsverfahren. Daher hat die Kommission ihre Bewertung der Vereinbarung in Form eines Analysepapiers² vorgelegt. Das Europäische Parlament wurde entsprechend dieser Vertragsbestimmung unterrichtet.

¹ Dok. 11688/14 + ADD 1 + ADD 2 + ADD 3.

² Dok. 11688/14 ADD 2.

II. DIE VON DEN SOZIALPARTNERN GESCHLOSSENE EUROPÄISCHE VEREINBARUNG

Mit der auf Unionsebene geschlossenen Vereinbarung der Sozialpartner für den Binnenschiff- fahrtssektor werden spezifische Mindestvorschriften für die Arbeitszeit mobiler Arbeitnehmer auf Fahrzeugen der Fahrgast- oder Güterbeförderung in der gewerblichen Binnenschiffahrt in der EU festgelegt. Es handelt sich dabei um ein spezifisches Instrument im Sinne des Arti- kels 14 der allgemeinen Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG. Die Vereinbarung sieht eine maß- geschneiderte und flexible Gestaltung der Arbeitszeit in der gewerblichen Binnenschiffahrt vor und bietet gleichzeitig ein angemessenes Schutzniveau für die Gesundheit und die Sicher- heit der Arbeitnehmer.

Durch die Rechtsgrundlage ist der Spielraum des Rates eingeschränkt, so dass der Rat nur die Möglichkeit hat, den von der Kommission vorgeschlagenen Richtlinienentwurf entweder mit Blick auf die Durchführung der Vereinbarung der Sozialpartner anzunehmen oder seine Annahme abzulehnen, so dass der Status quo beibehalten wird. Die Vereinbarung als solche kann vom Rat nicht geändert werden; das bedeutet, dass beispielsweise keine Einschrän- kungen des Geltungsbereichs vorgenommen werden können. Da die Sozialpartner in der Binnenschiffahrt auf Unionsebene beschlossen haben, sich auf Artikel 155 Absatz 2 AEUV zu stützen, sind weder die Kommission noch der Rat berechtigt, ihnen vorzuschlagen, die Vereinbarung eigenständig durchzuführen.

III. BERATUNGEN IN DEN VORBEREITUNGSGREMIEN DES RATES

Auf Vorschlag einiger Delegationen in der Gruppe "Sozialfragen" hin³ hat sich der Vorsitz an die Unterzeichner der Vereinbarung gewandt, um eine Reihe von Punkten zu klären. In ihrer gemeinsamen Antwort (Dok. 16239/14) haben die Sozialpartner auf Unionsebene angegeben, dass sie die unterschiedliche Beschaffenheit der einzelnen Flusseinzugsgebiete bei ihren Verhandlungen berücksichtigt hätten. Sie hätten eine umfassende Vereinbarung vorgelegt, in der den jeweiligen besonderen Gegebenheiten in der europäischen Binnenschiffahrt, unter anderem den unterschiedlichen Unternehmensstrukturen, mit dem Ziel Rechnung getragen worden sei, alle mobilen Arbeitnehmer des Sektors (nautisches Personal und Bordpersonal) zu erfassen, die in allen EU-Mitgliedstaaten auf Fahrzeugen in der gewerblichen Binnen- schiffahrt tätig seien, ungeachtet der Größe des Fahrzeugs, der Tatsache, ob die Binnen- wasserstraßen miteinander verbunden seien oder nicht, oder des Umfangs des Binnenschiff- fahrtsektors als Ganzen.

³ Beratungsergebnisse: Dok. 11866/14 und 13810/14.

Auf der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 26. November 2014 hat die Kommission dargelegt, dass diese Vereinbarung im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme des sozialen Dialogs auf EU-Ebene gesehen werden sollte. Der Vorschlag biete mehr Flexibilität als die allgemeine Arbeitszeitrichtlinie 2003/88/EG, die alle Mitgliedstaaten mittlerweile umgesetzt haben müssten. Sie trage somit zu einer besseren Rechtsetzung bei. Die Mitgliedstaaten hätten die Möglichkeit, günstigere Bestimmungen als in der Vereinbarung vorgesehen beizubehalten. Der Prozess sei hinreichend transparent: Alle Mitgliedstaaten und Sozialpartner seien rechtzeitig konsultiert worden. Was die Frage der rechtlichen Tragweite angehe, so habe der EuGH entschieden, dass zur Achtung des Grundsatzes der Rechtssicherheit alle Mitgliedstaaten verpflichtet seien, die Bestimmungen von EU-Richtlinien umzusetzen. Im Übrigen könnten der Rechtsprechung des Gerichtshofs zufolge Mitgliedstaaten, für die die Umsetzung aus geografischen Gründen gegenstandslos sei, die Kommission zum Zeitpunkt der erforderlichen Umsetzung in nationales Recht über die Gründe, die eine Ausnahme rechtfertigen, unterrichten. In ihrer Eigenschaft als Hüterin der Verträge werde die Kommission diese Gründe dann auf Einzelfallbasis prüfen.

IV. **NOCH OFFENE FRAGEN**

Nach der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter bestehen noch die folgenden Vorbehalte:

- **Allgemeine Vorbehalte:** CZ, EE, IE, EL, CY, HU, MT und UK.
- **Prüfungsvorbehalte:** PL und FI.
- **Parlamentsvorbehalte:** IE, MT und UK.
- **Sprachlicher Vorbehalt:** SK.

V. **FAZIT**

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter empfiehlt dem Rat (Beschäftigung, Sozialpolitik, Gesundheit und Verbraucherschutz), auf seiner Tagung am 11. Dezember 2014 eine politische Einigung über den in Dokument 16031/14 ADD 1 wiedergegebenen Text des Richtlinienentwurfs zu erzielen.