



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2014 07 07
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS DIREKTYVA

kuria įgyvendinamas Europos baržų sąjungos (EBS), Europos laivavedžių organizacijos (ELO) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytas Europos susitarimas dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

1.1. Tikslas

Vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus ES lygmens socialiniai partneriai (Europos baržų sąjunga, Europos laivavedžių organizacija ir Europos transporto darbuotojų federacija) savo iniciatyva pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 155 straipsnio 1 dalį derėjosi dėl susitarimo dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų. Jų nuomone, Direktyva 2003/88/EB¹ (Darbo laiko direktyva) neatitinka sektoriaus poreikių.

Derybos vyko nuo 2008 m. sausio mėn. iki 2011 m. lapkričio mėn. Europos susitarimas dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų (toliau – Susitarimas) sudarytas 2012 m. vasario 15 d. Pasirašiusios šalys Susitarimą pateikė Europos Komisijai ir paprašė, kad jis būtų įgyvendintas remiantis Komisijos pasiūlymu priimtu Tarybos sprendimu pagal SESV 155 straipsnio 2 dalį.

1.2. Su pasiūlymu susijusios esamos nuostatos

ES vežimo vidaus vandens keliais sektoriuje judžių darbuotojų darbo laikas reglamentuojamas Direktyva 2003/88/EB, kurioje, siekiant užtikrinti darbuotojų sveikatą ir saugą darbe, nustatyti bendri būtiniausi darbo laiko organizavimo standartai, susiję su dienos ir savaitės poilsio laiku, savaitės darbo laiko valandų skaičiaus apribojimais, kasmetinėmis atostogomis ir naktiniu darbu.

Iš pradžių įvairių transporto sektorių, įskaitant vežimo vidaus vandens keliais sektorių, judžių darbuotojų veiklai 1993 m. Darbo laiko direktyva² nebuvo taikoma. Į jos taikymo sritį minėtoji veikla buvo įtraukta 2000 m. keitimo direktyva, įsigaliojusia nuo 2003 m. rugpjūčio 1 d.³ Tačiau dėl tokių darbuotojų išskirtinių darbo sąlygų ir konkrečių veiklos ypatybių tuo etapu buvo neįmanoma susitarti, kad direktyvos bendrosios taisyklės dėl trumpiausio dienos ir savaitės poilsio laiko arba naktinio darbo trukmės apribojimų būtų taikomos visiems tokiems darbuotojams. Todėl buvo numatyta⁴, kad valstybės narės privalo imtis reikiamų priemonių užtikrinti, kad tokie darbuotojai turėtų teisę į „pakankamą poilsį“⁵, tačiau tai kiekibiškai neapibrėžta.

Vis dėlto Darbo laiko direktyvos 14 straipsnyje⁶ leidžiama kitomis ES priemonėmis tam tikrų profesijų ar tam tikrą veiklą vykdančioms darbuotojams nustatyti konkretesnius darbo laiko reikalavimus. Šiame pasiūlyme numatomi vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus judiesiems transporto darbuotojams taikytini tokie reikalavimai. Vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus socialinių partnerių sudarytame Susitarime atsižvelgiama į Darbo laiko direktyvą ir siūlomi įvairūs specialūs reikalavimai, atitinkantys konkrečias sektoriaus

¹ 2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų (OL L 299, 2003 11 18, p. 9–19).

² Direktyvos 93/104/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų (OL L 307, 1993 12 13, p. 18, toliau – 1993 m. direktyva) 1 straipsnio 3 dalis.

³ Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/34/EB, iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 93/104/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų, kad ji apimtų sektorius ir veiklą, kuriai ji anksčiau nebuvo taikoma (OL L 195, 2000 8 1, p. 41, toliau – 2000 m. direktyva), 1 straipsnio 1 dalis.

⁴ Žr. 2000 m. direktyvos 3–11 konstatuojamąsias dalis ir 2000 m. direktyvą įterptą 17a straipsnį (atitinkantį Darbo laiko direktyvos 20 straipsnį).

⁵ Kaip apibrėžta Darbo laiko direktyvos 2 straipsnio 9 dalyje.

⁶ Direktyvos 2003/88/EB 14 straipsnis atitinka 1993 m. direktyvos 14 straipsnį; dėl aiškinimo žr. 2001 m. spalio 4 d. sprendimą byloje C-133/00 *Bowden / Tufnalls Parcels Express*.

ypatybes, visų pirma susiję su atskaitos laikotarpiu. Be to, siekiant atsižvelgti į ypatingas darbo sąlygas ir konkrečias sektoriaus ypatybes, jame numatomas mažiausias poilsio valandų skaičius per dieną ir per savaitę ir didžiausias naktinio darbo valandų skaičius. Susitarimas taikomas ir navigacijos darbuotojams (įgulos nariams), ir laive dirbančiam personalui, apima komercinių krovininių ir keleivinių vežimą, į jį taip pat įtrauktos specialios nuostatos dėl sezoninio darbo keleiviniuose laivuose. Jis netaikomas asmenims, kurie laivais veiklą vykdo patys (laivų valdytojams savininkams).

1.3. Bendrosios aplinkybės

28 ES valstybėse narėse maždaug 42 200 žmonių tiesiogiai dirba vežimo vidaus vandens keliais sektoriuje, o 31 000 iš jų yra judieji darbuotojai (73 proc.)⁷. Vežimo vidaus vandens keliais sektoriuje veikia apytiksliai 9 650 įmonių. Vakarinėje Europos dalyje vyrauja nedidelės įmonės, turinčios ir (arba) valdančios po vieną laivą. Tačiau Dunojuje vienos baržos savininkai yra išimtis. Apskritai Europoje yra per 16 000 laivų (skirtų vežti sausiems kroviniais, tanklaivių, vilkikų ir stūmikų). Daugiau kaip 75 proc. vežimo vidaus vandens keliais veiklos ES vykdoma tarpvalstybiniu mastu⁸.

Kasmet ES vidaus vandens kelių tinklu kroviniai nugabenami 140 mlrd. tonkilometrių. Tinklą sudaro 20 valstybių narių esantys maždaug 37 000 km vidaus vandens kelių: upių, ežerų ir kanalų. Vežimas vidaus vandens keliais – netriukšmingas prekių vežimo būdas tausojant energiją. Jis yra itin svarbus prekių pristatymo iš Europos jūrų uostų į jų galutinę paskirties vietą logistikos elementas. Tokiu būdu vežant prekes vienam tonkilometriui energijos suvartojama maždaug 17 proc., palyginti su krovininių vežimu keliais, ir 50 proc., palyginti su krovininių vežimu geležinkeliais⁹.

Nesant ES taisyklių dėl vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus judžiųjų darbuotojų per dieną, per savaitę ar naktį dirbamų valandų skaičiaus apribojimų, taikomos labai įvairios nacionalinės taisyklės, dėl to transporto įmonėms kyla sunkumų ir ne visais atvejais užtikrinama pakankama darbuotojų apsauga. Palyginti su krante dirbančiais darbuotojais, daugumos vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus judžiųjų darbuotojų darbo modeliai netolygūs. Gyvendami ir dirbdami laive, jie dažniausiai laive praleidžia ir poilsio laiką. Jie ilgiau nebūna namie. Laivuose paprastai dirbama 14 valandų per dieną, penkias ar šešias dienas per savaitę, o kartais – be perstojo 24 valandas per parą. Didelio darbo krūvio laikotarpius keičia poilsio ir mažo darbo krūvio laikotarpiai. Paprastai nemažą vidutinio darbo laiko dalį vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbuotojai aktyviai nedirba (pvz., nenumatyta laukiama šliuzuose arba pakraunant ar iškraunant plaukiojančiąją priemonę), o tai gali vykti ir naktį. Kartais dėl išorės aplinkybių, pvz., potvynio upėse, kuriose kyla potvyniai, arba oro sąlygų, kelionė gali trukti ilgiau, nei planuota.

Tai taikoma ir vidaus vandens kelių upių kruizų sektoriuje dirbantiems viešbučių darbuotojams. 150 keleivinių vežančiame tipiniame upių kruizų laive yra 6–8 įgulos nariai ir dar maždaug 30 viešbučio skyriaus darbuotojų¹⁰. Keleivinės laivybos sezonas trunka apie aštuonis mėnesius, todėl viešbučių darbuotojai labai ilgai nebūna namie.

⁷ Europos susitarimo dėl vežimo vidaus vandens keliais sektoriuje taikomo darbo laiko įgyvendinimo numatomo poveikio tyrimas. Palyginimas su *status quo*, „Ecorys“, 2013 m.

⁸ Komisijos komunikatas „Kokybiško vidaus vandenų kelių transporto kūrimas. NAIADES II“, COM(2013) 623 *final*.

⁹ http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm

¹⁰ Rinkos tyrimas Nr. 12. Ekonominės padėties analizė, 2010 m. ruduo, CRK. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf.

2010 m. rudenį Europos Komisijos užsakymu atliktame rinkos tyrime Nr. 12 „Ekonominės padėties analizė“¹¹ viešbučių darbuotojų padėtis apibūdinta taip:

„Šiuo metu nėra upių kruizų laivų viešbučių darbuotojų kolektyvinių sutarčių dėl darbo užmokesčio, todėl dėl darbo užmokesčio deramasi individualiai. Kadangi keleivinės laivybos sezonas trunka maždaug aštuonis mėnesius, darbuotojai labai ilgai nebūna namie, todėl kasmetines atostogas daugiausia praleidžia namie žiemą, pasibaigus sezonui. Šiam segmentui priklausančių darbuotojų darbo diena dažnai labai ilga, o ilgai gyventi itin mažose kajutėse su kartais netgi trimis bendradarbiais taip pat nelengva.“

1.4. Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

ES įsipareigojo siekti, kad būtų pereita prie mažiau energijos suvartojančių, švaresnių ir saugesnių transporto rūšių. Kartu su geležinkeliais ir trumpųjų nuotolių jūrų laivyba, vežimas vidaus vandens keliais gali gerokai prisidėti kuriant darnią transporto sistemą. Europos integruotos veiksmų programos, skirtos vidaus vandens kelių transportui (NAIADES)¹², įgyvendinimo laikotarpio vidurio pažangos ataskaitoje Komisija dar kartą pabrėžė socialinio dialogo sektoriuje svarbą ir pripažino socialinių partnerių derybas dėl darbo laiko kaip vieną pagrindinių NAIADES skyriaus „Darbo vietos ir įgūdžiai“ komponentų¹³.

2013 m. rugsėjo mėn. Europos Komisija priėmė 2014–2020 m. skirtą NAIADES II paketą¹⁴. Į NAIADES II paketą įtrauktas komunikatas, kuriame nustatyta toliau išvardytų sričių veiksmų programa: kokybiškos infrastruktūros; kokybės per inovacijas; sklandaus rinkos veikimo; aplinkos kokybės mažinant teršalų išmetimą; vidaus vandens transporto integravimo į daugiarūšio vežimo logistikos grandinę; įgūdžių turinčios darbo jėgos ir kokybiškų darbo vietų.

Be to, darbo kokybės ir darbo sąlygų gerinimas, ypač galiojančių teisės aktų peržiūra ir pažangesnės užimtumo ir darbuotojų sveikatos bei saugos sričių ES teisinės sistemos kūrimas yra svarbiausi veiksmai pagal komunikatą „Naujų įgūdžių ir darbo vietų kūrimo darbotvarkė. Europos indėlis siekiant visuotinio užimtumo“¹⁵.

Sąžiningos konkurencijos ir vienodų sąlygų užtikrinimas vežimo vidaus vandens keliais sektoriuje atitinka 2011 m. Transporto baltojoje knygoje¹⁶ nustatytą tikslą sukurti tikrą bendrą Europos transporto erdvę pašalinant visas kliūtis tarp nacionalinių sistemų. Aukštesnis konvergencijos ir socialinių bei kitokių standartų taikymo užtikrinimo lygis yra neatsiejama šios strategijos dalis.

Visų pirma su Baltąja knyga paskelbtame Komisijos tarnybų darbiname dokumente nurodoma:

„Socialiniai partneriai rengia rekomendacijas, kaip gerinti darbo ir gyvenimo laivuose sąlygas, dėl konkrečios darbo laiko tvarkos, ES darbo vietų pobūdžio, įgulų komplektavimo reikalavimų, minimalių mokymo ir švietimo standartų, taip pat rekomendacijas, kaip užkirsti kelią socialiniam dempingui ir nesąžiningai konkurencijai vidaus vandens kelių transporto sektoriuje.“

¹¹ Ten pat.

¹² Komisijos komunikatas dėl vidaus vandens kelių transporto skatinimo įgyvendinant NAIADES – Europos integruotą veiksmų programą, skirtą vidaus vandens kelių transportui, COM(2006) 6 *final*. SEC(2011) 453 *final*.

¹⁴ Komisijos komunikatas „Kokybiško vidaus vandenų kelių transporto kūrimas. NAIADES II“, COM(2013) 623 *final*.

¹⁵ Komisijos komunikatas „Naujų įgūdžių ir darbo vietų kūrimo darbotvarkė. Europos indėlis siekiant visuotinio užimtumo“, COM(2010) 682 *final*.

¹⁶ „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144 *final*.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS REZULTATAI IR ANALIZĖS DOKUMENTAS

2.1. Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

SESV 155 straipsnio 1 dalyje numatoma, kad socialiniai partneriai, jei nori, gali ES lygmeniu užmegzti sutartinius santykius, taip pat sudaryti susitarimus. SESV nereikalaujama, kad jie iš anksto konsultuotųsi su kitomis šalimis.

Kadangi Europos susitarimas dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų buvo sudarytas pačių socialinių partnerių iniciatyva, Komisija turi įvertinti, ar ES veiksmai šioje srityje yra tinkami.

Laikydamosi poveikio vertinimo gairių¹⁷, Komisijos tarnybos parengė analizės dokumentą – jis pridedamas prie šio pasiūlymo. Jame pristatoma proporcinga analizė – įvertinamas socialinis ir ekonominis Susitarimo įgyvendinimo poveikis. Atlikdami nepriklausomą Susitarimo įgyvendinimo sąnaudų ir naudos tyrimą¹⁸, konsultantai nustatė susijusias institucijas ir socialinius partnerius visose valstybėse narėse ir paprašė pateikti informacijos apie nacionalinės teisės aktus dėl vežimo vidaus vandens keliais sektoriuje taikomo darbo laiko ir nurodyti, kokio poveikio jie tikisi įgyvendinus Susitarimą.

2.2. Analizės dokumentas

Pasirašiusios šalys Susitarimą pateikė Europos Komisijai ir paprašė, kad jis būtų įgyvendintas remiantis Komisijos pasiūlymu priimtu Tarybos sprendimu pagal SESV 155 straipsnio 2 dalį.

Vadovams ir darbuotojams kartu prašant įgyvendinti jų susitarimą remiantis Komisijos pasiūlymu priimtu Tarybos sprendimu pagal SESV 155 straipsnio 2 dalį, Komisija gali priimti arba atmesti įgyvendinimo teisės aktais prašymą, tačiau negali keisti susitarimo teksto. Komisija negali ES lygmens socialinių partnerių prašyti savo susitarimą įgyvendinti savarankiškai, nes pagal SESV 155 straipsnio 2 dalį tai yra socialinių partnerių prerogatyva.

Todėl Komisija turi apsvarstyti tik dvi alternatyvas.

1. Nesiūlyti Susitarimo įgyvendinti Tarybos sprendimu pagal SESV 155 straipsnio 2 dalį (bazinis scenarijus): esami ES teisės aktai, Direktyva 2003/88/EB dėl darbo laiko ir Direktyva 94/33/EB dėl dirbančio jaunimo apsaugos ir toliau galios vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus judiesiems darbuotojams, tačiau būtent šiam sektoriui skirtų darbo laiką reglamentuojančių Europos lygmens teisės aktų nebus.

Pagal bazinį scenarijų iš esmės galios nacionalinės teisės aktai ir saugos taisyklės, įdiegtos laikantis tarptautinių susitarimų, pvz., Reino navigacijos darbuotojams skirtos taisyklės¹⁹ ir pan.²⁰ Taigi šiame sektoriuje, kuriame daugiausia vykdoma tarpvalstybinio masto veikla, besiskiriantys nacionalinės teisės aktai ir toliau skirsis. ES lygmeniu nenumatyta jokių *laiko vienetais išreikštų* trumpiausio dienos poilsio, savaitės poilsio, pertraukų ir ilgiausios naktinio darbo trukmės apribojimų. Be to, nacionalinės teisės aktų taikymo sritis įvairiose valstybėse narėse yra nevienoda. Kai kuriose valstybėse narėse teisės aktai taikomi tik navigacijos darbuotojams, o tam tikrais atvejais – savarankiškai dirbantiems asmenims, bet ne laive dirbančiam personalui. Kitose valstybėse narėse šiam sektoriui skirti teisės aktai dėl darbo laiko taikomi ir navigacijos darbuotojams, ir laive dirbančiam personalui.

¹⁷ http://ec.europa.eu/governance/impact/commission_guidelines/docs/iag_2009_en.pdf

¹⁸ Europos susitarimo dėl vežimo vidaus vandens keliais sektoriuje taikomo darbo laiko įgyvendinimo numatomo poveikio tyrimas. Palyginimas su *status quo*, „Ecorys“, 2013 m.

¹⁹ <http://www.ccr-zkr.org/13020500-en.html#04>

²⁰ Dunojaus komisijos rekomendacijos sutampa su Reino navigacijos darbuotojams skirtomis taisyklėmis.

2. Siūlyti Susitarimą įgyvendinti Tarybos sprendimu pagal SESV 155 straipsnio 2 dalį: Direktyva 2003/88/EB dėl darbo laiko ir Direktyva 94/33/EB dėl dirbančio jaunimo apsaugos bus papildytos direktyva, kurioje bus nustatytos konkretnės įpareigojimo taisyklės ir bendrai apibrėžtas vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimas.

Susitarimas apima šias sritis: *laiko vienetais išreikštus* dienos ir vidutinio savaitės darbo laiko apribojimus, atskaitos laikotarpį, kasmetines atostogas, darbo dienų ir poilsio dienų apibrėžimą, specialias nuostatas dėl sezoninio darbo keleiviniuose laivuose, trumpiausią dienos ir savaitės poilsio laiką, pertraukas, ilgiausią darbo laiką naktį, specialias nuostatas dėl jaunesnių nei 18 metų darbuotojų darbo laiko, atitikties patikras (patikrinimus), avarines situacijas, naktinės pamainos darbuotojų sveikatos patikrinimą ir perkėlimo teisę, saugą ir sveikatos apsaugą, taip pat darbo modelius.

Susitarime privalomai ir bendrai apibrėžiamas laiko vienetais išreikštas reikalaujamas trumpiausias dienos ir savaitės poilsio laikas ir didžiausias darbo valandų per savaitę ir naktį skaičius.

Susitarimas bus taikomas judiesiems darbuotojams: navigacijos darbuotojams ir laive dirbančiam personalui. Paisydami SESV nustatytų apribojimų, socialiniai partneriai nesusitarė dėl savarankiškai dirbantiems asmenims taikytinų darbo laiko nuostatų.

Susitarime nustatyta taisyklė, kad turi būti taikomos „palankesnės nuostatos“ (17 straipsnio 1 dalis). Taigi jei šiuo metu galiojančiomis nacionalinės teisės aktų arba kolektyvinių sutarčių nuostatomis darbuotojai apsaugomi geriau, įgyvendinus Susitarimą niekas neturi būti keičiama.

Šis pasiūlymas atitinka analizės dokumente padarytas išvadas dėl politikos alternatyvų eiliškumo.

Šios iniciatyvos poveikis MVI, ypač mažoms ir labai mažoms įmonėms, yra nedidelis. Mažos įmonės sudaro didelę sektoriaus dalį. Reino regione mažų įmonių dalis didesnė nei Dunojaus regione. Tai daugiausia laivų valdytojai savininkai, patys vykdančys veiklą savo laivu. Laivų valdytojams savininkams Susitarimas netaikomas.

Derybose dėl Susitarimo MVI tinkamai atstovavo Europos laivavedžių organizacija, o jų atstovai itin tvirtai palaikė Susitarimą, nes laiko jį galimybe suderinti taisyklės su tikriausiai paprastesnėmis darbo laiko sektoriuje taisyklėmis.

Dauguma MVI, kurioms taikomas Susitarimas, nes jose dirba judžių darbuotojų, patirs mažiausią poveikį. Jų turimi laivai Reinu ir Dunojumi plaukioja pagal A1 ir A2 eksploatavimo schemas²¹, o pagal jas ir taip reikalaujama nustatyti tam tikrą poilsio laiką (laikantis nuostatų dėl saugios laivybos).

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1. Teisinis pagrindas

SESV 155 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „Sąjungos lygmeniu sudaryti susitarimai yra įgyvendinami pagal administracijai ir darbuotojams bei valstybėms narėms būdingą ir nusistovėjusią tvarką arba dėl tų reikalų, kuriems taikomas 153 straipsnis, juos pasirašiusioms šalims bendrai paprašius remiantis Komisijos pasiūlymu priimtu Tarybos sprendimu. Apie tai pranešama Europos Parlamentui“.

²¹ Reino taisyklėse nustatyta, kad pagal A1 tvarkaraštį plaukiojantis laivas be pertrūkio naudojamas daugiausia 14 valandų per parą, o pagal A2 tvarkaraštį – daugiausia 18 valandų per parą.

Europos baržų sąjungos, Europos laivavedžių organizacijos ir Europos transporto darbuotojų federacijos sudarytas Susitarimas apima tam tikrus vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektus. Jame aptariamos darbo sąlygos ir į jį įtrauktos nuostatos dėl darbuotojų sveikatos ir saugos – SESV 153 straipsnio 1 dalies a punktu reglamentuojamos srities. Tai viena iš sričių, kuriose Taryba gali priimti sprendimus kvalifikuota balsų dauguma. Todėl 155 straipsnio 2 dalis yra tinkamas Komisijos pasiūlymo teisinis pagrindas.

Savo Komunikate dėl socialinio dialogo derinimo ir skatinimo Bendrijos lygiu²² Komisija pabrėžė, kad „prieš pateikdama Tarybai bet kurį pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, Komisija atlieka vertinimą ir jame apsveria susitariančiųjų šalių kaip atstovių statusą, jų įgaliojimus ir kiekvienos kolektyvinės sutarties nuostatos teisėtumą atsižvelgiant į Bendrijos teisę, taip pat nuostatas dėl mažųjų ir vidutinių įmonių“.

Toks vertinimas pristatytas toliau.

3.2. Susitarimo analizė

3.2.1. Susitariančiųjų šalių reprezentatyvumas ir įgaliojimai

Socialinių partnerių, su kuriais būtų konsultuojamasi ir kuriems būtų suteikiama teisė derėtis dėl susitarimų, kurie tikriausiai bus įgyvendinti Tarybos sprendimu, teisėtumas grindžiamas jų reprezentatyvumu.

Susitarimą pasirašė Europos baržų sąjunga (EBS), Europos laivavedžių organizacija (ELO) ir Europos transporto darbuotojų federacija (ETF). Šios trys organizacijos priklauso vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus dialogo komitetui, įsteigtam pagal 1998 m. gegužės 20 d. Komisijos sprendimą dėl sektorių dialogo komitetų, skatinančių socialinių partnerių dialogą Europos lygiu, įkūrimo²³. Vykdydama nepriklausomus tyrimus, Komisija reguliariai vertina Europos socialiniame dialoge dalyvaujančių socialinių partnerių reprezentatyvumą. Paskutinis vežimo vidaus vandens keliais sektoriui skirtas reprezentatyvumo tyrimas, atliktas trišalės organizacijos Europos gyvenimo ir darbo sąlygų gerinimo fondo („Eurofound“), buvo paskelbtas 2010 m.²⁴

Susitarimą pasirašiusių šalių pateikta informacija patvirtina, kad jos priklauso konkrečiam sektoriui ir yra susibūrusios Europos lygmeniu. Be to, jas sudaro organizacijos, kurios pačios yra neatsiejama ir pripažinta valstybių narių socialinių partnerių struktūrų dalis ir yra pajėgios derėtis dėl susitarimų, taip pat atstovauja kelioms valstybėms narėms. Galiausiai jos turi struktūras, būtinas veiksmingai dalyvauti sektoriaus dialogo komiteto veikloje.

Šių organizacijų pasirašytas Susitarimas apima tam tikrus vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus judžių darbuotojų darbo laiko organizavimo aspektus. Remiantis Susitarimą pasirašiusių šalių perduota informacija apie jų kaip atstovių statusą, jos pakankamai gerai atstovauja ir krovininių, ir keleivinių vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus judiesiems darbuotojams ir jų darbdaviams.

Kalbant apie darbdavius, EBS²⁵ atstovauja aštuonių ES valstybių narių²⁶ nacionalinėms vidaus vandens kelių laivybos sektoriaus organizacijoms (krovininių ir keleivinių vežimo), o

²² Komisijos komunikatas dėl socialinio dialogo derinimo ir skatinimo Bendrijos lygiu, COM(1998) 322 final.

²³ 1998 m. gegužės 20 d. Komisijos sprendimas 98/500/EB dėl sektorių dialogo komitetų, skatinančių socialinių partnerių dialogą Europos lygiu, įkūrimo (OL L 225, 1998 8 12, p. 27).

²⁴ Europos gyvenimo ir darbo sąlygų gerinimo fondas (2010 m.) „Europos socialinių partnerių organizacijų reprezentatyvumas. Vežimo vidaus vandens keliais sektorius“ (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

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

²⁶ Belgijos, Čekijos, Vokietijos, Prancūzijos, Liuksemburgo, Nyderlandų, Austrijos ir Rumunijos.

ELO²⁷ – penkių valstybių narių²⁸ privatiems vidaus vandens kelių laivybos verslininkams (savarankiškai dirbantiems laivavedžiams). Kartu abi organizacijos turi susijusių įstaigų devyniose valstybėse narėse. Reprezentatyvumo tyrime patvirtinta, kad „EBS ir ELO yra svarbios, nes Europos mastu neprilygstamai atstovauja sektoriaus įmonėms, nors abi asociacijos per atitinkamose šalyse veikiančias susijusias įstaigas apima tik dalį ES valstybių narių“.

Iš profsąjungų pusės Susitarimą pasirašė ETF²⁹, kurios vidaus vandens kelių skyriui priklauso šio sektoriaus (krovinių ir keleivių vežimo, ypač viešbučių ir kruizinių laivų) darbuotojų interesus ginančių nacionalinių transporto srities profsąjungų pareigūnai ir atstovai. ETF atstovauja 17 valstybių narių³⁰ vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbuotojų organizacijoms, kurių dauguma dalyvauja nacionalinio lygmens kolektyvinėse derybose.

Kadangi EBS, ELO ir ETF susijusias įstaigas turi ne visose ES valstybėse narėse, siekdamas, kad derybų procesas būtų skaidrus, jos 2009 m. lapkričio mėn. visų valstybių narių transporto ir darbo ministerijoms išsiuntė bendrą laišką ir jame informavo apie esminius savo derybų turinio aspektus ir paprašė jų persiųsti informaciją atitinkamoms nacionalinėms socialinių partnerių organizacijoms. Oficialaus atsakymo į šį laišką, regis, negauta.

„Eurofound“ atliktame reprezentatyvumo tyrime kitų Europos lygmeniu susibūrusių sektoriaus socialinių partnerių organizacijų nenustatyta.

Todėl Komisija daro išvadą, kad abiem vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus pusėms ES mastu atstovauja tik EBS, ELO ir ETF.

2012 m. kovo 16 d. laiške Komisijai Susitarimą pasirašiusios šalys patvirtino gavusios savo nacionalinių susijusių įstaigų įgaliojimą derėtis ir sudaryti Susitarimą.

Taigi Susitarimą pasirašiusios šalys pakankamai gerai atstovauja vežimo vidaus vandens keliais sektoriui apskritai, taip pat darbuotojams ir darbdaviams, kuriems gali būti taikomos Susitarimo nuostatos, ir yra gavusios savo nacionalinių narių įgaliojimą derėtis ir sudaryti Susitarimą.

3.2.2. *Susitarimo nuostatų teisėtumas*

Atidžiai išnagrinėjusi kiekvieną Susitarimo nuostatą, Komisija nenustatė, kad kuri nors iš jų prieštarautų ES teisei.

Įpareigojimai valstybėms narėms būtų nustatomi ne tiesiogiai socialinių partnerių Susitarimu, o jį įgyvendinant Tarybos sprendimu.

Susitarimo turinys atitinka SESV 153 straipsnio 1 dalyje išvardytas sritis.

Susitarimo 17 dalyje nustatytas draudimas bloginti sąlygas, kuriuo užtikrinamas esamas darbuotojų apsaugos lygis. Be to, reikiamos *acquis* apsaugos priemonės įtrauktos į Tarybos direktyvos pasiūlymą (palankesnės nuostatos ir draudimas bloginti sąlygas – žr. 2 straipsnį).

3.3. **Subsidiarumas ir proporcingumas**

Subsidiarumo principas taikomas, jeigu pasiūlymas nepriklauso ES išimtinai kompetencijai.

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

²⁸ Belgijos, Vokietijos, Prancūzijos, Nyderlandų ir Lenkijos.

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

³⁰ Belgijos, Bulgarijos, Čekijos, Danijos, Vokietijos, Ispanijos, Prancūzijos, Italijos, Latvijos, Liuksemburgo, Nyderlandų, Austrijos, Lenkijos, Portugalijos, Rumunijos, Suomijos ir Jungtinės Karalystės.

Pasiūlyme išdėstomos „konkretesnės nuostatos“, kaip apibrėžta Darbo laiko direktyvos 14 straipsnyje. 14 straipsnyje nurodyta, kad tokioms nuostatomis nustatyti reikalingi „Bendrijos dokumentai“. Taigi pasiūlymo tikslas gali būti pasiektas tik ES lygmeniu.

Būtinybė imtis ES veiksmų taip pat grindžiama tuo, kad vežimas vidaus vandens keliais daugiausia yra tarptautinė vežimo forma, visų pirma apimanti tarpvalstybinę veiklą Europos vežimo vidaus vandens keliais tinkle. Siekiant išvengti nesąžiningos konkurencijos, atsirandančios dėl labai skirtingų darbo laiko taisyklių įvairiose valstybėse narėse, reikia ES lygmeniu nustatyti būtiniausius darbo laiko šiame sektoriuje standartus.

Atsižvelgdami į šį poreikį, socialiniai partneriai, laikydamiesi SESV 155 straipsnio 1 dalies, ES lygmeniu sudarė susitarimą ir paprašė, kad šis Susitarimas būtų įgyvendintas remiantis Komisijos pasiūlymu priimtu Tarybos sprendimu pagal SESV 155 straipsnio 2 dalį. Tokio pobūdžio konkretūs reikalavimai jau nustatyti įvairiose direktyvose, skirtose judiesiems transporto darbuotojams, dirbantiems civilinės aviacijos³¹, tarpvalstybinių geležinkelių paslaugų srityse³², taip pat jūriniams³³, ir yra grindžiami atitinkamų sektorių socialinių partnerių sudarytais Europos susitarimais.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidarumo principą.

Siūloma direktyva atitinka proporcingumo reikalavimą, nes joje tik nustatomi siektini tikslai ir pateikiami būtiniausi standartai.

Todėl pagal ją suteikiama galimybė lanksčiai rinktis konkrečias įgyvendinimo priemones.

3.4. Pasirinkta priemonė

Pasirinkta priemonė yra direktyva. SESV 155 straipsnio 1 dalyje terminas „sprendimas“ vartojamas bendrąja prasme, kad būtų galima teisėkūros priemonę pasirinkti pagal SESV 288 straipsnį. Komisija savo nuožiūra siūlo tinkamiausią iš tame straipsnyje nurodytų trijų privalomų priemonių (reglamentą, direktyvą arba sprendimą).

SESV 296 straipsnyje teigiama, kad „jei Sutartyse nenurodomas priimamo akto tipas, institucijos, laikydamosi taikomų procedūrų ir proporcingumo principo jį pasirenka kiekvienu atveju“.

Šiuo atveju, atsižvelgiant į socialinių partnerių susitarimo tipą ir turinį, aišku, kad jį geriausia taikyti nuostatomis, kurias valstybės narės ir (arba) socialiniai partneriai perkeltų į valstybių narių nacionalinę teisę. Todėl tinkamiausia priemonė yra Tarybos direktyva.

Komisija taip pat mano, kad Susitarimas turėtų būti ne įtrauktas į pasiūlymą, bet pridėtas prie jo.

³¹ 2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos direktyva 2000/79/EB dėl Europos aviakompanijų asociacijos (AEA), Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF), Europos skrydžių įgulų asociacijos (ECA), Europos regioninių aviakompanijų asociacijos (ERA) ir Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA) Europos susitarimo dėl civilinės aviacijos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo (tekstas svarbus EEE) (OL L 302, 2000 12 1, p. 57–60).

³² 2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyva 2005/47/EB dėl Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) ir Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų (OL L 195, 2005 7 27, p. 15–17).

³³ 1999 m. birželio 21 d. Tarybos direktyvos 1999/63/EB dėl Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) susitarimo dėl jūrinių darbo laiko organizavimo priedas „Europos susitarimas dėl jūrinių darbo laiko organizavimo“ (OL L 167, 1999 7 2, p. 33–37).

3.5. Europos Parlamento informavimas

Vadovaujantis SESV 155 straipsnio 2 dalimi, jei Europos susitarimas įgyvendinamas Tarybos sprendimu, apie tai turi būti pranešta Europos Parlamentui.

Komisija nusiuntė savo pasiūlymą Europos Parlamentui, kad jis galėtų, jei pageidauja, pareikšti savo nuomonę Komisijai ir Tarybai.

3.6. Pasiūlymo turinys

Toliau nurodyta pasiūlymo struktūra.

1 straipsnis

Šiuo straipsniu tik nustatoma, kad socialinių partnerių Susitarimas yra privalomas, o toks ir yra pagal SESV 155 straipsnio 2 dalį priimamo Tarybos sprendimo tikslas.

2 straipsnis

2 straipsnyje teigiama, kad direktyva nustatomi tik būtiniausi reikalavimai ir valstybės narės gali savo nuožiūra priimti atitinkamoje srityje darbuotojams palankesnes priemones. Taip siekiama aiškiai įtvirtinti iki tol galiojusį darbuotojų apsaugos lygį ir užtikrinti, kad būtų taikomi tik palankesni darbuotojų apsaugos standartai.

3–6 straipsniai

3–6 straipsniuose išdėstytos įprastinės nuostatos dėl perkėlimo į valstybių narių nacionalinę teisę, įskaitant įpareigojimą numatyti veiksmingas, proporcingas ir atgrasomas sankcijas. Konkrečiau 5 straipsnyje nurodoma direktyvos įsigaliojimo data.

3.7. Išsamus pasiūlymo priedo nuostatų paaiškinimas

1 dalis (Taikymo sritis)

Šioje dalyje aiškiai nurodoma, kad Susitarimas taikomas judiesiems darbuotojams, kaip įgulos nariai arba laive dirbantis personalas įdarbintiems plaukiojančiojoje priemonėje, kuria vykdoma veikla komerciniame vidaus vandens kelių sektoriuje. 1 dalies 2 punkte nustatoma, kad laivų valdytojams savininkams Susitarimas netaikomas, net jei jie dėl socialinės apsaugos priežasčių laikomi savo įmonės darbuotojais.

1 dalies 3 punkte nustatomas ryšys tarp šio Susitarimo ir nacionalinių bei tarptautinių nuostatų dėl poilsio laiko siekiant užtikrinti saugią laivybą. Jei tokios nuostatos skiriasi, taikomos darbuotojų sveikatai ir saugai palankiausios nuostatos.

1 dalies 4 punkte nustatoma, kad judiesiems darbuotojams, kurie dirba plaukiojančiojoje priemonėje ES valstybės narės teritorijoje, tačiau ne komerciniame vidaus vandens kelių sektoriuje, ir kurių darbo sąlygos reglamentuojamos kolektyvine darbo sutartimi, šis Susitarimas gali būti taikomas tam tikromis sąlygomis.

2 dalis (Apibrėžtys)

Susitarime vartojami įvairūs terminai: plaukiojančioji priemonė, keleivinis laivas, darbo laikas, poilsio laikas, poilsio diena, vidaus vandens kelių vežėjas, darbo grafikas, naktis, naktinės pamainos darbuotojas, pamainininkas, laive dirbantis personalas, judusis darbuotojas ir sezonas. 2 dalyje nustatomos šiame Susitarime vartojamų visų šių terminų reikšmės.

3 dalis (Darbo laikas ir atskaitos laikotarpis)

3 dalies 1 punkte nustatomas standartinis aštuonių valandų dienos darbo laikas. 3 dalies 2 punkte numatomas 48 valandų vidutinis savaitės darbo laikas, atitinkantis Darbo laiko direktyvos 6 straipsnį.

3 dalies 2 punkte nustatoma, kad ilgiausias atskaitos laikotarpis yra 12 mėnesių. Atskaitos laikotarpis – tai laikotarpis, kuriuo skaičiuojamas vidutinis savaitės darbo laikas.

Taigi 3 dalies 3 punkte nurodoma, kad ilgiausias darbo laikas yra 2 304 valandos. Kasmetinės atostogos ir laikinojo nedarbingumo atostogos neįskaitomos. Jei darbo santykių trukmė yra trumpesnė nei atskaitos laikotarpis, ilgiausias leidžiamas darbo laikas apskaičiuojamas *pro rata*.

4 dalis (Dienos ir savaitės darbo laikas)

4 dalies 1 punkte nustatomas ilgiausias darbo laikas per parą ir ilgiausias darbo laikas per septynių dienų laikotarpį.

4 dalies 2 punkte nustatoma 72 valandų vidutinio savaitės darbo laiko riba per keturių mėnesių laikotarpį, jei taikomas specialus darbo grafikas. Šia nuostata atsižvelgiama į sektoriuje taikomus darbo grafikus ir į tai, kad laive praleidžiama nemažai laiko nevykdant aktyvios veiklos.

5 dalis (Darbo ir poilsio dienos)

Vežimo vidaus vandens keliais sektoriuje esama įvairių darbo modelių. Daugeliu atvejų judieji darbuotojai plaukiojančiojoje priemonėje dirba tam tikrą skaičių dienų paeiliui, kad poilsio laiką galėtų praleisti namie. 5 straipsnio 1 dalyje nustatomas maksimalus apribojimas: be pertrūkio galima dirbti ne daugiau kaip 31 dieną paeiliui.

5 dalies 2 punkte nustatomos taisyklės, taikytinos modeliui 1:1, pagal kurį darbuotojas turi tiek pat poilsio ir darbo dienų. Pagal šį modelį po tam tikro skaičiaus paeiliui dirbtų darbo dienų numatoma tiek pat poilsio dienų. Nurodytomis sąlygomis galimos šios taisyklės išimtys.

5 dalies 3 punkte nustatomas trumpiausio paeiliui einančių poilsio dienų laikotarpio skaičiavimo metodas, jeigu pagal darbo modelį darbo dienų daugiau nei poilsio. Šios poilsio dienos turi būti suteiktos tuoj pat po paeiliui dirbtų darbo dienų.

6 dalis (Sezoninis darbas keleiviniuose laivuose)

Kad būtų atsižvelgta į ypatingą sezoninio darbo keleiviniuose laivuose pobūdį, 6 dalyje nustatomi maksimalūs darbo laiko apribojimai: 12 valandų per parą ir 72 valandos per septynių dienų laikotarpį, kurie gali būti taikomi visiems keleiviniuose laivuose dirbantiems judiesiems darbuotojams.

6 dalies 2 punkte reikalaujama, kad darbuotojams už kiekvieną darbo dieną būtų suteikta 0,2 poilsio dienos. Per 31 dieną darbuotojui turi būti suteiktos bent dvi poilsio dienos.

6 dalies 3 punkte nustatoma, kad poilsio dienos turi būti suteikiamos ir 48 valandų ilgiausio vidutinio savaitės darbo laiko reikalavimo turi būti laikomasi vadovaujantis kolektyvinėmis sutartimis arba, jei jų nėra, nacionalinės teisės aktais.

7 dalis (Poilsio laikas)

Siekiant apsaugoti darbuotojų sveikatą ir užtikrinti saugą, šioje dalyje nustatomas laiko vienetais išreikštas poilsio laikas: 10 valandų per parą ir 84 valandos per septynių dienų laikotarpį.

8 dalis (Pertraukos)

8 dalyje kiekvienam darbuotojui, kurio dienos darbo laikas ilgesnis nei šešios valandos, suteikiama teisė padaryti pertrauką. Pertraukų trukmė ir suteikimo sąlygos nustatomos kolektyvinėje sutartyje arba, jei jos nėra, nacionalinės teisės aktuose.

9 dalis (Ilgiausias darbo laikas naktį)

Remiantis septynių valandų nakties trukme, šioje dalyje darbo laikas naktį ribojamas iki 42 valandų per septynių dienų laikotarpį.

10 dalis (Kasmetinės atostogos)

10 dalyje nustatomas bent keturių savaitių trumpiausias kasmetinių atostogų laikotarpis, kurio negalima pakeisti pinigine kompensacija, nebent yra nutraukiami darbo santykiai. Ši dalis atitinka judiesiems darbuotojams jau taikomą Darbo laiko direktyvos 7 straipsnį.

11 dalis (Nepilnamečių apsauga)

Jaunesniems nei 18 metų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus judiesiems darbuotojams ir toliau taikoma Direktyva 94/33/EB dėl dirbančio jaunimo apsaugos³⁴.

11 dalies 2 punkte nustatyta, kad valstybės narės gali leisti jaunimui dirbti naktį tokiu metu, kuriuo pagal Direktyvą 94/33/EB dirbti draudžiama, jei tokie darbuotojai yra vyresni nei 16 metų ir pagal nacionalinės teisės aktus dieninis mokslas jiems jau nėra privalomas. Naktinis darbas turi būti būtinas jų profesiniam rengimui ir yra leidžiamas tik jei suteikiamas pakankamas kompensuojamojo poilsio laikas ir nekyla abejonių dėl Direktyvos 94/33/EB 1 straipsnyje nustatytų tikslų įgyvendinimo.

12 dalis (Patikrinimai)

12 dalies 1 punkte nustatoma, kad, siekiant patikrinti, ar laikomasi šiame Susitarime (3–7, 9–11 ir 13 dalyse) išdėstytų nuostatų dėl darbo laiko, kiekvieno darbuotojo dienos ir savaitės darbo laikas turi būti registruojamas.

12 dalies 2 punkte reikalaujama, kad darbo laiko įrašai laive būtų laikomi bent iki atskaitos laikotarpio pabaigos.

12 dalies 3 punkte nustatoma, kad šiuos įrašus turi reguliariai patikrinti ir patvirtinti ir darbdavys, ir darbuotojas.

³⁴ 1994 m. birželio 22 d. Tarybos direktyva 94/33/EB dėl dirbančio jaunimo apsaugos (OL L 216, 1994 8 20).

12 dalies 4 punkte nurodoma, kokia būtiniausia informacija turi būti pateikiama tokiaame įrašė.

12 dalies 5 punkte nustatoma, kad darbuotojai turi gauti savo patvirtintų įrašų kopiją ir privalo saugoti įrašus vienus metus.

13 dalis (Avarinės situacijos)

13 dalies 1 punkte nustatoma, kad avarinėse situacijose laivavedys arba jo atstovas gali reikalauti, kad darbuotojas dirbtų papildomų valandų, kiek yra būtina asmenų ir krovinių ar paties laivo saugai užtikrinti arba pagalbai nelaimės ištiktiems asmenims ar laivams suteikti.

13 dalies 2 punkte nustatoma, kad tokioje situacijoje laivavedys arba jo atstovas gali reikalauti, kad darbuotojas dirbtų papildomų valandų, kol bus atkurta normali padėtis.

13 dalies 3 punkte laivavedys arba jo atstovas įpareigojamas visiems darbuotojams, dirbusiems numatyto poilsio laiku, suteikti pakankamai kompensuojamo poilsio laiko, kai tai bus įmanoma atkūrus normalią padėtį.

14 dalis (Sveikatos patikrinimas)

14 dalies 1 punkte įtvirtinama visų darbuotojų teisė į nemokamą kasmetinį sveikatos patikrinimą. Atliekant tokį sveikatos patikrinimą ypatingas dėmesys kreiptinas į būklę ir simptomus, kuriuos gali sukelti darbas laive taikant trumpiausio dienos poilsio laiko ir (arba) mažiausio poilsio dienų skaičiaus režimą pagal Susitarimo 5 ir 6 dalis.

14 dalies 2 punkte nustatoma naktinės pamainos darbuotojų teisė būti paskirtiems dirbti dieną, jei jiems kyla su naktiniu darbu susijusių sveikatos problemų.

14 dalies 3 ir 4 punktuose nustatoma, kad nemokamas kasmetinis sveikatos patikrinimas turi atitikti duomenų apie sveikatos būklę konfidencialumo reikalavimus ir gali būti atliekamas naudojantis nacionaline sveikatos priežiūros sistema.

15 dalis (Sauga ir sveikatos apsauga)

15 dalies 1 punkte užtikrinama naktinės pamainos darbuotojų ir pamainininkų teisė į jų darbo pobūdį atitinkančią saugą ir sveikatos apsaugą.

15 dalies 2 punkte nustatoma, kad naktinės pamainos darbuotojų ir pamainininkų sveikatai ir saugai užtikrinti skirtos apsaugos ir prevencijos paslaugos ar priemonės turi prilygti kitiems darbuotojams taikomoms paslaugoms ar priemonėms. Tokios priemonės ir paslaugos turi būti visada prieinamos. 15 dalies nuostatos atitinka judiesiems darbuotojams jau taikomą Darbo laiko direktyvos 12 straipsnį.

16 dalis (Darbo modeliai)

Ši dalis taikoma, kai darbdavys nori organizuoti darbą pagal tam tikrą modelį. Tokiu atveju turi būti atsižvelgta į darbo pritaikymo darbuotojui principą, siekiant palengvinti monotonišką arba nustatyto tempo darbą, atsižvelgiant į veiklos rūšį, ir į sveikatos bei saugos taisykles. Ši

nuostata atitinka judiesiems darbuotojams taikomą Darbo laiko direktyvos 13 straipsnį.

17 dalis (Baigiamosios nuostatos)

Į šią dalį įtrauktas punktas dėl palankesnių nuostatų: valstybėms narėms leidžiama toliau taikyti arba įdiegti šio Susitarimo nuostatomis lygiavertes arba už jas palankesnes nuostatas.

17 dalies 2 punkte nustatytas draudimas bloginti sąlygas, o 17 dalies 3 punkte nustatoma, kad socialiniai partneriai, vykdydami vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus Europos socialinio dialogo komiteto veiklą, turi stebėti, kaip įgyvendinamas ir taikomas Susitarimas, ypač atsižvelgiant į darbuotojų sveikatos ir saugos klausimus.

17 dalies 4 punkte numatoma, kad Susitarimą pasirašiusios šalys peržiūrės šio Susitarimo nuostatas po dvejų metų nuo šio pasiūlymo 4 straipsnyje nustatyto perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpio pabaigos.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas ES biudžetui poveikio neturi.

5. PAPILDOMA INFORMACIJA

Valstybės narės privalo Komisijai nusiųsti nacionalinių nuostatų, kuriomis direktyva perkeliama į nacionalinę teisę, tekstą, taip pat tų nuostatų ir direktyvos atitikties lentelę.

Valstybėse narėse paprastai nėra specialių teisės aktų, tiesiogiai skirtų atitinkamų kategorijų darbuotojams, kuriems taikoma direktyva. Taigi valstybių narių nacionalinės teisės aktus, susijusius su pasiūlyme aptariamais klausimais, dažnai sudaro nemažai įvairių teisės aktų tekstų (darbo kodeksai, sveikatą ir saugą reglamentuojantys teisės aktai, konkretiems sektoriams skirtos nebaigtinės nuostatos), o juos reikės vertinti ir aiškinti sistemingai.

Pasiūlymas taip pat apima nemažai anksčiau neįtrauktų elementų, nes Darbo laiko direktyvos 20 straipsnyje buvo nustatyta, kad jos bendrosios nuostatos jiems netaikomos. Siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi pasiūlymu nustatytų būtiniausių standartų, reikalinga nedviprasmiška informacija apie šių naujų nuostatų perkėlimą į nacionalinę teisę ir atitinkamus sprendimus. Taip Komisija galės užtikrinti, kad bus įgyvendinti direktyvoje nustatyti reikalavimai, kuriais siekiama saugoti darbuotojų sveikatą ir užtikrinti saugą, sudaryti lankstesnes sąlygas įmonėms ir skatinti sąžiningą įmonių konkurenciją.

Apskaičiuota papildoma administracinė našta teikiant aiškinamuosius dokumentus nėra neproporcinga (tai daroma vieną kartą ir į tai neprivalėtų įsitraukti daug organizacijų). Aiškinamuosius dokumentus valstybės narės gali parengti veiksmingiau.

Atsižvelgiant į tai, siūloma nustatyti, kad valstybės narės praneštų Komisijai apie savo taikomas perkėlimo į nacionalinę teisę priemones pateikdamos vieną ar kelis dokumentus, kuriuose būtų paaiškintos direktyvos sudėtinių dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos.

Pasiūlymas

TARYBOS DIREKTYVA

kuria įgyvendinamas Europos baržų sąjungos (EBS), Europos laivavedžių organizacijos (ELO) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytas Europos susitarimas dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 155 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) vadovai ir darbuotojai (toliau – socialiniai partneriai) gali, laikydamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 155 straipsnio 2 dalies, kartu prašyti, kad Sąjungos lygmeniu jų sudaryti susitarimai būtų įgyvendinti remiantis Komisijos pasiūlymu priimtu Tarybos sprendimu;
- (2) Europos baržų sąjunga (EBS), Europos laivavedžių organizacija (ELO) ir Europos transporto darbuotojų federacija (ETF) pranešė Komisijai apie savo pageidavimą pradėti derybas pagal SESV 155 straipsnio 1 dalį siekiant Sąjungos lygmeniu sudaryti susitarimą;
- (3) 2012 m. vasario 15 d. EBS, ELO ir ETF sudarė Europos susitarimą dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų (toliau – Susitarimas);
- (4) į Susitarimą įtrauktas bendras prašymas, kad Komisija jį įgyvendintų remiantis Komisijos pasiūlymu priimtu Tarybos sprendimu pagal Sutarties 155 straipsnio 2 dalį;
- (5) taikant Sutarties 288 straipsnį, Susitarimui įgyvendinti tinkama priemonė yra direktyva;
- (6) remdamasi 1998 m. gegužės 20 d. savo Komunikatu dėl socialinio dialogo derinimo ir skatinimo Bendrijos lygiu³⁵, Komisija parengė direktyvos pasiūlymą atsižvelgdama į Susitarimą pasirašiusių šalių kaip atstovių statusą ir į kiekvienos Susitarimo nuostatos teisėtumą;
- (7) valstybės narės gali pagal nacionalinę teisę ir praktiką apibrėžti bet kuriuos Susitarime vartojamus terminus, kurie nėra jame konkrečiai apibrėžti, kaip ir kitose socialinės

³⁵

COM(1998) 322 *final*.

politikos direktyvose vartojamus panašius terminus, jeigu tos apibrėžtys atitinka Susitarimo turinį;

- (8) valstybės narės gali pavesti socialiniams partneriams, jiems kartu paprašius, įgyvendinti šią direktyvą, jei jos imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad bet kuriuo metu galėtų garantuoti, jog bus pasiekti pagal šią direktyvą siektini rezultatai;
- (9) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/88/EB³⁶ nustatyti būtiniausi sveikatos ir saugos reikalavimai, susiję su darbo laiko organizavimu, taip pat vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbuotojų;
- (10) taikant Direktyvos 2003/88/EB 14 straipsnį, šioje direktyvoje ir Susitarime nustatyti konkretesni vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus judžių darbuotojų darbo laiko organizavimo reikalavimai;
- (11) šios direktyvos nuostatos turėtų būti taikomos nedarant poveikio bet kurioms esamoms Sąjungos nuostatomis, kurios yra konkretesnės arba kuriomis užtikrinamas aukštesnis vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus judžių darbuotojų apsaugos lygis;
- (12) šia direktyva negalima naudotis siekiant pagrįsti darbuotojų bendro apsaugos lygio prastinimą srityse, kurioms taikomas Susitarimas;
- (13) šioje direktyvoje ir Susitarime nustatomi būtiniausi standartai, o valstybės narės ir socialiniai partneriai gali toliau taikyti ar įdiegti palankesnes nuostatas;
- (14) pagal SESV 155 straipsnio 2 dalį Komisija informavo Europos Parlamentą – nusiuntė savo parengto direktyvos pasiūlymo tekstą, į kurį įtrauktas Susitarimas;
- (15) šioje direktyvoje paisoma Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje, ypač jos 31 straipsnyje, pripažintų pagrindinių teisių ir principų;
- (16) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. apsaugoti daugiausia tarpvalstybinio sektoriaus darbuotojų sveikatą ir užtikrinti jų saugą, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnio 3 dalyje nustatyto subsidarumo principo Europos Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnio 4 dalyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (17) Susitarimo įgyvendinimas padeda siekti SESV 151 straipsnyje numatytų tikslų;
- (18) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų³⁷ valstybės narės pagrįstais atvejais išipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudėtinių dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Taikant Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 155 straipsnio 2 dalį, šia direktyva įgyvendinamas 2012 m. vasario 15 d. Europos baržų sąjungos (EBS), Europos laivavedžių organizacijos (ELO) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytas Europos

³⁶ OL L 299, 2003 11 18, p. 9–19.

³⁷ OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

susitarimas dėl tam tikrų vežimo vidaus vandens keliais sektoriaus darbo laiko organizavimo aspektų, išdėstytas priede.

2 straipsnis

1. Valstybės narės gali toliau taikyti arba įdiegti palankesnes nuostatas, nei nustatytos šioje direktyvoje.
2. Šios direktyvos įgyvendinimas jokių būdu nesuteikia pakankamo pagrindo srityse, kurioms taikoma ši direktyva, prastinti bendrą darbuotojų apsaugos lygį. Tai nedaro poveikio valstybių narių ir socialinių partnerių teisėms keičiantis aplinkybėms nustatyti kitokias, nei galiojusios priimančią šią direktyvą, teisėkūros, reguliavimo ar sutartines priemones, jeigu visada bus laikomasi šioje direktyvoje nustatytų būtiniausių reikalavimų.
3. Taikant ir aiškinant šią direktyvą nedaroma poveikio jokioms Sąjungos ar nacionalinėms nuostatomis, papročiams ar praktikai, pagal kuriuos atitinkamiems darbuotojams numatomos palankesnės sąlygos.

3 straipsnis

Valstybės narės nustato sankcijas, taikytinas pažeidus pagal šią direktyvą priimtas nacionalinės teisės nuostatas. Sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos.

4 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo 2016 m. gruodžio 31 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.
Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.
2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

5 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

6 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*