



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega rakendatakse Euroopa Siseveetranspordi Liidu (EBU), Euroopa Kiprite Liidu (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahel sõlmitud kokkulepe, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris

(EMPs kohaldatav tekst)

{ SWD(2014) 226 final }

{ SWD(2014) 227 final }

SELETUSKIRI

1. ETTEPANERU TAUST

1.1. Eesmärk

Kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping”) artikli 155 lõikega 1 pidasid ELi siseveetranspordi sektori sotsiaalpartnerid (Euroopa Siseveetranspordi Liit (EBU), Euroopa Kiprite Liit (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon (ETF)) omal algatusel läbirääkimisi kokkuleppe sõlmimiseks, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris. Sotsiaalpartnerid olid arvamisel, et direktiiv 2003/88/EÜ¹ (edaspidi „töölajadirektiiv”) ei vastanud sektori vajadustele.

Läbirääkimised toimusid 2008. aasta jaanuarist kuni 2011. aasta novembrini. Euroopa kokkulepe, milles käsitletakse teatavaid aspekte seoses siseveetranspordi sektori töölaja korraldamisega (edaspidi „kokkulepe”), sõlmiti 15. veebruaril 2012. Kokkuleppele allakirjutanud osalised esitasid selle Euroopa Komisjonile ning tegid ettepaneku, et kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikega 2 rakendataks kokkulepet nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal.

1.2. Ettepanekuga seotud kehtivad sätted

Siseveetranspordi sektori liikuvate töölajate töölage on ELis reguleeritud direktiiviga 2003/88/EÜ, milles on töölajate tervise ja turvalisuse kaitseks töölakohal sätestatud töölaja korralduse ühised miinimumnõuded igapäevase ja iganädalase puhkeaja kohta ning iganädalase töölaja, iga-aastase puhkuse ja öötöölga seotud arvulised piirnormid.

Transpordisektori, sealhulgas siseveetranspordi sektori liikuvad töölajad ei kuulunud algselt 1993. aasta töölajadirektiivi² reguleerimisalasse. Nad kaasati reguleerimisalasse alates 1. augustist 2003³ direktiivis 2000. aastal tehtud muudatusega. Töölajate tööltingimuste ja nende tegevuse eripära tõttu ei olnud selles etapis siiski võimalik jõuda kokkuleppele, et kaasata kõik asjaomased töölajad direktiivi reguleerimisalasse ja kehtestada ühised miinimumnõuded igapäevase ja iganädalase puhkeaja kohta või piirangud öötöölga kohta. Seetõttu nähti ette,⁴ et liikmesriigid peavad võtma vajalikud meetmed, et asjaomastele töölajatele oleks tagatud piisav puhkeage,⁵ kuid puhkeagega arvuliselt ei määratletud.

Töölajadirektiivi⁶ artikli 14 kohaselt on siiski lubatud sätestada teatavate kutsealade või ametialaste tegevuste suhtes konkreetsemaid töölajanõudeid muude ELi õigusaktidega. Käesoleva ettepanekuga nähakse ette sellised nõuded siseveetranspordi sektori töölajate jaoks. Siseveetranspordi sektori sotsiaalpartnerite vahel sõlmitud kokkuleppes võetakse arvesse töölajadirektiivi ja tehakse ettepanek mitme kõnealuse sektori eripära arvestava konkreetse nõude kehtestamiseks, eelkõige arvestusperioodi osas. Lisaks nähakse ette igapäevane ja iganädalane minimaalne puhkeage ning maksimaalne öötöölga kestus, et parandada tööltingimusi

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/88/EÜ, 4. november 2003, töölaja korralduse teatavate aspektide kohta, ELT L 299, 18.11.2003, lk 9–19.

² Töölaja korralduse teatavaid aspekte käsitleva direktiivi 93/104/EÜ artikli 1 lõige 3, EÜT L 307, 13.12.1993, lk 18 (edaspidi „1993. aasta direktiiv”).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/34/EÜ artikli 1 lõikega 1 muudetakse töölaja korralduse teatavaid aspekte käsitlevat nõukogu direktiivi 93/104/EÜ, et hõlmata nimetatud direktiivist välja jäetud sektoreid ja tegevusalasid; ELT L 195, 1.8.2000, lk 41 (edaspidi „2000. aasta direktiiv”).

⁴ Vt 2000. aasta direktiivi põhjendusi 3–11 ning 2000. aasta direktiivile lisatud artiklit 17a (vastab töölajadirektiivi artiklile 20).

⁵ Nagu on määratletud töölajadirektiivi artikli 2 lõikes 9.

⁶ Direktiivi 2003/88/EC artikkel 14 vastab 1993. aasta direktiivi artiklile 14; tõlgendamisel vt kohtuasja *Bowden vs Tufnalls Parcels Express*, kohtuasi C-133/00, 4. oktoobri 2001. aasta otsus.

ja võtta arvesse sektori eripära. Kokkulepe hõlmab nii kauba- kui ka reisilaevade laevameeskonna liikmeid ja pardapersonali ning sisaldab erisätteid hooajatöö kohta reisilaeval. Seda ei kohaldata isikute suhtes, kes käitavad laevu olles ise enda tööandja (omanik-käitaja).

1.3. Üldine taust

ELi 28 liikmesriigis töötab siseveetranspordi sektoris ligikaudu 42 200 inimest, kellest 31 000 on liikuvad töötajad (73 %)⁷. Siseveetranspordi sektoris tegutseb ligikaudu 9 650 ettevõtet. Euroopa lääneosas on ülekaalus väikeettevõtted, kellel on üks alus või kes opereerivad ühe alusega. Doonaul seevastu on ühe praami omanikke väga vähe. Kokku on Euroopas üle 16 000 aluse (kuivlastilaevad, tankerid, puksiirid ja tõukurpuksiirid). Üle 75 % ELi siseveetranspordist on piiriülene transport⁸.

Igal aastal hõlmab kaubavedu ELi siseveeteedel 140 miljardit tonnkilomeetrit. Siseveeteede võrgustik on 37 000 km pikk ja hõlmab 20 liikmesriigi jõgesid, järvi ja kanaleid. Siseveetransport on vaikne ja energiatõhus kaubaveomeetod. Sellel on oluline roll kaupade transportimisel Euroopa meresadamatest nende lõppsihtkohta. Siseveetranspordi energiatarve transporditava kauba tonnkilomeetri kohta on ligikaudu 17 % maanteetranspordi ja 50 % raudteetranspordi energiatarbest⁹.

Kuna ELi eeskirjadega ei ole siseveetranspordi sektori liikuvate töötajate igapäevase ja iganädalase puhkeaja ning öötööga seotud arvulisi piirnorme kehtestatud, kohaldatai väga erinevaid siseriiklikke eeskirju, mis tekitas veoettevõtjatele probleeme ega taganud töötajatele kõikidel juhtudel piisavat kaitset. Võrreldes maismaal töötajate töökorraldusega on siseveetranspordi sektori liikuvate töötajate töökorraldus palju ebakorrapärasem, sest nad elavad ja töötavad ning viibivad enamasti ka puhkeajal laeva pardal. Nad on pikema ajavahemiku vältel kodust eemal. Tavaliselt käitatakse laevu 14 tundi ööpäevas ning viis või kuus päeva nädalas, mõnikord ka 24 tundi ööpäevas. Suure töökoormusega ajavahemikele järgneb puhkeaeg või vähese töökoormusega periood. Keskmine tööaeg siseveetranspordi sektoris sisaldab põhimõtteliselt suurt osa tegevusetut aega (näiteks ettenägematute ooteaegade tõttu lüüsidis või veesõiduki lastimisel ja lossimisel), mis võib langeda ka öisele ajale. Väliste asjaolude tõttu, nagu looded loodetest mõjutatud jõgedel ja ilmastikutingimused, võib reis võtta mõnikord kavandatud kauem aega.

See kehtib ka siseveeteede jõematketurismi sektori hotellipersonali suhtes. Tüüpilisel jõematkelaeval, mis võtab peale 150 turisti, on kuus kuni kaheksa meeskonnaliiget ja 30 hotellitöötajat¹⁰. Kuna matkelaevade navigatsioonihooaeg kestab umbes kaheksa kuud, on hotellipersonal väga pikka aega kodust eemal.

Euroopa Komisjoni nimel koostatud dokumendis „Market Observation No 12 — Analysis of the economic situation — autumn 2010” (Turuvaatlus nr 12 – Majandusolukorra analüüs – 2010. a sügis)¹¹ kirjeldatakse hotellipersonali olukorda järgmiselt:

⁷ Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo (Siseveetranspordi sektori töötaja korraldamise teatavaid aspekte käsitleva Euroopa kokkuleppe rakendamise oodatava mõju uuring. Võrdlus praeguse olukorraga), Ecorys, 2013.

⁸ Komisjoni teatis „Siseveetranspordi kvaliteedi tõstmise kohta — NAIADES II”, COM(2013) 623 (final).

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

¹⁰ Market Observation No 12 — Analysis of the economic situation — Autumn 2010, CCNR. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf.

¹¹ Sealsamas.

„Praegu ei ole jõematkelaevade hotellipersonalil kollektiivlepinguid ning palgad lepatakse kokku eraldi. Kuna matkelaevade navigatsioonihooaeg kestab umbes kaheksa kuud, on töötajad väga pikka aega kodust eemal ning talvel pärast hooaja lõppu veedetakse iga-aastane puhkus peamiselt kodus. Selle sektori töötajatel on sageli väga pikad tööpäevad ja olukorra muudab keeruliseks ka asjaolu, et nad on pikaajaliselt majutatud väga väikestes kajutites koos kuni kolme töökaaslasega.”

1.4. Kooskõla Euroopa Liidu muude põhimõtete ja eesmärkidega

EL on võtnud endale kohustuse saavutada eesmärk, et transpordisektoris võetaks kasutusele vähem energiamahukad, keskkonnasõbralikumad ja ohutumad transpordiliigid. Koos raudtee- ja lähimereveoga saab siseveetransport oluliselt kaasa aidata transpordisüsteemi jätkusuutlikkuse suurendamisele. Euroopa integreeritud siseveetranspordi tegevusprogrammi (NAIADES) rakendamist käsitlevas vahearuan¹² osutas komisjon taas sotsiaaldialoogi tähtsusele kõnealuses sektoris ning tunnustas sotsiaalpartnerite läbirääkimisi tööaja üle, mis on tegevusprogrammi NAIADES peatüki „Töökohad ja oskused” üks põhikomponentidest¹³.

Septembris 2013 võttis Euroopa Komisjon vastu NAIADES II paketi, mis hõlmab ajavahemikku 2014–2020¹⁴. See sisaldab teatist, milles on esitatud tegevusprogramm järgmiste valdkondade jaoks: kvaliteetne taristu; kvaliteet innovatsiooni kaudu; turu sujuv toimimine; parem keskkond tänu väiksematele heidetele; siseveetranspordi integreerimine mitmeliigilisse logistikaahelasse ning kvalifitseeritud tööjõud ja kvaliteetsed töökohad.

Töokohtade kvaliteedi ja töötingimuste parandamine, eelkõige olemasolevate õigusaktide läbivaatamine ning täiuslikuma ELi tööohutust ja –tervishoidu reguleeriva õigusraamistiku loomine on dokumendi „Uute oskuste ja töökohtade tegevuskava: Euroopa panus täieliku tööhõive saavutamisse” kontekstis otsustava tähtsusega ülesanded¹⁵.

Ausa konkurentsi ja võrdsete võimaluste tagamine siseveetranspordi sektoris on kooskõlas 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus¹⁶ esitatud eesmärkidega luua tõeliselt ühtne Euroopa transpordipiirkond, kõrvaldades kõik riiklike süsteemide vahelised takistused. Strateegia lahutamatu osa on suurem ühtsus ning sotsiaalsete ja muude standardite jõustamine.

Valgele raamatule lisatud komisjoni talituste töödokumendis on veel täpsustatud, et:

„Sotsiaalpartnerid töötavad välja soovitusi, mis käsitlevad töö- ja elutingimuste parandamist laevadel, konkreetset tööajakorraldust, ELi töökohtade kirjeldust ja mehitamisnõudeid ning väljaõppe ja hariduse miinimumstandardite kehtestamist, samuti soovitusi, mille eesmärk on ära hoida sotsiaalset dumpingut ja ebaausat konkurentsi siseveetranspordi sektoris.”

2. KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA ANALÜÜS

2.1. Sidusrühmadega konsulteerimine

ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikes 1 on sätestatud, et kui ELi tasandi sotsiaalpartnerid soovivad, võivad nad astuda lepingulistesse suhetesse, sh sõlmida kokkuleppeid. ELi toimimise lepingu kohaselt ei pea nad eelnevalt konsulteerima muude huvitatud isikutega.

¹² Komisjoni teatis siseveetranspordi edendamise kohta „NAIADES” — Euroopa integreeritud siseveetranspordi tegevusprogramm, KOM(2006) 6 (lõplik).

¹³ SEK(2011) 453 (lõplik).

¹⁴ Komisjoni teatis „Siseveetranspordi kvaliteedi tõstmise kohta NAIADES II”, COM(2013) 623 (final).

¹⁵ Komisjoni teatis „Uute oskuste ja töökohtade tegevuskava. Euroopa panus täieliku tööhõive saavutamisse”, KOM(2010) 682 (lõplik).

¹⁶ Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava — Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas, KOM(2011) 144 lõplik.

Kuna Euroopa kokkulepe, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris, sõlmiti sotsiaalpartnerite algatusel, peab komisjon andma hinnangu ELi meetmete asjakohasuse kohta selles valdkonnas.

Kooskõlas mõjuhinnangu suunistega¹⁷ koostasid komisjoni töötajad analüüsi, mis on lisatud käesolevale ettepanekule. Proportsionaalses analüüsis antakse hinnang kokkuleppe rakendamise sotsiaal-majandusliku mõju kohta. Välisuuringu raames kokkuleppe rakendamisega kaasneva kulu ja sellest saadava tulu kohta¹⁸ määratlesid konsultandid kõikides liikmesriikides asjaomased ametiasutused ja sotsiaalpartnerid ning küsisid neilt teavet siseriiklike õigusaktide kohta, milles käsitletakse siseveetranspordi sektori töötajate tööaega, ning nende arvamust kokkuleppe rakendamise oodatava mõju kohta.

2.2. Analüüs

Kokkuleppele allakirjutanud osalised esitasid selle Euroopa Komisjonile ning tegid ettepaneku, et kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikega 2 rakendataks kokkulepet nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal.

Kui tööandjad ja töövõtjad taotlevalt ühiselt oma kokkuleppe rakendamist nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikele 2, võib komisjon õigusliku rakendamise taotluse heaks kiita või tagasi lükata, kuid komisjon ei saa muuta kokkuleppe teksti. Komisjon ei saa nõuda, et ELi tasandi sotsiaalpartnerid rakendaksid oma kokkulepet iseseisvalt, sest ELi toimimise lepingu artikli 155 lõike 2 kohaselt on see sotsiaalpartneritele antud õigus.

Seega on komisjonil kaaluda vaid kahe valikuvõimaluse vahel:

1) mitte esitada ELi toimimise lepingu artikli 155 lõike 2 kohast ettepanekut kokkuleppe rakendamiseks nõukogu otsusega (lähteolukord): siseveetranspordi sektori liikuvate töötajate suhtes jäävad kehtima olemasolevad õigusaktid (tööaega käsitlev direktiiv 2003/88/EÜ ja direktiiv 94/33/EÜ noorte kaitse kohta tööl), kuid puuduvad tööaega reguleerivad valdkondlikud Euroopa tasandi õigusaktid.

Lähteolukorrale on iseloomulikud siseriiklikud õigusaktid ja ohutusalsed eeskirjad, mis on kehtestatud kooskõlas rahvusvaheliste lepingutega, nt Reini jõel laevameeskonna liikmete töökorraldust käsitlevate eeskirjadega¹⁹ ja muude sarnaste dokumentidega²⁰. Seda peamiselt piiriülese tegevusega valdkonda käsitlevad siseriiklikud õigusaktid on praegu ja ka edaspidi väga erinevad. ELi tasandil ei ole sätestatud mingeid *ajajuhikutes väljendatud* piiranguid igapäevase ja iganädalase puhkeaja ja -pauside minimaalse või öötöö maksimaalse pikkuse kohta. Lisaks on siseriiklike õigusaktide reguleerimisala liikmesriigiti erinev. Mõnes liikmesriigis kohaldatakse õigusakte üksnes laevameeskonna liikmete ja mõnel juhul ka füüsilisest isikust ettevõtjate suhtes, kuid mitte pardapersonali suhtes. Teistes liikmesriikides kohaldatakse sektori spetsiifilist tööajakorraldust nii laevameeskonna liikmete kui ka pardapersonali suhtes;

2) esitada ELi toimimise lepingu artikli 155 lõike 2 kohane ettepanek kokkuleppe rakendamiseks nõukogu otsusega: direktiivile 2003/88/EÜ tööaja korralduse kohta ja

¹⁷ [Http://ec.europa.eu/governance/impact/commission_guidelines/docs/iag_2009_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/commission_guidelines/docs/iag_2009_en.pdf).

¹⁸ Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo (Siseveetranspordi sektori tööaja korraldamise teatavaid aspekte käsitleva Euroopa kokkuleppe rakendamise oodatava mõju uuring. Võrdlus praeguse olukorraga), Ecorys, 2013.

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

²⁰ Doonau komisjoni soovitusel on sarnased Reini jõel laevameeskonna liikmete töökorraldust käsitlevate eeskirjadega.

direktiivile 94/33/EÜ noorte kaitse kohta tööl lisandub direktiiv, mis sisaldab täpsemaid eeskirju ning siduvaid ja ühtseid määratlusi siseveetranspordi sektori tööajakorralduse kohta.

Kokkulepe hõlmab järgmisi küsimusi: ajaühikutes väljendatud piirangud igapäevase ja iganädalase keskmise tööaja kohta, arvestusperiood, iga-aastane puhkus, töö- ja puhkepäevade määratlus, erisätted seoses hooajatööga reisilaevadel, igapäevane ja -nädalane minimaalne puhkeaeg, vaheajad, maksimaalne tööaeg öösel, erisätted alla 18-aastaste töötajate tööaja kohta, nõuetele vastavuse kontrollimine (edaspidi „kontroll”), hädaolukorrad, tervisekontroll ja öötöötaja üleviimise õigus, ohutuse ja tervise kaitse ning töökorralduse mudelid.

Kokkuleppes on esitatud ajaühikutes väljendatud siduv ja ühine määratlus igapäevase ja -nädalase minimaalse puhkeaja kohta ning töötundide maksimaalse arvu kohta nädalas ja öötöö korral.

Kokkulepet kohaldatakse liikuvate töötajate suhtes, olenemata sellest, kas tegemist on laevameeskonna liikmete või pardapersonaliga. Kooskõlas ELi toimimise lepingus sätestatud piirangutega ei hõlma sotsiaalpartnerite kokkulepe sätteid füüsilisest isikust ettevõtjate tööaja kohta.

Kokkulepe sisaldab sätteid soodsamate õigusnormide kohta (artikkel 17 lõige 1). See tähendab, et kui siseriiklik õigusakt või kollektiivleping sisaldab praegu soodsamaid sätteid, ei tohi neid käesoleva kokkuleppe rakendamiseks muuta.

Käesolev ettepanek on kooskõlas analüüsis esitatud järeldustega valikuvõimaluste eelistuste kohta.

Käesoleva algatuse mõju VKEdele, eelkõige väikestele ja mikroettevõtetele, on piiratud. Väikeettevõtted moodustavad suure osa sektori ettevõtetest. Väikeettevõtete arv Reini piirkonnas on proportsionaalselt suurem kui Doonau piirkonnas. Enamasti on tegemist füüsilisest isikust ettevõtjaga, kes käitab veesõidukit ning on endale ise tööandjaks. Kokkulepet ei kohaldata omanikest käitajate suhtes.

Kokkuleppe sõlmimiseks peetud läbirääkimistel olid VKEd Euroopa Kiprite Liidu poolt hästi esindatud ning nad olid ühed tulisemad kokkuleppe pooldajad, sest nägid kokkuleppes võimalust ühtlustada ja isegi lihtsustada kõnealuse sektoriga seotud tööaja eeskirju.

Liikuvaid töötajaid kasutavaid VKEsid, mis kuuluvad seetõttu kokkuleppe reguleerimisalasse, mõjutab kokkulepe kõige vähem. VKEdele kuuluvad laevad, mis sõidavad Reinil ja Doonaul vastavalt kasutusskeemidele A1 ja A2²¹, millega on juba ette nähtud teatav puhkeaeg (sätted, milles käsitletakse meresõiduohutust).

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1. Õiguslik alus

ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikes 2 on sätestatud, et „*Liidu tasandil sõlmitud kokkuleppeid rakendatakse tööturu osapoolte ja liikmesriikide kehtivate menetluste või tavade kohaselt, artiklis 153 käsitletud küsimustes aga allakirjutanute ühisel taotlusel nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal. Sellest teavitatakse Euroopa Parlamenti.*”

EBU, ESO ja ETFi vahel sõlmitud kokkuleppes käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris. Selles osutatakse töötajatele ning see sisaldab töötajate tervist ja ohutust käsitlevaid sätteid valdkonnas, mille suhtes kohaldatakse ELi

²¹ Kooskõlas Reini jõel kohaldatavate eeskirjadega tähendab kasutusskeem A1, et laeva käitatakse järjest kuni 14 tundi päevas ning kasutusskeem A2, et laeva käitatakse järjest kuni 18 tundi päevas.

toimimise lepingu artikli 153 lõike 1 punkti a. Tegemist on valdkonnaga, mille puhul saab nõukogu otsused vastu võtta kvalifitseeritud häälteenamusega. Artikli 155 lõige 2 on seega sobiv õiguslik alus komisjoni ettepaneku jaoks.

Oma teatises „Sotsiaalse dialoogi kohandamine ja edendamine ühenduse tasandil”²² rõhutas komisjon, et „enne, kui seadusandlik ettepanek nõukogule esitatakse, viib komisjon läbi hindamise, mille käigus kaalutakse lepinguosaliste esindajastaatust, nende volitusi ja iga kollektiivlepingus sisalduva klausli seaduslikkust ühenduse õiguse suhtes ning väikese ja keskmise suurusega ettevõtteid käsitlevate sätete suhtes.”

Kõnealune hinnang on esitatud allpool.

3.2 Kokkuleppe analüüs

3.2.1 Kokkuleppeosaliste esindatus ja nende mandaat.

Sotsiaalpartnerite õigus osaleda konsultatsioonides ja pidada läbirääkimisi kokkulepete üle, mis tõenäoliselt nõukogu otsusega rakendatakse, põhineb nende esindatusel.

Kokkuleppeosalised on Euroopa Siseveetranspordi Liit (EBU), Euroopa Kiprite Liit (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon (ETF). Kõnealused kolm organisatsiooni on siseveetranspordi sektori valdkondliku dialoogikomitee liikmed, mis loodi kooskõlas komisjoni 20 mai 1998. aasta otsusega²³ valdkondlike dialoogikomiteede loomise kohta, et edendada sotsiaalpartnerite dialoogi Euroopa tasandil. Komisjon hindab välisuuringute abil korrapäraselt Euroopa sotsiaaldialoogis osalevate sotsiaalpartnerite esindatust. Siseveetranspordi sektorit hõlmava viimase representatiivsusuuringu teostas kolmepoolne organ Euroopa Elu- ja Töötingimuste Parandamise Fond (Eurofound) ning see avaldati 2010. aastal²⁴.

Allakirjutanute esitatud teave kinnitab, et nad esindavad konkreetset majandussektorit ning on organiseerunud Euroopa tasandil. Nad on koondavad organisatsioone, mis on liikmesriikide tööturu osapoolte struktuuri lahutamatu ja tunnustatud osa, suudavad pidada läbirääkimisi kokkulepete sõlmimiseks ning on esindatud mitmes liikmesriigis. Lisaks on neil vajalik struktuur, et osaleda tõhusalt valdkondliku dialoogikomitee töös.

Nende organisatsioonide poolt alla kirjutatud kokkuleppes käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris. Allakirjutanud on edastanud teabe oma esindajastaatuse kohta, mille kohaselt on siseveetranspordi sektori nii kauba- kui ka reisijateveo liikuvad töötajad ja tööandjad piisavalt esindatud.

Tööandjate poolel esindab Euroopa Siseveetranspordi Liit (EBU)²⁵ siseveelaevanduse (kauba- ja reisijatevedu) riiklikke organisatsioone kaheksas ELi liikmesriigis²⁶ ja Euroopa Kiprite Liit (ESO)²⁷ esindab siseveetranspordi erasektori laevaettevõtjaid (kipreid, kes on füüsilisest isikust ettevõtjad) viies liikmesriigis²⁸. Nendel kahel organisatsioonil on esindused üheksas liikmesriigis. Esindavusuuringus kinnitati, et „organisatsioonidel EBU ja ESO on selle sektori

²² Komisjoni teatis „Sotsiaalse dialoogi kohandamine ja edendamine ühenduse tasandil”, KOM(1998) 322 (lõplik).

²³ Komisjoni otsus 98/500/EÜ, 20. mai 1998, mis käsitleb sektoritevaheliste dialoogikomiteede asutamist sotsiaalpartnerite vahelise dialoogi hõlbustamiseks Euroopa tasandil (EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27).

²⁴ Euroopa Elu- ja Töötingimuste Parandamise Fond (2010), „Representativeness of the European social partner organisations: Inland waterway transport” (Esindatus Euroopa sotsiaalpartnerite organisatsioonides – Siseveetransport) (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

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

²⁶ Belgia, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Prantsusmaa, Luksemburg, Madalmaad, Austria ja Rumeenia.

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

²⁸ Belgia, Saksamaa, Prantsusmaa, Madalmaad ja Poola.

häälekandjana Euroopas oluline tähtsus, kuigi mõlemasse organisatsiooni kuulub esinduste kaudu üksnes osa ELi liikmesriikidest.”

Ametiühingute poolelt kirjutas kokkuleppele alla Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon (ETF),²⁹ mille siseveeteede osakond koondab riiklike transpordiametiühingute esindajaid ja ametnikke, kes kaitsevad selle sektori töötajate (kauba- ja reisijatevedu, eelkõige hotelli- ja matkelaevad) huve. ETF esindab 17 liikmesriigi³⁰ siseveetranspordi sektori töötajate organisatsioone. Enamik nendest organisatsioonidest osalevad kollektiivläbirääkimistes riiklikul tasandil.

Kuna organisatsioonid EBU, ESO ja ETF ei ole esindatud kõigis ELi liikmesriikides, saatsid nad 2009. aasta novembris läbirääkimiste protsessi läbipaistvuse tagamiseks ühise kirja kõikide liikmesriikide transpordi- ja tööhõive ministriumitele, et teavitada neid läbirääkimiste sisust, ning palusid edastada teabe asjaomastele riiklikele sotsiaalpartnerite organisatsioonidele. Nimetatud kirjale ei saadud ühtegi ametlikku vastust.

Euroopa Elu- ja Töötingimuste Parandamise Fondi (Eurofound) läbiviidud uurimuse käigus ei tuvastatud ühtegi muud Euroopa tasandil tegutsevat valdkondlikku sotsiaalpartnerit.

Seetõttu järeldeb komisjon, et EBU, ESO ja ETF on ainsad organisatsioonid, mis esindavad siseveetranspordi sektori mõlemaid osapooli ELi tasandil.

Kokkuleppele allakirjutanud osalised kinnitasid oma 16. märtsi 2012. aasta kirjas komisjonile, et neil on siseriiklike esinduste antud volitus läbirääkimiste pidamiseks ja kokkuleppe sõlmimiseks.

Kokkuvõtteks võib nentida, et kokkuleppele allakirjutanud osalistel oli piisav esindajastaatus nii siseveetranspordi sektoris üldiselt kui ka töötajate ja tööandjate osas, keda lepingu sätted võivad hõlmata, ning nad olid saanud oma riigi tasandi liikmetelt volituse läbirääkimiste pidamiseks ja kokkuleppe sõlmimiseks.

3.2.2 Kokkuleppe klauslite õiguspärasus

Komisjon on kontrollinud kõiki kokkuleppe klausleid ega ole leidnud ühtegi, mis oleks vastuolus ELi õigusega.

Kohustused, mida võidakse liikmesriikide suhtes kehtestada, ei tulene otseselt sotsiaalpartnerite sõlmitud kokkuleppest: need tulenevad pigem kokkuleppe rakendamisest nõukogu otsuse alusel.

Kokkuleppe hõlmab vaid ELi toimimise lepingu artikli 153 lõikes 1 loetletud valdkondi.

Kokkuleppe artikkel 17 sisaldab kaitse taseme säilitamise klauslit, millega tagatakse töötajatele kehtiva kaitse taseme säilitamine. Samuti on nõukogu direktiivi ettepanekusse lisatud vajalikud liidu õigustikuga ette nähtud kaitsemeetmed, sealhulgas soodsama kohtlemise ja kaitse taseme säilitamise klausel— (vt artikkel 2).

3.3 Subsidiaarsus ja proportsionaalsus

Kohaldatakse subsidiaarsuse põhimõtet, sest ettepanek ei kuulu ELi ainupädevusse.

Ettepanekuga nähakse ette täpsemad sätted tööajadirektiivi artikli 14 tähenduses. Artiklis 14 osutatakse, et täpsemad nõuded sätestatakse ühenduse õigusaktidega. Seetõttu on ettepaneku eesmärki võimalik saavutada ainult ELi tasandil.

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

³⁰ Belgia, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Taani, Saksamaa, Hispaania, Prantsusmaa, Itaalia, Läti, Luksemburg, Madalmaad, Austria, Poola, Portugal, Rumeenia, Soome ja Ühendkuningriik.

Vajadus ELi meetmete järele on põhjendatud ka asjaoluga, et siseveetransport on rahvusvaheline transpordiviis, mis hõlmab enamasti piiriülest tegevust Euroopa siseveetranspordi võrgustiku raames. Selleks et vältida ebaausat konkurentsi, mis on tingitud tööajaeeskirjade suurest erinevusest liikmesriigiti, on kõnealuses sektoris vaja kehtestada tööaja kohta ELi tasandi miinimumnõuded.

Lähtudes sellest vajadusest ja kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikega 1 sõlmisid sotsiaalpartnerid Euroopa Liidu tasandil kokkuleppe ning taotlesid ELi toimimise lepingu artikli 155 lõike 2 kohaselt selle kokkuleppe rakendamist nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal. Direktiividega on juba kehtestatud erinõuded tsiviillennunduse liikuvate transporditöötajate³¹, piiriüleste raudteeteenuste osutamise³² ja meremeeste³³ suhtes, mis põhinevad asjaomaste sektorite sotsiaalpartnerite sõlmitud Euroopa tasandi kokkulepetel.

Seepärast on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

Direktiivi ettepanek vastab proportsionaalsuse nõudele saavutatavate eesmärkide kehtestamise ulatuses ja sellega kehtestatakse miinimumstandardid.

Seetõttu jäetakse konkreetsete rakendusmeetmete valiku suhtes ruumi paindlikkusele.

3.4 Õigusakti valik

Kavandatud õigusakt on direktiiv. ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikes 1 on mõistet „otsus” kasutatud selle üldises tähenduses, et õigusakti saaks valida lähtuvalt ELi toimimise lepingu artiklist 288. Komisjoni ülesanne on teha ettepanek kõnealuses artiklis osutatud kolmest siduvast õigusaktist (määrus, direktiiv, otsus) kõige sobivama kohta.

ELi toimimise lepingu artiklis 296 on sätestatud, et *„kui aluslepingutes ei täpsustata vastuvõetava õigusakti liiki, otsustavad institutsioonid selle igal üksikul juhul, lähtudes kohaldatavast menetlusest ja proportsionaalsuse põhimõttest.”*

Käesoleval juhul, võttes arvesse sotsiaalpartnerite kokkuleppe liiki ja sisu, on selge, et seda on kõige parem kohaldada sätete kaudu, mis võetakse liikmesriikide ja/või sotsiaalpartnerite poolt üle liikmesriigi siseriiklikku õigusesse. Kõige sobivam õigusakt on seega nõukogu direktiiv.

Samuti on komisjon seisukohal, et kokkulepet ei tuleks inkorporeerida, vaid see tuleks ettepanekule lisada.

3.5 Euroopa Parlamendi teavitamine

ELi toimimise lepingu artikli 155 lõike 2 kohaselt tuleb Euroopa tasandi kokkulepetest, mida rakendatakse nõukogu otsusega, teavitada Euroopa Parlamenti.

³¹ Nõukogu direktiiv 2000/79/EÜ, 27. november 2000, mis käsitleb Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse (AEA), Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF), Euroopa Lennumeeskonnaliikmete Liidu (ECA), Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühenduse (ERA) ja Rahvusvahelise Lennutranspordiettevõtjate Ühenduse (IACA) sõlmitud kokkulepet tsiviillennunduse lennupersonali tööaja korralduse kohta (EÜT L 302, 1.12.2000, lk 57–60).

³² Nõukogu direktiiv 2005/47/EÜ, 18. juuli 2005, Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahelise raudteesektoris piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste mõningaid aspekte käsitleva kokkuleppe kohta (ELT L 195, 27.7.2005, lk 15–17).

³³ Nõukogu direktiiv 1999/63/EÜ, 21. juuni 1999, milles käsitletakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditööstuse Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta – Lisa: Euroopa kokkulepe meremeeste tööaja korralduse kohta (EÜT L 167, 2.7.1999, lk 33–37).

Komisjon on edastanud oma ettepaneku, et Euroopa Parlament saaks soovi korral teatada oma arvamuse komisjonile ja nõukogule.

3.6 Ettepaneku sisu

Ettepaneku ülesehitus on järgmine:

Artikkel 1

Artikkel 1 piirdub sotsiaalpartnerite kokkuleppe siduvaks tegemisega ning see on ELi toimimise lepingu artikli 155 lõike 2 alusel vastu võetud nõukogu otsuse eesmärk.

Artikkel 2

Artiklis 2 sätestatakse, et direktiiviga nähakse ette üksnes miinimumnõuded ning liikmesriikidele jäetakse vabad käed võtta vastu meetmed, mis on asjaomases piirkonnas töötajate jaoks soodsamad. Artikli eesmärk on tagada selgesõnaliselt töötajate jaoks juba saavutatud kaitstuse tase ja kindlustada, et kohaldatakse ainult soodsamaid töökaitse standardeid.

Artiklid 3–6

Artiklid 3–6 sisaldavad tavapäraseid sätteid liikmesriikide siseriiklikku õigusesse ülevõtmise kohta, sealhulgas kohustust näha ette tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Artiklis 5 osutatakse direktiivi jõustumiskuupäevale.

3.7 Üksikasjalik selgitus ettepaneku lisa sätete kohta

Artikkel 1 (Reguleerimisala)

Artiklis on selgitatud, et kokkulepet kohaldatakse ainult liikuvate töötajate suhtes, kes töötavad laevameeskonna või pardapersonali liikmena veesõiduki pardal, mida kasutatakse siseveetranspordis ärilistel eesmärkidel. Artikli 1 lõikes 2 on sätestatud, et kokkulepe ei hõlma omanikest käitajaid, vaatamata sellele, et sotsiaalkindlustuse seisukohast on nad neile endile kuuluva ettevõtte töötajad.

Artikli 1 lõikega 3 on kehtestatud seos kokkuleppe ning liikmesriikide ja rahvusvaheliste sätete vahel, milles käsitletakse puhkeaega laevaohutuse eesmärgil. Nende sätete erinevuse korral kohaldatakse töötajate tervise ja ohutuse seisukohast kõige soodsamaid sätteid.

Artikli 1 lõikega 4 nähakse ette, et teatavatel tingimustel võib kokkulepe hõlmata ka liikuvaid töötajaid, kes töötavad ELi liikmesriigi territooriumil veesõiduki pardal, mida ei kasutata siseveetranspordis ärilistel eesmärkidel ja kelle töötingimused on reguleeritud kollektiivtöölepinguga.

Artikkel 2 (Mõisted)

Kokkuleppes on kasutatud mitmesuguseid mõisteid: veesõiduk, reisilaev, tööaeg, puhkeaeg, puhkepäev, siseveetranspordiettevõtja, töögraafik, öötöö, öötöötaja, vahetustega töötaja, pardapersonal, liikuv töötaja ja hooaeg. Artiklis 2 on sätestatud kokkuleppes kasutatavate mõistete tähendused.

Artikkel 3 (Tööaeg ja arvestusperiood)

Artikli 3 lõikega 1 on kehtestatud, et standardne päevane tööaeg kestab kaheksa tundi. Artikli 3 lõikega 2 on ette nähtud, et kooskõlas tööajadirektiivi artikliga 6 on keskmine nädalane tööaeg 48 tundi.

Artikli 3 lõikes 2 on sätestatud, et maksimaalne arvestusperiood on 12 kuud. Arvestusperiood on keskmise nädalase tööaja arvutamiseks kasutatav kõige pikem ajavahemik.

Seetõttu on artikli 3 lõike 3 kohaselt maksimaalne tööaeg 2 304 tundi. Põhipuhkus ja haiguspuhkus jäetakse arvutusest välja. Töösuhete puhul, mille kestus on lühem kui arvestusperiood, arvutatakse maksimaalne lubatud tööaeg proportsionaalse arvestuse alusel.

Artikkel 4 (Päevane ja nädalane tööaeg)

Artikli 4 lõikes 1 on sätestatud maksimaalne tööaeg 24tunnise ajavahemiku jooksul ja maksimaalne tööaeg seitsmepäevase ajavahemiku jooksul.

Artikli 4 lõikes 2 on sätestatud, et teatava töögraafiku korral ei tohi keskmine nädalane tööaeg nelja kuu lõikes ületada 72 tundi. Selle sättega võetakse arvesse sektoris kasutatavaid töögraafikuid ja tegevusetu aja suurt osatähtsust pardal viibimise ajal.

Artikkel 5 (Töö- ja puhkepäevad)

Siseveetranspordi sektoris esineb mitmesugust töökorraldust. Paljudel juhtudel töötavad liikuvad töötajad mitu päeva järjest pardal, et veeta puhkeaeg kodus. Artikli 5 lõikes 1 on sätestatud maksimummäär: järjest võib töötada mitte rohkem kui 31 päeva

Artikli 5 lõikes 2 on selgitatud, et 1:1 rütmis töötaval töötajal on võrdne arv töö- ja puhkepäevi. Sellise töökorralduse puhul on järjestikuste tööpäevade järel sama palju puhkepäevi. Artiklis nimetatud tingimustel võib teha nendest eeskirjadest erandeid.

Artikli 5 lõikega 3 kehtestatakse arvutusmeetod minimaalse järjestikuste puhkepäevade arvutamiseks, kui töökorraldus hõlmab rohkem töö- kui puhkepäevi. Need puhkepäevad antakse vahetult pärast järjestikku töötatud tööpäevi.

Artikkel 6 (Hooajatöö reisilaevadel)

Selleks et võtta arvesse hooajatöö eripära reisilaevadel, on artiklis 6 sätestatud tööaja ülemmäärad – 12 tundi 24tunnise ajavahemiku jooksul ja 72 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul – mida võidakse kohaldada kõigi liikuvate töötajate suhtes reisilaeva pardal.

Artikli 6 lõikega 2 on nõutud, et töötajad saaksid iga tööpäeva kohta 0,2 puhkepäeva. Iga 31-päevase perioodi jooksul tuleb anda 2 puhkepäeva.

Artikli 6 lõikes 3 on sätestatud, et puhkepäevi tuleb anda ja keskmist maksimaalset iganädalast 48tunnist tööaega kohaldada kooskõlas kollektiivlepingutega või nende puudumise korral siseriiklike õigusaktidega.

Artikkel 7 (Puhkeaeg)

Selleks et kaitsta töötajate tervist ja ohutust, on kõnealuses artiklis sätestatud puhkeaeg väljendatud ajaühikutes: 10 tundi 24tunnise ajavahemiku jooksul 84 tundi mis tahes seitsmepäevase ajavahemiku jooksul.

Artikkel 8 (Puhkepaus)

Artikliga 8 on igale töötajale, kelle päevane tööaeg on pikem kui 6 tundi, ette nähtud puhkepaus. Puhkepausi kestus ja tingimused määratakse kindlaks kollektiivlepinguga või selle puudumisel siseriiklike õigusaktidega.

Artikkel 9 (Maksimaalne öine tööaeg)

Artiklis 9 on sätestatud, et arvestades öise tööaja kestuseks seitse tundi, võib öise tööaja kestus olla seitsmepäevase ajavahemiku jooksul kuni 42 tundi.

Artikkel 10 (Iga-aastane puhkus)

Artikliga 10 on kehtestatud, et iga-aastase puhkuse minimaalne kestus on vähemalt neli nädalat, seda ei või asendada hüvitisega, välja arvatud töösuhte lõpetamise korral. See artikkel on kooskõlas tööajadirektiivi artikliga 7, mida juba kohaldatakse liikuvate töötajate suhtes.

Artikkel 11 (Alaealiste kaitse)

Siseveetranspordi sektori alla 18-aastaste liikuvate töötajate suhtes kehtivad direktiivi 94/33/EÜ (noorte kaitse kohta tööl)³⁴ sätted.

Artikli 11 lõike 2 kohaselt võivad liikmesriigid lubada rakendada noori, kes on vanemad kui 16 aastat ja kelle suhtes siseriiklike õigusaktide kohaselt ei kehti enam koolikohustus, öötööl ka siis, kui see on direktiivi 94/33/EÜ kohaselt keelatud. Öötöö peab olema vajalik koolituskursuse eesmärgi saavutamiseks, noortele tuleb anda piisav kompenseeriv puhkeaeg ja direktiivi 94/33/EÜ artiklis 1 sätestatud eesmärgi ei tohi seada kahtluse alla.

Artikkel 12 (Kontroll)

Artikli 12 lõikes 1 on sätestatud, et säilitatavad dokumendid peavad kajastama iga töötaja päevast ja nädalast tööaega, et teha kindlaks vastavus kokkuleppe tööaega käsitlevatele sätetele (artiklid 3–7, 9–11 ja 13).

Artikli 12 lõikega 2 on nõutud, et andmeid tööaja kohta säilitatakse pardal vähemalt kuni arvestusperioodi lõpuni.

Artikli 12 lõikega 3 on ette nähtud, et nii tööandja kui ka töötaja kontrollivad neid andmeid ja kinnitavad need korrapäraste ajavahemike järel.

Artikli 12 lõikes 4 on sätestatud minimaalne teave, mida osutatud andmed peavad sisaldama.

Artikli 12 lõikega 5 on ette nähtud, et töötajale antakse koopia tema kohta täidetud vastavate andmete kohta ning töötaja peab koopia säilitama ühe aasta jooksul.

Artikkel 13 (Hädaolukord)

³⁴ Nõukogu direktiiv 94/33/EÜ, 22. juuni 1994, noorte kaitse kohta tööl (EÜT L 216, 20.8.1994).

Artikli 13 lõikega 1 on ette nähtud, et hädaolukorras võib laevajuht või laevajuhi esindaja nõuda, et töötaja teeks ületunnitööd, mis on vajalik isikute, lasti või laeva ohutuse tagamiseks või abi osutamiseks hättasattunud isikule või laevale.

Artikli 13 lõikes 2 on sätestatud, et sellises olukorras võib laevajuht või laevajuhi esindaja nõuda, et töötaja teeks ületunnitööd, kuni normaalne olukord on taastatud.

Artikli 13 lõike 3 kohaselt on laevajuht või tema esindaja kohustatud andma kõikidele graafikujärgsel puhkeajal töötanud töötajatele piisavalt korvav puhkeaeg võimalikult kiiresti pärast seda, kui normaalne olukord on taastatud.

Artikkel 14 (Tervisekontroll)

Artikli 14 lõikega 1 on ette nähtud töötajate õigus iga-aastasele tasuta tervisekontrollile. Tervisekontrollis tuleb pöörata tähelepanu eelkõige nendele tingimustele või sümptomitele, mis võivad olla tingitud tööst veesõidukil minimaalsete päevaste puhkeaegade või minimaalsete puhkepäevade juures vastavalt kokkuleppe artiklitele 5 ja 6.

Artikli 14 lõikega 2 on sätestatud, et kui öötöötajad kannatavad öötööst tingitud tervisehäirete all, tuleb nad viia üle päevasele tööle.

Artikli 14 lõigetes 3 ja 4 on sätestatud, et iga-aastase tasuta tervisekontrolli suhtes kohaldatakse arstisaladuse nõuet ning seda võib läbi viia riikliku tervishoiusüsteemi raames.

Artikkel 15 (Töötervishoid- ja ohutus)

Artikli 15 lõikes 1 on sätestatud, et öötöötajatele ja vahetustega töötajatele tagatakse nende töö iseloomule vastav tööohutus ja tervise kaitse.

Artikli 15 lõikega 2 on ette nähtud, et öötöötajate ja vahetusega töötajate ohutuse tagamiseks ja tervise kaitseks rakendatavad kaitse- ja ennetusteenused või -vahendid peavad olema samaväärsel tasemel teiste töötajate puhul kasutatavatega. Osutatud vahendid ja teenused peavad olema kogu aeg kättesaadavad. Artikli 15 sätted on kooskõlas tööajadirektiivi artikliga 12, mida juba kohaldatakse liikuvate töötajate suhtes.

Artikkel 16 (Töökorraldus)

Artikliga on hõlmatud olukorrad, kus tööandja soovib korraldada töö teatava rütmi kohaselt. Sellises olukorras tuleb arvesse võtta põhimõtet, et sõltuvalt tegevusvaldkonnast ning töötervishoiu ja -ohutuse eeskirjadest tuleb tööd kohandada töötaja järgi, et leevendada monotoonset või kindlaksmääratud tööritmi. See säte on kooskõlas tööajadirektiivi artikliga 13, mida kohaldatakse liikuvate töötajate suhtes.

Artikkel 17 (Lõppsätted)

See artikkel sisaldab klauslit soodsamate sätete kohta: liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada kokkuleppega samaväärseid või sellest soodsamaid sätteid.

Artikli 17 lõikes 2 on sätestatud kaitse taseme säilitamise põhimõte ja lõikes 3 on sätestatud, et sotsiaalpartnerid peavad siseveetranspordi sektori Euroopa sotsiaaldialoogi komitee raames jälgima kokkuleppe rakendamist ja kohaldamist, eelkõige seoses töötervishoiu ja tööohutusega.

Artikli 17 lõikega 4 nähakse ette, et kaks aastat pärast ülevõtmisperioodi lõppu, mis on sätestatud käesoleva ettepaneku artiklis 4, vaatavad kokkuleppele allakirjutanud osalised asjaomase kokkuleppe läbi.

4. MÕJU EELARVELE

Käesolev ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

5. LISATEAVE

Liikmesriigid peavad komisjonile edastama direktiivi riiklikku õigusse ülevõtvate sätete tekstid ning nende sätete ja kõnealuse direktiivi vastavustabeli.

Sageli puuduvad liikmesriikides konkreetsed õigusaktid, milles käsitletakse otseselt direktiiviga hõlmatud töötajate kategooriaid. Seega on õigusakti ettepanekuga hõlmatud küsimused liikmesriikides sageli sätestatud mitmes õigusaktis (tööseadus, tervishoiu- ja ohutusalsed õigusaktid, valdkondlikud õigusaktid), mis nõuab süsteemset käsitusviisi ja tõlgendamist.

Ettepanek sisaldab ka mitut varem käsitlemata küsimust, sest tööajadirektiivi artikli 20 kohaselt jäeti need direktiivi üldsätetest välja. Üheselt mõistetavat teavet nende uute sätete ja lahenduste ülevõtmise kohta on vaja selleks, et tagada vastavus ettepanekus esitatud miinimumstandarditele. See võimaldab komisjonil tagada direktiivi nõuete rakendamise, mis on ette nähtud, et kaitsta töötajate tervist ja ohutust, võimaldada ettevõtjatele suuremat paindlikkust ja edendada ettevõtjate ausat konkurentsi.

Selgitavate dokumentide esitamisega kaasnev hinnanguline täiendav halduskoormus on proportsionaalne (see on ühekordne ega eelda paljude organisatsioonide kaasamist). Selgitavate dokumentide koostamine on tõhusam, kui seda teevad liikmesriigid.

Eespool öeldut silmas pidades tehakse ettepanek, et liikmesriigid teavitaksid komisjoni ülevõtmismeetmetest, esitades ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi sätete ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel.

Ettepanek:

NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega rakendatakse Euroopa Siseveetranspordi Liidu (EBU), Euroopa Kiprite Liidu (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahel sõlmitud kokkulepe, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 155 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping”) artikli 155 lõike 2 kohaselt võivad sotsiaalpartnerid ühiselt taotleda, et nende vahel sõlmitud liidu tasandi kokkuleppeid rakendataks nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal.
- (2) Euroopa Siseveetranspordi Liit (EBU), Euroopa Kiprite Liit (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon (ETF) teatasid komisjonile oma soovist pidada läbirääkimisi kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikega 1, et sõlmida liidu tasandil kokkulepe.
- (3) 15. veebruaril 2012 sõlmisid Euroopa Siseveetranspordi Liit (EBU), Euroopa Kiprite Liit (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon (ETF) Euroopa kokkuleppe, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris (edaspidi „kokkulepe”).
- (4) Kokkuleppes esitatakse komisjonile ühine taotlus rakendada see kokkulepe nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal vastavalt aluslepingu artikli 155 lõikele 2.
- (5) Aluslepingu artikli 288 tähenduses on kokkuleppe rakendamiseks sobiv õigusakt direktiiv.
- (6) Komisjon on koostanud ettepaneku direktiivi kohta vastavalt oma 20. mai 1998. aasta teatisele sotsiaalse dialoogi kohandamise ja edendamise kohta ühenduse tasandil,³⁵ võttes arvesse allakirjutanute esindajastaatust ning kokkuleppe iga klausli seaduslikkust.
- (7) Kokkuleppes kasutatud ja konkreetselt määratlemata mõistete puhul lubatakse liikmesriikidel määratleda need kooskõlas riigisisese õiguse ja tavadega, nagu seda tehakse ka muude sotsiaalpoliitikat käsitlevate samu mõisteid kasutavate direktiivide puhul, tingimusel et need määratlused on kokkuleppe sisuga kooskõlas.

³⁵

KOM(1998) 322 (lõplik).

- (8) Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi rakendamise usaldada sotsiaalpartneritele nende ühise taotluse alusel, tingimusel et nad võtavad kõik vajalikud meetmed, et igal ajal tagada käesoleva direktiiviga nõutud tulemused.
- (9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/88/EÜ³⁶ on sätestatud tööaja korraldust käsitlevad tervishoiu ja ohutuse miinimumnõuded, sealhulgas siseveetranspordi sektori töötajate jaoks.
- (10) Käesolevas direktiivis ja kokkuleppes sätestatakse direktiivi 2003/88/EÜ artikli 14 kohaldamiseks täpsemad nõuded seoses siseveetranspordi sektori liikuvate töötajate tööaja korraldamisega.
- (11) Direktiivi sätetega ei tohiks piirata liidu kehtivate sätete kohaldamist, mis on täpsemad või tagavad siseveetranspordi sektori liikuvatele töötajatele parema kaitse.
- (12) Käesolevat direktiivi ei saa kasutada selleks, et põhjendada töötajate kaitstuse üldise taseme vähendamist kokkuleppega hõlmatud valdkondades.
- (13) Käesolevas direktiivis ja kokkuleppes sätestatakse miinimumnõuded; liikmesriigid ja sotsiaalpartnerid võivad säilitada või kehtestada soodsamad sätted.
- (14) Komisjon on teavitanud Euroopa Parlamenti vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikele 2 ning esitanud ettepaneku direktiivi kohta koos kokkuleppe tekstiga.
- (15) Käesolevas direktiivis järgitakse Euroopa Liidu põhiõiguste hartaga tunnustatud aluspõhimõtteid ja põhiõigusi ning eelkõige selle artiklit 31.
- (16) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt kaitsta töötajate tervist ja ohutust valdavalt piiriüleses sektoris, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning see on paremini saavutatav liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artikli 5 lõikes 3 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 lõikes 4 sätestatud proportsionaalsuse põhimõttega ei lähe käesolev direktiiv kaugemale sellest, mis on vajalik nimetatud eesmärkide saavutamiseks.
- (17) Kokkuleppe rakendamine aitab kaasa ELi toimimise lepingu artikli 151 eesmärkide saavutamisele,
- (18) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta³⁷ kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu selgitavat dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et selliste dokumentide edastamine on põhjendatud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesoleva direktiiviga rakendatakse ELi toimimise lepingu artikli 155 lõike 2 kohaselt Euroopa Siseveetranspordi Liidu (EBU), Euroopa Kiprite Liidu (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahel 15. veebruaril 2012 Euroopa tasandil sõlmitud kokkulepet, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

³⁶ ELT L 299, 18.11.2003, lk 9–19.

³⁷ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada käesoleva direktiivi sätetest soodsamad sätted.
2. Käesoleva direktiivi rakendamine ei õigusta töötajate üldise kaitstuse taseme alandamist direktiiviga reguleeritavas valdkonnas. See ei piira liikmesriikide ja sotsiaalpartnerite õigust kehtestada olukorra muutudes teistsuguseid õiguslikke, halduslikke või lepingulisi meetmeid kui need, mis kehtivad käesoleva direktiivi vastuvõtmise ajal, tingimusel et alati täidetakse direktiiviga ette nähtud miinimumnõudeid.
3. Käesoleva direktiivi kohaldamise ja tõlgendamisega ei piirata selliste liidu või riiklike sätete, tavade või meetmete kohaldamist, millega nähakse asjaomastele töötajatele ette soodsamad tingimused.

Artikkel 3

Liikmesriigid määravad kindlaks karistused, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastu võetud riiklike sätete rikkumise korral. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 4

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. detsembriks 2016. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 6

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.
Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*