



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Predlog

DIREKTIVA SVETA

**o izvajanju Evropskega sporazuma, sklenjenega med Evropsko čolnarsko unijo (EBU),
Evropsko organizacijo kapitanov (ESO) in Evropsko federacijo delavcev v prometu
(ETF), o nekaterih vidikih organizacije delovnega časa za prevoz po celinskih plovnih
poteh**

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1. Namen

Sektorski socialni partnerji na področju prevoza po celinskih plovnihi poteh na ravni EU (Evropska čolnarska unija, Evropska organizacija kapitanov in Evropska federacija delavcev v prometu) so na lastno pobudo s pogajanjem dosegli sporazum o nekaterih vidikih organizacije delovnega časa za prevoz po celinskih plovnihi poteh v skladu s členom 155(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Menili so, da Direktiva 2003/88/ES¹ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o delovnem času) ne zadovoljuje potreb sektorja.

Pogajanja so potekala od januarja 2008 do novembra 2011. Evropski sporazum o nekaterih vidikih organizacije delovnega časa za prevoz po celinskih plovnihi poteh (v nadaljnjem besedilu: Sporazum) je bil sklenjen 15. februarja 2012. Podpisnice so Sporazum predložile Evropski komisiji in zahtevale, da se v skladu s členom 155(2) PDEU izvaja s sklepom Sveta, sprejetim na predlog Komisije.

1.2. Obstoječe določbe v zvezi s predlogom

Delovni čas mobilnih delavcev na področju prevoza po celinskih plovnihi poteh v EU ureja Direktiva 2003/88/ES, ki določa skupne minimalne standarde za organizacijo delovnega časa v zvezi z dnevnim in tedenskim počitkom, številčnimi omejitvami tedenskega delovnega časa, letnim dopustom in nočnim delom v interesu zdravja in varnosti delavcev pri delu.

Dejavnosti mobilnih delavcev v različnih prometnih sektorjih, vključno s celinskimi plovnihi potmi, so bile prvotno izključene iz področja uporabe direktive o delovnem času iz leta 1993². V področje uporabe so bile vključene s spremembo Direktive leta 2000, ki je začela učinkovati 1. avgusta 2003³. Vendar takrat ni bilo mogoče doseči sporazuma o vključitvi vseh takih delavcev v področje uporabe splošnih pravil Direktive glede minimalnega dnevnega in tedenskega počitka ali omejitev nočnega dela, in sicer zaradi posebnih delovnih pogojev in posebnosti njihovih dejavnosti. Zato je bilo določeno⁴, da morajo države članice sprejeti potrebne ukrepe za zagotovitev, da so taki delavci upravičeni do „ustreznega počitka“⁵, ne da bi bilo to količinsko opredeljeno.

Vendar pa člen 14 direktive o delovnem času⁶ dovoljuje druge instrumente EU za določitev podrobnejših zahtev glede delovnega časa za posamezne poklice ali dejavnosti. Ta predlog zdaj določa take zahteve za mobilne delavce na področju prevoza po plovnihi celinskih poteh. Sporazum, ki so ga sklenili socialni partnerji na področju prevoza po celinskih plovnihi poteh, upošteva direktivo o delovnem času in predlaga različne posebne zahteve v skladu s posebnostmi sektorja, zlasti v zvezi z referenčnim obdobjem. Poleg tega določa najmanjše število ur dnevnega in tedenskega počitka ter največje število ur nočnega dela za upoštevanje

¹ Direktiva 2003/88/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. novembra 2003 o določenih vidikih organizacije delovnega časa, UL L 299, 18.11.2003, str. 9–19.

² Člen 1(3) Direktive 93/104/ES o določenih vidikih organizacije delovnega časa, UL L 307, 13.12.1993, str. 18 („direktiva iz leta 1993“).

³ Člen 1(1) Direktive 2000/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta o spremembah Direktive Sveta 93/104/ES o določenih vidikih organizacije delovnega časa, s katerimi se vključijo sektorji in dejavnosti, ki so iz te direktive izključeni, UL L 195, 1.8.2000, str. 41 („direktiva iz leta 2000“).

⁴ Glej uvodni izjavi 3 in 11 direktive iz leta 2000 ter člen 17a, kot je bil vstavljen z direktivo iz leta 2000 (ustreza členu 20 direktive o delovnem času).

⁵ Kot je opredeljeno v členu 2(9) direktive o delovnem času.

⁶ Člen 14 Direktive 2003/88/ES ustreza členu 14 direktive iz leta 1993; za razlago glej sodbo z dne 4. oktobra 2001 v zadevi *Bowden proti Tufnalls Parcels Express*, C-133/00.

posebnih delovnih pogojev in posebnosti sektorja. Sporazum se uporablja za navigacijsko osebje (člane posadke) in ladijsko osebje, zajema komercialni tovorni in potniški prevoz ter vsebuje posebne določbe za sezonsko delo na potniških ladjah. Ne uporablja se za osebe, ki upravljajo plovila za lastni račun (lastniki-upravljalci).

1.3. Splošno ozadje

V EU z 28 državami članicami približno 42 200 oseb dela neposredno na področju prevoza po celinskih plovniških poteh, od tega je 31 000 mobilnih delavcev (73 %) ⁷. V sektorju prevoza po celinskih plovniških poteh deluje približno 9 650 podjetij. V zahodnem delu Evrope prevladujejo mala podjetja, ki imajo v lasti oz. upravljajo eno plovilo. Po drugi strani so na Donavi lastniki čolnov z enim plovilom izjema. Skupaj je v Evropi več kot 16 000 plovil (prevoz suhega tovora, prevoz s tankerji, vlačilci in potisni čolni). Več kot 75 % prevoza po celinskih plovniških poteh v EU predstavlja čezmejni prevoz ⁸.

Na letni ravni omrežje celinskih plovniških poti v EU predstavlja 140 milijard tonskih kilometrov tovarnega prometa. Omrežje vključuje približno 37 000 kilometrov celinskih plovniških poti (reke, jezera in kanali) v 20 državah članicah. Prevoz po celinskih plovniških poteh je tih, energijsko učinkovit način prevoza blaga. Ima ključno vlogo pri logistiki prevoza blaga iz evropskih morskih pristanišč do njihove končne destinacije. Njegova poraba energije na tonski kilometer prepeljanega blaga predstavlja približno 17 % porabe v cestnem prevozu in 50 % porabe v železniškem prevozu ⁹.

Pomanjkanje pravil EU o številčnih omejitvah števila dnevnih, tedenskih in nočnih delovnih ur za mobilne delavce na področju prevoza po celinskih plovniških poteh je odprlo možnosti za veliko različnih nacionalnih pravil, ki so povzročila težave za prevozna podjetja in niso v vseh primerih zagotavljala zadostne zaščite za delavce. Večina mobilnih delavcev na področju prevoza po celinskih plovniških poteh ima neenakomerne delovne vzorce v primerjavi z delavci na kopnem. Živijo in delajo namreč na krovu plovila ter večinoma preživljajo počitek na krovu. Od doma so odsotni daljša obdobja. Plovila običajno plujejo 14 ur na dan, pet ali šest dni v tednu, včasih neprekinjeno 24 ur na dan. Obdobjem visoke delovne obremenitve sledijo obdobja počitka in obdobja nizke delovne obremenitve. Povprečen delovni čas v sektorju prevoza po celinskih plovniških poteh navadno vključuje veliko neaktivnega časa (na primer nenačrtovan čakalni čas ob zaporah ali natovarjanju in raztovarjanju plovila), ki se lahko pojavi tudi ponoči. Včasih lahko plovba traja dlje, kot je načrtovano, zaradi zunanjih okoliščin, kot so plima na rekah z bibavico in vremenske razmere.

To velja tudi za hotelsko osebje, ki dela v industriji križarjenj po celinskih rečnih plovniških poteh. Tipična potniška ladja za križarjenja po rekah s 150 potniki ima od šest- do osemčlansko posadko in približno 30 zaposlenih v hotelskem oddelku ¹⁰. Ker sezona potniške plovbe traja približno osem mesecev, je hotelsko osebje zelo dolgo odsotno zdoma.

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“ („Študija o pričakovanih vplivih izvajanja Evropskega sporazuma o delovnem času na področju prevoza po celinskih plovniških poteh – primerjava z nespremenjenim stanjem“, Ecorys, 2013.

⁸ Sporočilo Komisije *Doseganje kakovostnega prevoza po celinskih plovniških poteh – NAIADES II*, COM(2013) 623 final.

⁹ http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_en.htm.

¹⁰ Market Observation No 12 – Analysis of the economic situation – Autumn 2010 (Tržna opazovalnica št. 12 – Analiza gospodarskega položaja – jesen 2010), CCNR. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf.

V poročilu „Market Observation No 12 – Analysis of the economic situation – autumn 2010“ („Tržna opazovalnica št. 12 – Analiza gospodarskega položaja – jesen 2010“)¹¹, ki je bilo pripravljeno za Evropsko komisijo, je položaj hotelskega osebja opisan takole:

„Trenutno ne obstaja nobena kolektivna pogodba o plačah za hotelsko osebje na potniških ladjah za križarjenja po rekah, tako da so plače dogovorjene individualno. Ker sezona potniške plovbe traja približno osem mesecev, je osebje zelo dolgo časa odsotno zdoma, tako da letni dopust v glavnem preživljajo doma pozimi po koncu sezone. Zaposleni v tem segmentu se morajo pogosto sprijazniti z zelo dolgimi delavniki in nastanitev v zelo majhnih kabinah z do tremi sostanovalci za daljša obdobja prav tako ni lahka naloga.“

1.4. Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

EU se je zavezala, da bo dosegla cilj preusmeritve prevoza na energetsko manj intenzivne, čistejše in varnejše načine prevoza. Prevoz po celinskih plovnih poteh lahko skupaj z železniškim prevozom in pomorskim prevozom na kratkih razdaljah prispeva k trajnosti prometnega sistema. Komisija je v vmesnem poročilu o napredku pri izvajanju celostnega evropskega akcijskega programa za prevoz po celinskih plovnih poteh (NAIADES)¹² ponovno poudarila pomen socialnega dialoga v sektorju in priznala pogajanja socialnih partnerjev o delovnem času kot enega izmed glavnih delov poglavja „Zaposlovanje in strokovno znanje“ v sporočilu NAIADES¹³.

Evropska komisija je septembra 2013 sprejela sveženj NAIADES II, ki obsega obdobje 2014–2020¹⁴. Sveženj NAIADES II vključuje sporočilo, v katerem je podrobno opisan akcijski program na naslednjih področjih: kakovostna infrastruktura, kakovost s pomočjo inovacij, nemoteno delovanje trga, okoljska kakovost s pomočjo nizkih emisij, vključitev celinske plovbe v večmodalno logistično verigo ter usposobljena delovna sila in kakovostna delovna mesta.

Poleg tega izboljšanje kakovosti dela in delovnih pogojev ter zlasti pregled obstoječe zakonodaje in zagotavljanje pametnejšega zakonodajnega okvira EU za zaposlovanje ter zdravje in varnost pri delu predstavljajo ključne ukrepe v okviru pobude „Program za nova znanja in spretnosti ter delovna mesta: evropski prispevek k polni zaposlenosti“¹⁵.

Omogočanje poštene konkurence in enakih pogojev delovanja v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh je v skladu s ciljem bele knjige o prometu iz leta 2011¹⁶, tj. ustvariti resnični enotni evropski prometni prostor tako, da se odstranijo vse ovire med nacionalnimi sistemi. Višja stopnja konvergence ter izvrševanja socialnih in drugih standardov je sestavni del te strategije.

Delovni dokument služb Komisije, priložen beli knjigi, nadalje določa zlasti, da:

„socialni partnerji pripravijo priporočila za izboljšane delovne in življenjske razmere na krovu plovil, posebne ureditve delovnega časa, profile delovnih mest v EU in zahteve glede števila članov posadke, pa tudi priporočila proti socialnemu dampingu in nepošteni konkurenci v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh.“

¹¹ Prav tam.

¹² Sporočilo Komisije o pospeševanju prevoza po celinskih plovnih poteh „NAIADES“ – Celostni evropski akcijski program za prevoz po celinskih plovnih poteh, COM(2006) 6 final.

¹³ SEC(2011) 453 final.

¹⁴ Sporočilo Komisije Doseganje kakovostnega prevoza po celinskih plovnih poteh Naiades II, COM(2013) 623 final.

¹⁵ Sporočilo Komisije „Program za nova znanja in spretnosti ter delovna mesta: evropski prispevek k polni zaposlenosti, COM(2010) 682 final.

¹⁶ Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, COM(2011) 144 final.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN ANALITIČNI DOKUMENT

2.1 Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Člen 155(1) PDEU določa, da lahko socialni partnerji na ravni EU sklenejo pogodbeno razmerja, tudi sporazume, če tako želijo. PDEU ne zahteva, da se predhodno posvetujejo z drugimi stranmi.

Ker je bil Evropski sporazum o nekaterih vidikih organizacije delovnega časa za prevoz po celinskih plovni poteh sklenjen na lastno pobudo socialnih partnerjev, mora Komisija oceniti primernost ukrepanja EU na tem področju.

Osebe Komisije je pripravilo analitični dokument, ki je priložen temu predlogu v skladu s smernicami za oceno učinka¹⁷. Zagotavlja sorazmerno analizo, v kateri je ocenjen družbeno-ekonomski učinek izvajanja Sporazuma. V zunanji študiji stroškov in koristi izvajanja Sporazuma¹⁸ so strokovnjaki opredelili ustrezne organe in socialne partnerje v vseh državah članicah ter jih zaprosili za informacije o nacionalni zakonodaji o delovnem času v sektorju prevoza po celinskih plovni poteh in morebitnem učinku, ki ga pričakujejo zaradi izvajanja Sporazuma.

2.2 Analitični dokument

Podpisnice Sporazuma so Sporazum predložile Evropski komisiji in zahtevale, da se v skladu s členom 155(2) PDEU izvaja s sklepom Sveta, sprejetim na predlog Komisije.

Če delodajalci in delavci skupaj zahtevajo izvajanje svojega sporazuma s sklepom Sveta na predlog Komisije v skladu s členom 155(2) PDEU, lahko Komisija sprejme ali zavrne zahtevek za zakonodajno izvajanje, ne more pa spremeniti besedila sporazuma. Komisija od socialnih partnerjev na ravni EU ne more zahtevati, naj samostojno izvajajo svoj sporazum, saj je to v skladu s členom 155(2) PDEU pravica socialnih partnerjev.

Zato lahko Komisija upošteva le dve možnosti:

1. Nepredlaganje izvajanja Sporazuma s sklepom Sveta v skladu s členom 155(2) PDEU (izhodiščno stanje): veljavna zakonodaja EU, Direktiva 2003/88/ES o delovnem času in Direktiva 94/33/ES o varstvu mladih ljudi pri delu, bo še naprej veljala za mobilne delavce na področju prevoza po celinskih plovni poteh, vendar na evropski ravni ne bo posebne sektorske zakonodaje o delovnem času.

Izhodiščno stanje je močno zaznamovano z nacionalno zakonodajo in varnostnimi predpisi, ki so vzpostavljeni v skladu z mednarodnimi sporazumi, kot so Pravilnik za navigacijsko osebje, ki pluje po Renu¹⁹ in podobni sporazumi²⁰. Zato se nacionalna zakonodaja v tem sektorju, kjer prevladuje čezmejna dejavnost, razlikuje in se bo tudi v prihodnje. Na ravni EU ni določenih nobenih omejitev, *izraženih v časovnih enotah*, glede minimalnega dnevnega počitka, tedenskega počitka, odmorov in najdaljšega trajanja nočnega dela. Razlikuje se tudi obseg uporabe nacionalne zakonodaje v različnih državah članicah. V nekaterih državah članicah se zakonodaja uporablja le za navigacijsko osebje in v nekaterih primerih za samozaposlene,

¹⁷ Glej 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 (Študija o pričakovanih vplivih izvajanja Evropskega sporazuma o delovnem času na področju prevoza po celinskih plovni poteh – primerjava z nespremenjenim stanjem), Ecorys, 2013.

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

²⁰ Priporočila Donavske komisije so enaka Pravilniku za navigacijsko osebje, ki pluje po Renu.

vendar ne za ladijsko osebje. V drugih državah članicah se zakonodaja o delovnem času za ta sektor uporablja za navigacijsko in ladijsko osebje.

2. Predlaganje izvajanja Sporazuma s sklepom Sveta v skladu s členom 155(2) PDEU: Direktiva 2003/88/ES o delovnem času in Direktiva 94/33/ES o varstvu mladih ljudi pri delu bosta dopolnjeni z direktivo o podrobnejših pravilih za zavezujoče in skupne opredelitve v zvezi z organizacijo delovnega časa na področju prevoza po celinskih plovnihih poteh.

Sporazum se nanaša na naslednja področja: omejitve dnevnega in povprečnega tedenskega delovnega časa, *izražene v časovnih enotah*, referenčno obdobje, letni dopust, opredelitev delovnih dni in dni počitka, posebne določbe v zvezi s sezonskim delom na potniških plovilih, minimalni čas dnevnega in tedenskega počitka, odmori, najdaljši nočni delovni čas, posebne določbe v zvezi z delovnim časom za delavce, mlajše od 18 let, preglede skladnosti („nadzor“), izredne razmere, zdravstveni pregled in pravico do premestitve za delavce, ki delajo ponoči, varovanje zdravja in varnosti ter vzorci dela.

Sporazum zagotavlja zavezujočo in skupno opredelitev časovnih enot zahtevanega minimalnega dnevnega in tedenskega počitka ter maksimalno število delovnih ur na teden in ponoči.

Sporazum se bo uporabljal za mobilne delavce, ki so navigacijsko osebje in ladijsko osebje. V skladu z omejitvami, določenimi v PDEU, se socialni partnerji niso sporazumeli o določbah o delovnem času za samozaposlene osebe.

Sporazum vsebuje pravilo o uporabi „ugodnejših določb“ (člen 17(1)). To pomeni, da če nacionalna zakonodaja ali kolektivne pogodbe trenutno vsebujejo bolj varovalne določbe, niso potrebne nikakršne spremembe zaradi izvajanja Sporazuma.

Ta predlog je v skladu z ugotovitvami iz analitičnega dokumenta glede razvrstitve možnosti politike.

Vpliv te pobude na MSP, predvsem mala in mikro podjetja, je omejen. Mala podjetja obsegajo velik delež sektorja. Število malih podjetij je na območju Porenja sorazmerno večje kot v Podonavski regiji. Gre predvsem za lastnike-upravljalce, ki upravljajo plovila za lastni račun. Sporazum se ne uporablja za lastnike-upravljalce.

Med pogajanjem o Sporazumu so bila MSP dobro zastopana s strani ESO, njihovi predstavniki pa so bili med najmočnejšimi zagovorniki Sporazuma, saj ga obravnavajo kot priložnost za usklajitev z možnimi enostavnejšimi pravili o delovnem času v sektorju.

MSP, ki spadajo v področje uporabe Sporazuma, ker zaposlujejo mobilne delavce, bodo večinoma med manj prizadetimi. V lasti imajo ladje, ki plujejo po Renu in Donavi v skladu s programoma izkoriščanja A1 in A2²¹, ki že zahtevata določena obdobja počitka (v skladu z določbami o varnosti ladijskega prometa).

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3.1 Pravna podlaga

Člen 155(2) PDEU določa: „Sporazumi, sklenjeni na ravni Unije, se izvajajo bodisi v skladu s postopki in prakso socialnih partnerjev in držav članic ali v zadevah iz člena 153 na skupno zahtevo podpisnic s sklepom Sveta, sprejetim na predlog Komisije. Obvesti se Evropski parlament“.

²¹ V skladu z Zakonikom o plovbi po Renu plovba plovila po programu A1 pomeni, da plovilo pluje največ 14 ur/dan brez prekinitve; program A2 pomeni, da plovilo pluje največ 18 ur/dan brez prekinitve.

Sporazum, ki so ga sklenile EBU, ESO in ETF, se nanaša na nekatere vidike organizacije delovnega časa za prevoz po celinskih plovni poteh. Nanaša se na delovne pogoje ter vsebuje določbe o zdravju in varnosti delavcev, tj. področju, ki ga ureja člen 153(1)(a) PDEU. To je eno izmed področij, na katerem lahko Svet odloča s kvalificirano večino. Člen 155(2) zato predstavlja ustrezno pravno podlago za predlog Komisije.

Komisija je v svojem sporočilu *Prilagajanje in spodbujanje socialnega dialoga na ravni Skupnosti*²² poudarila, da „preden je zakonodajni predlog predstavljen Svetu, Komisija opravi ocenjevanje, ki vključuje upoštevanje reprezentativnega statusa pogodbenic, njihovega mandata in pravne veljavnosti vsake določbe skupnega sporazuma v zvezi z zakonodajo Skupnosti, in določbe, ki se nanašajo na mala in srednje velika podjetja“.

Ocena je predstavljena v nadaljevanju.

3.2 Analiza Sporazuma

3.2.1 Reprezentativnost pogodbenic in njihovega mandata

Verodostojnost socialnih partnerjev, s katerimi se je treba posvetovati in ki dobijo pravico, da s pogajanjem dosežejo sporazume, ki se bodo verjetno izvajali s sklepom Sveta, temelji na njihovi reprezentativnosti.

Podpisnice Sporazuma so Evropska čolnarska unija (EBU), Evropska organizacija kapitanov (ESO) in Evropska federacija delavcev v prometu (ETF). Te tri organizacije so članice Odbora za sektorski dialog za prevoz po celinskih plovni poteh, ustanovljenega v skladu s Sklepom Komisije z dne 20. maja 1998²³ o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni. Komisija s pomočjo zunanjih študij redno ocenjuje reprezentativnost socialnih partnerjev, ki sodelujejo v evropskem socialnem dialogu. Zadnja študija o reprezentativnosti za prevoz po celinskih plovni poteh, ki jo je izvedla Evropska fundacija za izboljšanje življenjskih in delovnih razmer (Eurofound), ki je tristranski organ, je bila objavljena leta 2010²⁴.

Informacije, ki so jih predložile podpisnice, potrjujejo, da pripadajo posebnemu sektorju in da so organizirane na evropski ravni. Poleg tega jih sestavljajo organizacije, ki so same integralen in priznan del struktur socialnih partnerjev v državah članicah ter lahko sklepajo sporazume in zastopajo več držav članic. Imajo tudi strukture, ki jim omogočajo dejavno sodelovanje pri delu Odbora za sektorski dialog.

Sporazum, ki so ga podpisale te organizacije, vključuje nekatere vidike organizacije delovnega časa mobilnih delavcev za prevoz po celinskih plovni poteh. Podpisnice so predložile informacije o svojem reprezentativnem statusu, ki kažejo, da so dovolj reprezentativne za mobilne delavce na področju prevoza po celinskih plovni poteh ter za svoje delodajalce v tovornem in potniškem prometu.

Na strani delodajalcev EBU²⁵ zastopa organizacije v sektorju plovbe po nacionalnih celinskih plovni poteh (tovorni in potniški promet) v osmih državah članicah EU²⁶, ESO²⁷ pa zastopa

²² Sporočilo Komisije o prilagajanju in spodbujanju socialnega dialoga na ravni Skupnosti, COM(1998) 322 final.

²³ Sklep Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni (UL L 225, 12.8.1998, str. 27).

²⁴ Evropska fundacija za izboljšanje življenjskih in delovnih razmer (2010), Representativeness of the European social partner organisations: Inland waterway transport (Reprezentativnost evropskih organizacij socialnih partnerjev: Prevoz po celinskih plovni poteh) (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

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

²⁶ Belgija, Češka, Nemčija, Francija, Luksemburg, Nizozemska, Avstrija in Romunija.

samostojne podjetnike na področju prevoza po celinskih plovnih poteh (samozaposlene kapitane) v petih državah članicah²⁸. Skupaj imata ti dve organizaciji podružnice v devetih državah članicah. Študija o reprezentativnosti je potrdila „pomen EBU in ESO kot edinstvenih evropskih predstavnikov podjetij v sektorju, čeprav imata obe združenji pod svojim okriljem le del držav članic EU prek povezanih članov iz teh držav“.

Na strani sindikatov je Sporazum podpisala ETF²⁹, katere oddelek za celinske plovne poti združuje uradnike sindikatov in predstavnike sindikatov na področju notranjega prometa, ki ščitijo interese delavcev v sektorju (tovorni in potniški promet, zlasti hoteli in ladje za križarjenja). ETF zastopa organizacije delavcev na področju prevoza po celinskih plovnih poteh v 17 državah članicah³⁰; večina teh organizacij je vključenih v kolektivna pogajanja na nacionalni ravni.

Ker EBU, ESO in ETF nimajo podružnic v vseh državah članicah EU, so za preglednost postopka pogajanja novembra 2009 ministrstvom za promet in delo vseh držav članic poslale skupno pismo, s katerim so jih obvestile o temeljni vsebini svojih pogajanj in jih prosile, naj informacije predložijo ustreznim nacionalnim organizacijam socialnih partnerjev. Na to pismo ni bilo nobenega uradnega odziva.

V študiji o reprezentativnosti, ki jo je izvedla fundacija Eurofound, niso bile ugotovljene nobene druge sektorske organizacije socialnih partnerjev, organizirane na evropski ravni.

Komisija zato ugotavlja, da so EBU, ESO in ETF edine organizacije na ravni EU, ki so reprezentativne za socialne partnerje na področju prevoza po celinskih plovnih poteh.

V pismu Komisiji z dne 16. marca 2012 so podpisnice Sporazuma potrdile, da imajo pooblastila nacionalnih podružnic za pogajanja in sklenitev Sporazuma.

Na koncu je bilo ugotovljeno, da reprezentativni status podpisnic Sporazuma zadošča glede prevoza po celinskih plovnih poteh na splošno ter delavcev in delodajalcev, ki bi jih določbe Sporazuma lahko zadevale, in da imajo pooblastila svojih nacionalnih članov za pogajanja in sklenitev Sporazuma.

3.2.2 *Pravna veljavnost klavzul Sporazuma*

Komisija je pregledala vse klavzule Sporazuma in ugotovila, da ni nobena klavzula v nasprotju s pravom EU.

Obveznosti, ki bi bile naložene državam članicam, ne izhajajo neposredno iz Sporazuma med socialnimi partnerji, temveč bi izhajale iz njegovega izvajanja s sklepom Sveta.

Vsebina Sporazuma ostaja znotraj področij, navedenih v členu 153(1) PDEU.

Člen 17 Sporazuma vsebuje klavzulo o prepovedi poslabšanja položaja, ki zagotavlja obstoječo stopnjo varstva delavcev. Poleg tega so potrebni zaščitni ukrepi pravnega reda vključeni v predlog direktive Sveta (ugodnejše določbe in prepoved poslabšanja položaja – glej člen 2).

3.3 **Subsidiarnost in sorazmernost**

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ne spada v izključno pristojnost EU.

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

²⁸ Belgija, Nemčija, Francija, Nizozemska in Poljska.

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

³⁰ Belgija, Bolgarija, Češka, Danska, Nemčija, Španija, Francija, Italija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska, Avstrija, Poljska, Portugalska, Romunija, Finska in Združeno kraljestvo.

Predlog predvideva „posebne določbe“ v smislu člena 14 direktive o delovnem času. Člen 14 se nanaša na „instrumente Skupnosti“, potrebne za določitev takih določb. Zato se lahko cilj predloga doseže le na ravni EU.

Potreba po ukrepanju EU je utemeljena tudi z dejstvom, da je prevoz po celinskih plovnih poteh predvsem oblika mednarodnega prevoza, ki vključuje predvsem čezmejno dejavnost v evropskem omrežju celinskih plovnih poti. Za preprečitev nepoštene konkurence zaradi velikih razlik med pravili o delovnem času v različnih državah članicah je treba vzpostaviti minimalne standarde na ravni EU v zvezi z delovnim časom v tem sektorju.

Ob upoštevanju te potrebe so socialni partnerji v skladu s členom 155(1) PDEU sklenili sporazum na ravni EU in zahtevali, da se ta sporazum izvaja s sklepom Sveta, sprejetim na predlog Komisije v skladu s členom 155(2) PDEU. Tovrstne posebne zahteve so z različnimi direktivami že določene za mobilne delavce v civilnem letalstvu³¹, v čezmejnih železniških storitvah³² in za pomorščake³³, in sicer na podlagi evropskih sporazumov, ki so jih za zadevne sektorje sklenili socialni partnerji.

Predlog je zato skladen z načelom subsidiarnosti.

Predlagana direktiva izpolnjuje zahteve po sorazmernosti, ker je omejena na določanje ciljev, ki jih je treba doseči, in določa minimalne standarde.

Zato dopušča prožnost glede izbire konkretnih izvedbenih ukrepov.

3.4 Izbor instrumentov

Izbrani instrument je direktiva. Izraz „sklep“ v členu 155(1) PDEU se uporablja v splošnem pomenu, tako da se lahko zakonodajni instrument izbere v skladu s členom 288 PDEU. Komisija je tista, ki predlaga, kateri izmed treh zavezujočih instrumentov iz navedenega člena (uredba, direktiva, sklep) bi bil najprimernejši.

Člen 296 PDEU navaja, da „če Pogodbi ne določata vrste akta, ki naj se sprejme, se institucije o tem odločijo v vsakem primeru posebej, ob upoštevanju ustreznega postopka in načela sorazmernosti“.

V tem primeru je glede na vrsto in vsebino sporazuma socialnih partnerjev jasno, da ga je najbolje izvajati s pomočjo določb, ki jih prenesejo države članice in/ali socialni partnerji v nacionalno zakonodajo držav članic. Zato je najprimernejši instrument direktiva Sveta.

Komisija prav tako upošteva, da Sporazum ne sme biti vključen v predlog, ampak priložen.

3.5 Obvestilo Evropskemu parlamentu

Če se Evropski sporazum izvaja s sklepom Sveta, mora biti v skladu s členom 155(2) PDEU o tem obveščen Evropski parlament.

³¹ Direktiva Sveta 2000/79/ES z dne 27. novembra 2000 o Evropskem sporazumu o razporejanju delovnega časa mobilnih delavcev v civilnem letalstvu, ki so ga sklenili AEA (Združenje evropskih letalskih prevoznikov), ETF (Evropska federacija delavcev v prometu), ECA (Evropsko združenje pilotov), ERA (Evropsko združenje regionalnih letalskih prevoznikov) in IACA (Mednarodno združenje letalskih prevoznikov) (Besedilo velja za EGP) – UL L 302, 1.12.2000, str. 57–60.

³² Direktiva Sveta 2005/47/ES z dne 18. julija 2005 o Sporazumu med Skupnostjo evropskih železnic (CER) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) o določenih vidikih delovnih pogojev mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju – UL L 195, 27.7.2005, str. 15–17.

³³ Direktiva Sveta 1999/63/ES z dne 21. junija 1999 o sporazumu o razporejanju delovnega časa pomorščakov, sklenjenim med Združenjem ladjarjev Evropske skupnosti (ESCA) in Federacijo sindikatov delavcev v prometu Evropske unije (FST) – Priloga: Evropski sporazum o organizaciji delovnega časa pomorščakov, UL L 167, 2.7.1999, str. 33–37.

Komisija je predložila svoj predlog Evropskemu parlamentu, tako da lahko, če to želi, sporoči svoje mnenje Komisiji in Svetu.

3.6 Vsebina predloga

Predlog je sestavljen tako:

Člen 1

Ta člen je omejen na to, da postane Sporazum med socialnimi partnerji zavezujoč, kar je cilj sklepa Sveta, sprejetega v skladu s členom 155(2) PDEU.

Člen 2

Člen 2 navaja, da Direktiva določa le minimalne zahteve, kar državam članicam omogoča, da sprejmejo ukrepe, ki so ugodnejši za delavce na zadevnem področju. Njen cilj je, da izrecno jamči za že dosežene ravni varstva delavcev in zagotovi, da se uporabljajo le ugodnejši standardi varstva pri delu.

Členi od 3 do 6

Členi od 3 do 6 vsebujejo običajne določbe o prenosu v nacionalno zakonodajo držav članic, vključno z obvezo, da zagotovijo učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni. Člen 5 se nanaša na datum začetka veljavnosti Direktive.

3.7 Podrobna obrazložitev določb Priloge k predlogu

Člen 1 (Področje uporabe)

Ta klavzula jasno navaja, da se Sporazum uporablja za vse mobilne delavce, zaposlene kot člani posadke in ladijsko osebje na krovu plovnega objekta, ki pluje v sektorju komercialnega prevoza po celinskih plovnih poteh. Člen 1(2) določa, da Sporazum ne velja za lastnike-upravljalce, čeprav se zaradi razlogov socialne varnosti štejejo za delavce v lastnem podjetju.

Člen 1(3) določa odnos med tem sporazumom ter nacionalnimi in mednarodnimi določbami o času počitka zaradi varnosti ladijskega prometa. Če obstajajo razlike med temi določbami, se uporabljajo določbe, ki so najugodnejše za zdravje in varnost delavcev.

Člen 1(4) določa, da se ta sporazum pod določenimi pogoji lahko uporablja za mobilne delavce, ki delajo na plovnem objektu na ozemlju države članice EU zunaj sektorja komercialnega prevoza po celinskih plovnih poteh in katerih delovni pogoji so urejeni s kolektivno pogodbo.

Člen 2 (Opredelitev pojmov)

V Sporazumu so uporabljeni različni izrazi: plovni objekt, potniško plovilo, delovni čas, čas počitka, dan počitka, upravljalec prevoza po celinskih plovnih poteh, delovni urnik, nočni čas, delavec, ki dela ponoči, delavec, ki dela v izmeni, ladijsko osebje, mobilni delavec in sezona. Člen 2 opredeljuje te izraze za namene tega sporazuma.

Člen 3 (Delovni čas in referenčno obdobje)

Člen 3(1) določa, da je standardni dnevni delovni čas osem ur. Člen 3(2) določa, da je povprečni tedenski delovni čas 48 ur v skladu s členom 6 direktive o delovnem času.

Člen 3(2) določa, da je najdaljše referenčno obdobje 12 mesecev. Referenčno obdobje je obdobje, v katerem se izračuna povprečni tedenski delovni čas.

Člen 3(3) zato navaja, da je najdaljši delovni čas 2 304 ur. Letni dopust in odsotnost zaradi bolezni sta izključena iz izračuna. Če je delovno razmerje krajše od referenčnega obdobja, se najdaljši dovoljeni delovni čas izračuna sorazmerno.

Člen 4 (Dnevni in tedenski delovni čas)

Člen 4(1) določa najdaljši delovni čas v katerem koli 24-urnem obdobju in najdaljši delovni čas v katerem koli sedemdnevem obdobju.

Člen 4(2) uvaja omejitev povprečnega tedenskega delovnega časa 72 ur v katerem koli štirimesečnem obdobju v primeru določenega delovnega urnika. Ta določba upošteva obstoječe delovne urnike v sektorju in znaten delež neaktivnega časa, preživetega na krovu.

Člen 5 (Delovni dnevi in dnevi počitka)

Delovni vzorci v sektorju prevoza po celinskih plovnih poteh so različni. V številnih primerih mobilni delavci delajo na plovnem objektu več zaporednih dni, da lahko obdobje počitka preživijo doma. Člen 5(1) določa zgornjo mejo: dela se lahko največ 31 dni zaporedoma.

Člen 5(2) določa predpise za vzorec 1:1, pri katerem ima delavec enako število dni počitka in delovnih dni. V tem vzorcu številu zaporednih delovnih dni sledi enako število dni počitka. Pod navedenimi pogoji so možne izjeme od tega pravila.

Člen 5(3) določa metodo za izračun minimalnega števila zaporednih dni počitka, če delovni vzorec vključuje več delovnih dni kot dni počitka. Dnevi počitka morajo biti dodeljeni nemudoma po zaporednih delovnih dneh.

Člen 6 (Sezonsko delo na potniških plovilih)

Za priznanje posebne narave sezonskega dela na potniških plovilih člen 6 določa zgornji meji delovnega časa: 12 ur v katerem koli 24-urnem obdobju in 72 ur v katerem koli sedemdnevem obdobju, kar se lahko uporablja za vse mobilne delavce na potniških plovilih.

Člen 6(2) določa, da se delavcem za delovni dan dodeli 0,2 dneva počitka. Za vsako obdobje 31 dni je treba dodeliti vsaj dva dni počitka.

Člen 6(3) določa, da morajo biti dodeljeni dnevi počitka in upoštevan povprečni najdaljši tedenski delovni čas 48 ur v skladu s kolektivnimi pogodbami ali, če teh ni, z nacionalno zakonodajo.

Člen 7 (Čas počitka)

Za varovanje zdravja in varnosti delavcev ta člen določa čas počitka, izražen v časovnih enotah: 10 ur v vsakem 24-urnem obdobju in 84 ur v katerem koli sedemdnevem obdobju.

Člen 8 (Odmori)

Člen 8 zagotavlja vsakemu delavcu, katerega delovni čas presega 6 ur, pravico do odmora. Trajanje in pogoji, pod katerimi se odmori dodelijo, so določeni s kolektivno pogodbo ali, če te ni, z nacionalno zakonodajo.

Člen 9 (Najdaljši delovni čas v nočnem času)

Ta člen na podlagi sedemurnega nočnega časa omejuje delovni čas v nočnem času na 42 ur v sedemdnevnem obdobju.

Člen 10 (Letni dopust)

Člen 10 določa, da je najkrajše obdobje letnega dopusta najmanj štiri tedne in ga ni mogoče nadomestiti z denarnim nadomestilom, razen ob prenehanju delovnega razmerja. Ta člen ustreza členu 7 direktive o delovnem času, ki se že uporablja za mobilne delavce.

Člen 11 (Varstvo mladoletnikov)

Za mobilne delavce na področju prevoza po celinskih plovnih poteh, ki so mlajši od 18 let, bo še naprej veljala Direktiva 94/33/ES o varstvu mladih ljudi pri delu³⁴.

Člen 11(2) omogoča državam članicam, da dovolijo mladim delati v nočnem času v obdobju, ki ga Direktiva 94/33/ES sicer prepoveduje, če so starejši od 16 let in zanje ne velja več obvezno redno šolanje v okviru nacionalne zakonodaje. Nočno delo mora biti potrebno za njihovo usposabljanje ter je dovoljeno le, če je dodeljen zadosten nadomestni počitek in to ne vpliva na doseganje ciljev iz člena 1 Direktive 94/33/ES.

Člen 12 (Nadzor)

Člen 12(1) določa, da je treba za vsakega delavca voditi evidenco dnevnega in tedenskega delovnega časa, da se preverja skladnost z določbami o delovnem času iz tega sporazuma (členi 3–7, 9–11 in 13).

Člen 12(2) določa, da se evidenca delovnega časa hrani na krovu vsaj do konca referenčnega obdobja.

Člen 12(3) določa, da delodajalec in delavec pregledata in potrjujeta te evidence v rednih časovnih presledkih.

Člen 12(4) določa minimalne informacije, ki jih mora vsebovati taka evidenca.

Člen 12(5) določa, da morajo delavci dobiti izvod svoje potrjene evidence, ki ga morajo hraniti eno leto.

Člen 13 (Izredne razmere)

Člen 13(1) določa, da v izrednih razmerah kapitan ali njegov zastopnik lahko zahteva od delavca, da opravlja nadurno delo, potrebno za varnost oseb in tovara ali samega plovila ali za zagotavljanje pomoči osebam ali plovilu v stiski.

Člen 13(2) določa, da lahko v takih primerih kapitan ali njegov zastopnik od delavca zahteva, da opravlja nadurno delo, dokler se stanje ne normalizira.

³⁴

Direktiva Sveta 94/33/ES z dne 22. junija 1994 o varstvu mladih ljudi pri delu, UL L 216, 20.8.1994.

Člen 13(3) uvaja obveznost kapitana ali njegovega zastopnika, da vsem delavcem, ki so v predvidenem času počitka delali, zagotovi ustrezen nadomestni počitek, takoj ko je to po vzpostavitvi normalnega stanja možno.

Člen 14 (Zdravstveni pregled)

Člen 14(1) določa pravico vseh delavcev do brezplačnega letnega zdravstvenega pregleda. Med tem zdravstvenim pregledom je treba posebno pozornost nameniti stanjem in simptomom, ki bi lahko bili posledica dela na krovu z minimalnim dnevnim počitkom in/ali minimalnim številom dni počitka v skladu s členoma 5 in 6 Sporazuma.

Člen 14(2) določa pravico delavcev, ki delajo ponoči, do premestitve na delo, ki poteka podnevi, če imajo zdravstvene težave, povezane z nočnim delom.

Člena 14(3) in 14(4) določata, da je treba pri brezplačnem zdravstvenem pregledu upoštevati zaupnost zdravstvenih podatkov in da se pregled lahko opravi v okviru nacionalnega zdravstvenega sistema.

Člen 15 (Varovanje zdravja in varnosti)

Člen 15(1) zagotavlja delavcem, ki delajo ponoči, in delavcem, ki delajo v izmeni, pravico do varovanja zdravja in varnosti, primerne naravi njihovega dela;

Člen 15(2) določa, da morajo biti službe ali sredstva za varnost in preventivo za zdravje in varnost delavcev, ki delajo ponoči, in delavcev, ki delajo v izmeni, enakovredni tistim, ki so na voljo drugim delavcem. Ta sredstva in službe morajo biti ves čas na razpolago. Določbe iz člena 15 so usklajene s členom 12 direktive o delovnem času, ki se že uporablja za mobilne delavce.

Člen 16 (Vzorec dela)

Ta člen zajema primere, ko želi delodajalec organizirati delo v skladu z določenim vzorcem. V tem primeru je treba upoštevati načelo prilagajanja dela delavcu, zato da bi se omililo monotono ali ponavljajoče se delo, glede na vrsto dejavnosti ter zdravstvene in varnostne predpise. Ta določba je usklajena s členom 13 direktive o delovnem času, ki se uporablja za mobilne delavce.

Člen 17 (Končne določbe)

Ta člen vsebuje klavzulo o ugodnejših določbah: države članice lahko ohranijo ali sprejmejo enake ali ugodnejše določbe, kot so navedene v tem sporazumu.

Člen 17(2) vsebuje klavzulo o prepovedi poslabšanja stanja, člen 17(3) pa določa, da morajo socialni partnerji v okviru evropskega odbora za socialni dialog za prevoz po celinskih plovniških poteh spremljati izvajanje in uporabo Sporazuma, zlasti v zvezi z zdravjem in varnostjo pri delu.

Člen 17(4) določa pregled določb tega sporazuma s strani podpisnic Sporazuma dve leti po koncu obdobja za prenos, določenega v členu 4 tega predloga.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun EU.

5. DODATNE INFORMACIJE

Države članice morajo Komisiji predložiti besedilo nacionalnih določb, s katerimi se Direktiva prenese v njihovo zakonodajo, ter korelacijsko tabelo med navedenimi določbami in Direktivo.

Pogosto države članice nimajo posebne zakonodaje, ki bi izrecno obravnavala kategorije delavcev, za katere velja Direktiva. Zato je nacionalna zakonodaja držav članic v zvezi z zadevami, vključenimi v predlog, pogosto vsebovana v številnih različnih zakonodajnih besedilih (delovni zakoniki, zakonodaja na področju zdravja in varnosti, neizčrpne sektorske določbe), ki zahtevajo sistematičen pristop in razlago.

Predlog vsebuje tudi številne elemente, ki prej niso bili zajeti, ker so bili na podlagi člena 20 direktive o delovnem času izvzeti iz splošnih določb. Za zagotovitev skladnosti z minimalnimi standardi, določenimi v predlogu, so potrebne nedvoumne informacije o prenosu teh novih določb in rešitev. Komisiji bodo omogočile zagotovitev izvajanja zahtev Direktive, ki so namenjene varovanju zdravja in varnosti delavcev, zagotavljanju večje prilagodljivosti za podjetja in spodbujanju poštene konkurence med podjetji.

Predvidena dodatna upravna obremenitev zagotavljanja obrazložitvenih dokumentov ni nesorazmerna (je enkratna in ne bi smela zahtevati vključenosti velikega števila organizacij). Države članice lahko obrazložitvene dokumente pripravljajo učinkoviteje.

Glede na navedeno se predlaga, da se države članice zavežejo, da bodo Komisijo obveščale o ukrepih za prenos s predložitvijo enega ali več dokumentov, v katerih bo pojasnjen odnos med elementi Direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos.

Predlog

DIREKTIVA SVETA

o izvajanju Evropskega sporazuma, sklenjenega med Evropsko čolnarsko unijo (EBU), Evropsko organizacijo kapitanov (ESO) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF), o nekaterih vidikih organizacije delovnega časa za prevoz po celinskih plovnih poteh

(Besedilo velja za EGP)

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti člena 155(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Delodajalci in delavci, v nadaljnjem besedilu „socialni partnerji“, lahko v skladu s členom 155(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) skupno zahtevajo, da se sporazumi, sklenjeni med njimi na ravni Unije, izvajajo s sklepom Sveta, sprejetim na predlog Komisije.
- (2) Evropska čolnarska unija (European Barge Union, v nadaljnjem besedilu: EBU), Evropska organizacija kapitanov (European Skippers Organisation, v nadaljnjem besedilu: ESO) in Evropska federacija delavcev v prometu (European Transport Workers' Federation, v nadaljnjem besedilu: ETF) so obvestile Komisijo o svoji želji za začetek pogajanj v skladu s členom 155(1) PDEU z namenom sklenitve sporazuma na ravni Unije.
- (3) EBU, ESO in ETF so 15. februarja 2012 sklenile Evropski sporazum o nekaterih vidikih organizacije delovnega časa za prevoz po celinskih plovnih poteh (v nadaljnjem besedilu: Sporazum).
- (4) V Sporazumu je skupna zahteva Komisiji, da se v skladu s členom 155(2) Pogodbe Sporazum izvaja s sklepom Sveta, sprejetim na predlog Komisije.
- (5) Za namene člena 288 Pogodbe je direktiva ustrezen instrument za izvajanje Sporazuma.
- (6) Komisija je pripravila predlog direktive v skladu s svojim Sporočilom z dne 20. maja 1998 o prilagajanju in spodbujanju socialnega dialoga na ravni Skupnosti³⁵, ob upoštevanju reprezentativnega statusa podpisnic in pravne veljavnosti vsake klavzule Sporazuma.

³⁵

COM(1998) 322 final.

- (7) Kateri koli izraz, uporabljen v Sporazumu, ki v njem ni natančno določen, lahko opredelijo države članice v skladu z nacionalno zakonodajo in prakso, kot velja za ostale direktive o socialni politiki, ki uporabljajo podobne izraze, če navedene opredelitve upoštevajo vsebino Sporazuma.
- (8) Države članice lahko socialnim partnerjem na njihovo skupno zahtevo zaupajo izvajanje te direktive, če države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za stalno zagotavljanje rezultatov, ki jih določa ta direktiva.
- (9) Direktiva 2003/88/ES Evropskega parlamenta in Sveta³⁶ določa minimalne varnostne in zdravstvene zahteve pri organizaciji delovnega časa, vključno za delavce na področju prevoza po celinskih plovni poteh.
- (10) Ta direktiva in Sporazum določata podrobnejše zahteve za organizacijo delovnega časa mobilnih delavcev na področju prevoza po celinskih plovni poteh za namene člena 14 Direktive 2003/88/ES.
- (11) Določbe te direktive bi se morale uporabljati brez poseganja v katere koli obstoječe določbe Unije, ki so podrobnejše ali ki zagotavljajo višjo raven varstva mobilnih delavcev na področju prevoza po celinskih plovni poteh.
- (12) Ta direktiva se ne sme uporabljati za upravičenje znižanja splošne ravni varstva delavcev na področjih, zajetih v Sporazumu.
- (13) Ta direktiva in Sporazum določata minimalne standarde: države članice in socialni partnerji lahko ohranijo ali sprejmejo ugodnejše določbe.
- (14) Komisija je v skladu s členom 155(2) PDEU obvestila Evropski parlament, tako da mu je poslala besedilo svojega predloga direktive, ki vključuje Sporazum.
- (15) Ta direktiva spoštuje temeljne pravice in načela, priznane z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah, zlasti členom 31 Listine.
- (16) Ker države članice ciljev te direktive, ki je namenjena varovanju zdravja in varnosti delavcev v sektorju, kjer prevladujejo čezmejne dejavnosti, ne morejo zadovoljivo doseči in jih je lažje doseči na ravni Unije, lahko Evropska unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5(3) Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz člena 5(4) Pogodbe o Evropski uniji ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje zadevnih ciljev.
- (17) Izvajanje Sporazuma prispeva k doseganju ciljev iz člena 151 PDEU.
- (18) Države članice so se v skladu s Skupnimi političnimi izjavami z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložitenih dokumentih³⁷ zavezale, da bodo v upravičenih primerih obvestilu o svojih ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, ki bodo pojasnjevali razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov o prenosu. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno –

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

S to direktivo se za namene člena 155(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije izvaja Evropski sporazum o nekaterih vidikih organizacije delovnega časa za prevoz po celinskih plovni poteh

³⁶ UL L 299, 18.11.2003, str. 9–19.

³⁷ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

poteh, ki so ga 15. februarja 2012 sklenile Evropska čolnarska unija (EBU), Evropska organizacija kapitanov (ESO) in Evropska federacija delavcev v prometu (ETF), kot je naveden v Prilogi.

Člen 2

1. Države članice lahko ohranijo ali sprejmejo določbe, ki so ugodnejše od določenih v tej direktivi.
2. Izvajanje te direktive v nobenem primeru ni zadostna podlaga za utemeljitev znižanja splošne ravni varstva delavcev na področjih, ki jih pokriva ta direktiva. To ne posega v pravice držav članic in socialnih partnerjev, da določijo, glede na spreminjajoče se okoliščine, zakonodajne, regulativne ali pogodbene ureditve, drugačne od tistih, ki obstajajo v času sprejetja te direktive, če so vedno v skladu z minimalnimi zahtevami iz te direktive.
3. Uporaba in razlaga te direktive ne posegata v nobene določbe, navade ali prakse na ravni Unije ali nacionalni ravni, ki zagotavljajo ugodnejše pogoje za zadevne delavce.

Člen 3

Države članice določijo, kakšne kazni se uporabijo ob kršitvi nacionalnih določb, sprejetih v skladu s to direktivo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 4

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 31. decembra 2016. O tem takoj obvestijo Komisijo.
Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.
2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 5

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 6

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*