



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 7.7.2014 г.
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА

за прилагане на Европейското споразумение, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF), относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Цел

По своя собствена инициатива социалните партньори в сектора на вътрешния воден транспорт на равнище ЕС (Европейският съюз за речно корабоплаване, Европейската организация на речните превозвачи и Европейската федерация на работниците от транспорта) договориха споразумение за определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт (ВВТ) в съответствие с член 155, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Те изразиха становище, че Директива 2003/88/ЕО¹ (Директивата за работното време) не задоволява потребностите на сектора.

Преговорите бяха проведени в периода между януари 2008 г. и ноември 2011 г. Европейското споразумение за уреждане на определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт (споразумението) бе сключено на 15 февруари 2012 г. Подписалите страни представиха споразумението на Европейската комисия и поискаха то да бъде приложено посредством решение на Съвета по предложение на Комисията, в съответствие с член 155, параграф 2 от ДФЕС.

1.2. Съществуващи разпоредби, свързани с предложението

Работното време на мобилните работници във ВВТ в ЕС е уредено с Директива 2003/88/ЕО, която установява общи минимални стандарти за организацията на работното време по отношение на междудневните и междуседмичните почивки, количествените ограничения на седмичното работно време, годишния отпуск и нощния труд, в интерес на здравето и безопасността на работниците на работното място.

Първоначално дейностите на мобилните работници в различни транспортни сектори, включително във вътрешния воден транспорт, са изключени от обхвата на Директивата за работното време от 1993 г.² Те биват включени в нейния обхват чрез директива за изменение през 2000 г., която влиза в сила от 1 август 2003 г.³ На онзи етап обаче не е възможно да се постигне споразумение за включване на всички работници от тези сектори в обхвата на общите правила на директивата за минималните междудневни и междуседмични почивки или за максималната продължителност на нощния труд поради специфичните условия на труд и отличителните характеристики на тяхната дейност. Поради това е предвидено⁴ държавите членки да предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че тези работници имат право на „достатъчна почивка“⁵, без тя да се определя количествено.

¹ Директива 2003/88/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 4 ноември 2003 г. относно някои аспекти на организацията на работното време, ОВ L 299, 18.11.2003 г., стр. 9—19.

² Член 1, параграф 3 от Директива 93/104/ЕО относно някои аспекти на организацията на работното време, ОВ L 307, 13.12.1993 г., стр. 18 („Директива от 1993 г.“).

³ Член 1, параграф 1 от Директива 2000/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 93/104/ЕО на Съвета относно някои аспекти на организацията на работното време, които обхващат сектори и дейности, изключени от тази директива, ОВ L 195, 1.8.2000 г., стр. 41 („Директива от 2000 г.“).

⁴ Вж. съображения 3—11 от Директивата от 2000 г. и член 17а, както е въведен от Директивата от 2000 г. (съответстващ на член 20 от Директивата за работното време).

⁵ Както е посочено в член 2, параграф 9 от Директивата за работното време.

Член 14 от Директивата за работното време⁶ обаче позволява чрез други инструменти на ЕС да се определят по-специфични изискванията относно работното време по отношение на определени професии или дейности. Настоящото предложение предвижда такива изисквания по отношение на мобилните транспортни работници във ВВТ. В споразумението, сключено от социалните партньори във ВВТ, се взема под внимание Директивата за работното време и се предлагат различни специфични изисквания в съответствие с характерните особености на сектора относно, по-специално, референтния период. Освен това в него се определя минимален брой часове междудневна и междуседмична почивка и максимален брой часове нощен труд с оглед на специфичните условия на труд и характерните особености на сектора. Споразумението се отнася както до членовете на екипажа, така и до обслужващия персонал на борда на плавателни съдове, обхваща превоз на стоки и пътнически транспорт и съдържа специфични разпоредби за сезонна работа на борда на пътнически плавателни съдове. То не се прилага за лица, които експлоатират плавателни съдове за своя собствена сметка (частни превозвачи).

1.3. Общ контекст

В 28-те държави — членки на ЕС, около 42 200 души са заети пряко в сектора на ВВТ, от които 31 000 са мобилни работници (73 %).⁷ Приблизително 9 650 предприятия развиват дейност в сектора на ВВТ. В Западна Европа преобладават малки предприятия, притежаващи/експлоатиращи един плавателен съд. По отношение на транспорта по р. Дунав обаче собствениците на един единствен шлеп са по-скоро изключение. В Европа има общо над 16 000 плавателни съда (сухотоварни плавателни съдове, танкери, влекачи и тласкачи). Над 75 % от ВВТ в ЕС е трансграничен.⁸

На годишна база обемът на реализирания в мрежата на вътрешните водни пътища в ЕС товарен транспорт възлиза на 140 млрд. тонкилометри. Мрежата се състои от около 37 000 км вътрешни водни пътища; реки, езера и канали в 20 държави членки. ВВТ е безшумен и енергийноэффективен начин за превоз на стоки. Той играе ключова логистична роля за превоза на стоки от европейските морски пристанища до крайното им местоназначение. В този сектор потреблението на енергия на тонкилометър транспортирани стоки възлиза приблизително на 17 % спрямо автомобилния транспорт и на 50 % спрямо железопътния транспорт.⁹

Липсата на правила на ЕС за числени граници за дневното работно време, седмичното работно време и нощния труд на мобилните работници, заети в сектора на ВВТ, е довела до наличието на голямо разнообразие от национални правила, което създава затруднения за транспортните предприятия и не осигурява достатъчна защита на работниците във всички случаи. По-голямата част от мобилните работници в сектора на ВВТ имат нередовен режим на работа в сравнение с работниците на брега, тъй като те живеят и работят на борда на плавателния съд и прекарват почивката си най-вече на борда. Те дълго време са далеч от дома си. Плавателните съдове обикновено биват експлоатирани 14 часа дневно, 5 или шест дни седмично, понякога 24 на ден без прекъсване. Периодите на интензивно работно натоварване са последвани от почивки и

⁶ Член 14 от Директива 2003/88/ЕО съответства на член 14 от Директивата от 1993 г.; за тълкуване вж. Решението от 4 октомври 2001 г. по дело C-133/00, *Bowden v Tufnalls Parcels Express*.

⁷ „Проучване на очакваните въздействия от прилагането на Европейското споразумение за работното време в сектора на вътрешния воден транспорт — сравнение спрямо съществуващото положение“, Escoys, 2013 г.

⁸ Съобщение на Комисията „Към качествен транспорт по вътрешните водни пътища — NAIADES II“, COM(2013) 623 final.

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

от периоди на ниско работно натоварване. Средното работно време в сектора на ВВТ обикновено включва значителен обем неактивно време (например непредвидено изчакване за преминаване през шлюзове или по време на товарни и разтоварни операции), което може да се случи и през нощта. Понякога рейсовете могат да продължат по-дълго от планираното поради външни обстоятелства, като например приливи и отливи в приливо-отливни реки и метеорологични условия.

Това важи и за хотелския персонал, работещ в сектора на вътрешния речен круизен транспорт. Типичният речен круизен кораб с капацитет 150 пътници разполага с екипаж от шест до осем души и с още около 30 служители в хотелската част.¹⁰ Поради факта, че навигационният сезон при пътническите превози продължава около осем месеца, хотелският персонал е далеч от дома за много дълго време.

В „Пазарно наблюдение № 12 — Анализ на икономическата ситуация — есен 2010 г.“¹¹, проведено от името на Европейската комисия, положението на хотелския персонал е описано, както следва:

„Понастоящем не съществуват колективни договори за трудовите възнаграждения по отношение на хотелския персонал на речни круизни кораби, поради което трудовите възнаграждения се договарят индивидуално. Поради факта, че навигационният сезон при пътническите превози продължава около осем месеца, хотелският персонал е далеч от дома за много дълго време, в резултат на което годишният отпуск се прекарва на практика у дома през зимата, след като сезонът е приключил. Служителите в този сегмент често трябва да се примиряват с твърде дълги работни дни, а продължителното пребиваване в много малки каюти заедно с до трима души също не е лесна задача.“

1.4. Съгласуваност с други политики и цели на Съюза

ЕС си е поставил за цел преминаването към по-ниско енергоемки, по-екологични и по-безопасни видове транспорт. Заедно с железопътния транспорт и морските превози на къси разстояния, вътрешният воден транспорт може да допринесе значително за устойчивостта на транспортната система. В междинния доклад за напредъка относно изпълнението на Интегрираната европейска програма за действие за транспорта по вътрешните водни пътища (NAIADES)¹² Комисията отново изтъква значението на социалния диалог в сектора и признава преговорите между социалните партньори относно работното време за един от основните компоненти на главата „Работни места и умения“ от NAIADES¹³.

През септември 2013 г. Европейската комисия прие пакета NAIADES II, който обхваща периода 2014—2020 г.¹⁴ Пакетът NAIADES II включва съобщение, очертаващо програма за действие в следните области: качествена инфраструктура; качество чрез иновации; безпрепятствено функциониране на пазара; чрез ниски емисии към качество на околната среда; интегриране на транспорта по вътрешни водни пътища в

¹⁰ Пазарно наблюдение № 12 — Анализ на икономическата ситуация — есен 2010 г., CCNR. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf.

¹¹ Пак там.

¹² Съобщение на Комисията за насърчаване на вътрешния воден транспорт: „NAIADES“ — Интегрирана европейска програма за действие за транспорта по вътрешните водни пътища, COM(2006) 6 окончателен.

¹³ SEC(2011) 453 окончателен.

¹⁴ Съобщение на Комисията „Към качествен транспорт по вътрешните водни пътища — Naiades II“, COM(2013) 623 final.

мултимодалната логистична верига; висококвалифицирана работна ръка и качествени работни места.

Освен това подобряването на качеството на работа и условията на труд и, по-специално, преразглеждането на съществуващото законодателство и осигуряването на по-съвършена законова рамка на ЕС за заетост и здраве и безопасност на работното място са ключови дейности в контекста на *„Програмата за нови умения и работни места: Европейски принос за постигане на пълна заетост“*¹⁵.

Осигуряването на лоялна конкуренция и равнопоставени условия на конкуренция в сектора на ВВТ е в съответствие с целта на Бялата книга за транспорта от 2011 г.¹⁶ за създаване на действително единно европейско транспортно пространство чрез премахване на всички бариери между националните системи. По-високата степен на сближаване и прилагане на социални и други стандарти представлява интегрална част от тази стратегия.

По-конкретно в работния документ на службите на Комисията, придружаващ Бялата книга, се посочва следното:

„Социалните партньори работят върху препоръки за по-добри условия на труд и живот на борда на плавателни съдове, върху конкретни споразумения за работното време, върху профили на работните места в ЕС и изисквания за наемане на персонал и установяване на минимални стандарти за обучение и образование, както и върху препоръки срещу социален дъмпинг и нелоялна конкуренция в сектора на вътрешния воден транспорт.“

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ И АНАЛИТИЧЕН ДОКУМЕНТ

2.1. Консултации със заинтересовани страни

Член 155, параграф 1 от ДФЕС предвижда социалните партньори на равнище ЕС да влизат в договорни отношения, включително да сключват споразумения, ако те пожелаят това. ДФЕС не изисква от тях да се консултират с други страни предварително.

Имайки предвид, че Европейското споразумение за уреждане на определени аспекти на организацията на работното време в сектора на ВВТ е сключено по собствена инициатива на социалните партньори, Комисията трябва да прецени уместността на действията на ЕС в тази сфера.

Службите на Комисията изготвиха аналитичен документ, придружаващ настоящото предложение, в съответствие с насоките за оценка на въздействието¹⁷. В него е представен пропорционален анализ, оценяващ социално-икономическото въздействие от прилагането на споразумението. При външното проучване на разходите и ползите от прилагането на споразумението¹⁸ консултантите са посочили съответните органи и

¹⁵ Съобщение на Комисията *„Програмата за нови умения и работни места: Европейски принос за постигане на пълна заетост“*, COM(2010) 682 окончателен.

¹⁶ *Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите*, COM(2011) 144 окончателен.

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

¹⁸ Проучване на очакваните въздействия от прилагането на Европейското споразумение за работното време в сектора на вътрешния воден транспорт — сравнение спрямо съществуващото положение, Ecogys, 2013 г.

социални партньори във всички държави членки и са изискали информация относно националното законодателство за работното време в сектора на ВВТ и потенциалното въздействие, което те очакват от прилагането на споразумението.

2.2. Аналитичен документ

Подписалите споразумението страни го представиха на Европейската комисия и поискаха то да бъде приложено с решение на Съвета по предложение на Комисията, в съответствие с член 155, параграф 2 от ДФЕС.

Ако социалните партньори отправят съвместно искане тяхното споразумение да бъде приложено с решение на Съвета по предложение на Комисията, в съответствие с член 155, параграф 2 от ДФЕС, Комисията може да приеме или да отхвърли молбата за законодателно уреждане, но не може да променя текста на споразумението. Комисията не може да иска от социалните партньори на равнище ЕС да прилагат своето споразумение самостоятелно, тъй като съгласно член 155, параграф 2 от ДФЕС това е прерогатив на социалните партньори.

Поради това Комисията разполага само със следните два варианта:

1. Да не предложи прилагане на споразумението посредством решение на Съвета в съответствие с член 155, параграф 2 от ДФЕС (базов вариант): текущото законодателство на ЕС, Директива 2003/88/ЕО за работното време и Директива 94/33/ЕО за закрила на младите хора на работното място ще останат в сила по отношение на мобилните работници в сектора на ВВТ, но няма да съществува специфично за сектора законодателство за работното време на европейско равнище.

Базовият вариант се определя до голяма степен от националното законодателство и разпоредбите относно безопасността, приети въз основа на международни споразумения, като например Разпоредбите относно навигационния персонал по река Рейн¹⁹ и други подобни²⁰. В този смисъл националните законодателства се различават и ще продължат да се различават в този сектор с преобладаващи трансгранични дейности. На равнище ЕС не съществуват граници, *изразени в единици за време*, за минималната междудневна почивка, междуседмична почивка, почивки в работно време и максимална продължителност на нощния труд. Освен това обхватът на националното законодателство в отделните държави членки се различава. В някои държави членки законодателството се отнася единствено за екипажа, а в някои случаи за самостоятелно заетите лица, но не и за обслужващия персонал. В други държави членки законодателството относно работното време в сектора се отнася както за екипажа, така и за обслужващия персонал.

2. Да предложи прилагане на споразумението посредством решение на Съвета в съответствие с член 155, параграф 2 от (ДФЕС): Директива 2003/88/ЕО за работното време и Директива 94/33/ЕО за закрила на младите хора на работното място ще бъдат допълнени с директива, установяваща по-конкретни правила за правно задължителни и общи определения относно организацията на работното време в сектора на ВВТ.

Споразумението обхваща следните области: граници за дневно и средно седмично работно време, *изразени в единици за време*, референтен период, годишен отпуск, определение за работни дни и за почивни дни, специални разпоредби относно сезонната работа в сектора на превоза на пътници с плаващи средства, минимални междудневни и междуседмични почивки, почивки в работно време, максимална

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

²⁰ Препоръките на Дунавската комисия са идентични с Разпоредбите относно навигационния персонал по река Рейн.

продължителност на нощния труд, специални разпоредби относно работното време за работници на възраст под 18 години, проверки на съответствието („проверки“), аварийни ситуации, преглед на здравословното състояние и правото на прехвърляне на работниците, които полагат нощен труд, безопасност и опазване на здравето и режими на работа.

Споразумението предоставя правно обвързващо и общо определяне, изразено в единици за време, на изискваните минимални междудневни и междуседмични почивки и максималното седмично работно време и максималната продължителност на нощния труд.

Споразумението се отнася до мобилни работници, които са членове на екипажа или част от обслужващия персонал. В съответствие с определените в ДФЕС ограничения социалните партньори не са договорили разпоредби за работното време на самостоятелно заети лица.

Споразумението съдържа правило за прилагане на „по-благоприятните разпоредби“ (параграф 17, точка 1). Това означава, че в случаите, когато понастоящем националното законодателство или колективните трудови договори съдържат разпоредби, осигуряващи по-висока степен на защита, не трябва да настъпят никакви промени в резултат на прилагането на споразумението.

Настоящото предложение е в съответствие със заключенията на аналитичния документ от гледна точка на подкреждането на вариантите на политика.

Тази инициатива има ограничено въздействие върху МСП, особено върху малките и микро- предприятията. Малките предприятия заемат голяма част от сектора. Броят на малките предприятия е пропорционално по-висок в региона на река Рейн, отколкото в региона на река Дунав. Те представляват предимно частни превозвачи, които експлоатират плавателни съдове за своя собствена сметка. Споразумението не се отнася до частни превозвачи.

По време на преговорите за споразумението МСП бяха добре представени от ESO и техните представители бяха сред най-силните поддръжници на споразумението, тъй като те виждат в него възможност за постигане на хармонизация при потенциално по-опростени правила относно работното време в сектора.

МСП, които попадат в обхвата на споразумението, защото наемат на работа мобилни работници, до голяма степен ще бъдат сред по-слабо засегнатите. Те притежават кораби, които плават по реките Рейн и Дунав съгласно схеми на експлоатация A1 и A2²¹, които вече са регламентирали определени почивки (в рамките на разпоредбите за безопасността на корабоплаването).

3. ПРАВНИ АСПЕКТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1. Правно основание

Съгласно член 155, параграф 2 от ДФЕС „Споразуменията, сключени на равнището на Съюза, се изпълняват било в съответствие с процедурите и практиките, специфични за социалните партньори и за държавите членки, било при въпроси, обхванати от член 153 — по съвместно искане на подписалите ги страни, с решение на Съвета, по предложение на Комисията. Информира се Европейският парламент“.

²¹ Съгласно Разпоредбите за корабоплаване по р. Рейн плавателен съд, функциониращ по график A1, бива експлоатиран максимално 14 часа на ден без прекъсване, а плавателен съд, функциониращ по график A2 — максимално 18 часа на ден без прекъсване.

Споразумението, сключено между EBU, ESO и ETF, засяга определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт. То се отнася до условията на труд и съдържа разпоредби за здравето и безопасността на работниците — област, регулирана от член 153, параграф 1, буква а) от ДФЕС. Това е една от сферите, в които Съветът може да взема решения с квалифицирано мнозинство. Поради това член 155, параграф 2 е подходящото правно основание за предложението на Комисията.

В своето съобщение *„Адаптиране и поощряване на социалния диалог на равнище Общност“*²² Комисията подчертава, че „преди дадено законодателно предложение да бъде представено на Съвета, Комисията извършва оценка, в която се разглеждат представителният статут на страните по споразумението, техният мандат и законността на всяка разпоредба от колективното споразумение по отношение на правото на Общността, както и на разпоредбите относно малките и средните предприятия“.

Тази оценка е представена по-долу.

3.2 Анализ на споразумението

3.2.1 Представители и мандат на страните по споразумението

Легитимността на социалните партньори, с които трябва да бъдат проведени консултации и които трябва да получат право на договаряне на споразумения, които биха могли да се приложат по силата на решение на Съвета, се основава на тяхната представителност.

Подписалите споразумението страни са Европейският съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF). Тези три организации са членове на Комитета за секторен диалог в областта на вътрешния воден транспорт, учреден в съответствие с Решение на Комисията от 20 май 1998 г.²³ относно учредяването на комитети за секторен диалог за насърчаване на диалога между социалните партньори на европейско равнище. Комисията редовно оценява представителността на социалните партньори, участващи в европейския социален диалог, с помощта на външни проучвания. Последното проучване относно представителността за сектора на ВВТ, извършено от Европейската фондация за подобряване на условията на живот и труд (Eurofound) — тристранен орган, е публикувано през 2010 г.²⁴

Информацията, предоставена от подписалите страни, потвърждава, че те принадлежат към специфичен сектор и че са организирани на европейско равнище. Освен това те са съставени от организации, които са неразделна и призната част от структурите на социалните партньори в държавите членки, имат капацитет да договарят споразумения и са представителни за няколко държави членки. Те притежават и необходимите структури, които да им позволят да участват ефективно в работата на Комитета за секторен диалог.

²² Съобщение на Комисията за адаптиране и поощряване на социалния диалог на равнище Общност, COM(1998) 322 окончателен.

²³ Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. относно учредяването на комитети за секторен диалог за насърчаване на диалога между социалните партньори на европейско равнище, ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27.

²⁴ Европейска фондация за подобряване на условията на живот и труд (2010 г.), Представителност на организациите на европейските социални партньори: вътрешен воден транспорт (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

Споразумението, подписано от тези организации, обхваща определени аспекти на организацията на работното време на мобилните работници в сектора на вътрешния воден транспорт. Подписалите страни са изпратили информация за своя представителен статут, която сочи, че те са достатъчно представителни за мобилните работници в сектора на ВВТ и за своите служители както в превоза на стоки, така и в пътническият транспорт.

От страна на работодателите EBU²⁵ представлява национални организации от сектора на вътрешното плаване (превоз на стоки и пътнически транспорт) в осем държави — членки на ЕС²⁶, а ESO²⁷ представлява частни предприемачи от сектора на вътрешното корабоплаване (самостоятелно заети речни превозвачи) в пет държави членки²⁸. Взети заедно тези две организации имат филиали в девет държави членки. Проучването относно представителността е потвърдило „важната роля на EBU и ESO като своеобразен европейски глас на предприятията от този сектор, макар и двете асоциации да обхващат само част от държавите — членки на ЕС, чрез свои филиали в тези държави“.

От страна на профсъюзите споразумението е подписано от ETF²⁹, чийто отдел за вътрешен воден транспорт обединява служители на профсъюзи и представители на национални профсъюзи по транспорта, защитаващи интересите на работниците в сектора (превоз на стоки и пътнически транспорт, по-специално кораби-хотели и круизни кораби). ETF представлява организации на работниците от сектора на ВВТ в 17 държави членки³⁰; повечето от тези организации участват в колективно договаряне на национално равнище.

Предвид факта, че EBU, ESO и ETF нямат филиали във всички държави — членки на ЕС, за да направят процеса на преговори прозрачен, те са изпратили общо писмо до министерствата на транспорта и труда във всички държави членки през ноември 2009 г., с което ги информират за основното съдържание на своите преговори и отправят към тях молба да препратят информацията до съответните национални организации на социалните партньори. Изглежда това писмо не е получило официален отговор.

Проучването относно представителността, извършено от Eurofound, не е установило наличието на други секторни организации на социалните партньори на европейско равнище.

Поради това Комисията стига до заключението, че EBU, ESO и ETF са единствените общоевропейски организации, представляващи двете страни в сектора на ВВТ.

В писмо до Комисията от 16 март 2012 г. подписалите споразумението страни са потвърдили, че са получили мандат от своите национални филиали да водят преговори и да сключат споразумението.

В заключение подписалите споразумението страни притежават достатъчен представителен статут по отношение на ВВТ като цяло и поотделно на работниците и

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

²⁶ Белгия, Чешката република, Германия, Франция, Люксембург, Нидерландия, Австрия и Румъния.

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

²⁸ Белгия, Германия, Франция, Нидерландия и Полша.

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

³⁰ Белгия, България, Чешката република, Дания, Германия, Испания, Франция, Италия, Латвия, Люксембург, Нидерландия, Австрия, Полша, Португалия, Румъния, Финландия и Обединеното кралство.

работодателите, които могат да бъдат включени в обхвата на разпоредбите на споразумението, и те са получили мандат от своите национални членове да водят преговори и да сключат споразумението.

3.2.2 Законосъобразност на разпоредбите на споразумението

Комисията анализира щателно всяка разпоредба на споразумението и не установи такава, която да противоречи на законодателството на ЕС.

Задълженията, които биха възникнали за държавите членки, не произтичат пряко от споразумението между социалните партньори: те биха възникнали по-скоро в резултат на неговото прилагане по силата на решение на Съвета.

Съдържанието на споразумението остава в обхвата на областите, посочени в член 153, параграф 1 от ДФЕС.

Параграф 17 от споразумението съдържа клауза за запазване на равнището на защита, която гарантира запазване на съществуващото равнище на защита на работниците. В допълнение към това необходимите защитни разпоредби от общите достижения на правото са включени в предложението за директива на Съвета (по-благоприятни разпоредби и запазване на равнището на защита — вж. член 2).

3.3 Субсидиарност и пропорционалност

Принципът на субсидиарност се прилага доколкото предложението не попада под изключителната компетентност на ЕС.

Предложението предвижда „по-специфични разпоредби“ по смисъла на член 14 от Директивата за работното време. Член 14 се позовава на съответните „актове на Общността“ като необходими за установяването на такива разпоредби. Следователно целта на предложението може да бъде постигната единствено на равнище ЕС.

Нуждата от действия на ЕС се обуславя също така от факта, че вътрешният воден транспорт до голяма степен е форма на международен транспорт, обхващаща предимно трансгранични дейности в рамките на европейската мрежа на вътрешните водни пътища. С цел предотвратяване на нелоялна конкуренция в резултат на големи различия между правилата относно работното време в отделните държави членки е необходимо да бъдат установени минимални стандарти на равнище ЕС по отношение на работното време в този сектор.

Във връзка с тази необходимост и в съответствие с член 155, параграф 1 от ДФЕС социалните партньори са сключили споразумение на равнище ЕС и са отправили искане тя да бъде приложена посредством решение на Съвета по предложение на Комисията, в съответствие с член 155, параграф 2 от ДФЕС. Подобни специфични изисквания вече са заложили в различни директиви по отношение на мобилните транспортни работници в гражданската авиация³¹, в трансграничните услуги в железопътния сектор³² и относно морските лица³³, въз основа на европейски споразумения, сключени от социалните партньори в съответните сектори.

³¹ Директива 2000/79/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно Европейското споразумение за организация на работното време на мобилните работници в гражданската авиация, сключено от Асоциацията на европейските авиокомпани (АЕА), Европейската федерация на работниците от транспорта (ЕТФ), Европейската асоциация на пилотите (ЕСА), Асоциацията на европейските регионални авиокомпани (ЕРА) и Международната асоциация на въздушните превозвачи (IACA) (текст от значение за ЕИП) — ОВ L 302, 1.12.2000 г., стр. 57—60.

³² Директива 2005/47/ЕО на Съвета от 18 юли 2005 г. относно Споразумението между Общността на европейските железници (CER) и Европейската федерация на работниците от транспорта

Поради това предложението съответства на принципа на субсидиарност.

Предложената директива изпълнява изискването за пропорционалност, тъй като е ограничена до определяне на целите за постигане и определя минимални стандарти.

В този смисъл тя предоставя възможност за гъвкавост по отношение на избора на конкретни мерки за прилагане.

3.4 Избор на инструменти

Избраният инструмент е директива. Понятието „решение“, използвано в член 155, параграф 1 от ДФЕС, е използвано в общ смисъл, така че изборът на законодателен акт да може да бъде направен в съответствие с член 288 от ДФЕС. Комисията може по свое усмотрение да предложи кой от трите правно обвързващи инструмента, споменати в посочения член (регламент, директива или решение), би бил най-целесъобразен.

Член 296 от ДФЕС посочва, че *„когато Договорите не предвиждат вида акт, който следва да се приеме, институциите решават това за всеки отделен случай при зачитане на приложимите процедури и принципа на пропорционалност.“*

В настоящия случай, имайки предвид вида и съдържанието на споразумението между социалните партньори, е очевидно, че то може да бъде най-успешно приложено чрез разпоредби, които да бъдат транспонирани от държавите членки и/или социалните партньори в националното право на държавите членки. Поради това най-подходящият инструмент е директива на Съвета.

Комисията счита също така, че споразумението трябва не да бъде включено в предложението, а приложено към него.

3.5 Предоставяне на информация на Европейския парламент

Съгласно член 155, параграф 2 от ДФЕС, ако европейско споразумение се прилага с решение на Съвета, Европейският парламент трябва да бъде информиран.

Комисията е изпратила своето предложение до Европейския парламент, за да му даде възможност, ако пожелае, да изрази своето становище пред Комисията и Съвета.

3.6 Съдържание на предложението

Предложението има следната структура:

Член 1

Този член е ограничен до това да направи споразумението между социалните партньори правно обвързващо, което е целта на решението на Съвета, прието съгласно член 155, параграф 2 от ДФЕС.

Член 2

В член 2 се посочва, че директивата осигурява единствено минимални изисквания, като предоставя свобода на държавите членки да приемат мерки, които са по-благоприятни за работниците във въпросната област. Неговата цел е изрично да се гарантират вече

(ETF) относно определени аспекти на условията на труд на мобилните работници, които участват в интероперативни трансгранични услуги в железопътния сектор — ОВ L 195, 27.7.2005 г., стр. 15—17.

³³ Директива 1999/63/ЕО на Съвета от 21 юни 1999 г. относно Споразумението за организацията на работното време на морските лица, сключено между Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност (ЕССА) и Федерацията на синдикатите на транспортните работници в Европейския съюз (FST) — Приложение: Европейско споразумение за организацията на работното време на морските лица — ОВ L 167, 2.7.1999 г., стр. 33—37.

постигнатите равнища на защита на работниците и да се осигури прилагането единствено на по-благоприятните стандарти за закрила на труда.

Членове 3—6

В членове 3—6 се съдържат обичайните разпоредби относно транспонирането в националното право на държавите членки, включително задължението да се предвидят ефективни, пропорционални и възпиращи санкции. По-специално, в член 5 посочва датата на влизане в сила на директивата.

3.7 Подробно обяснение на разпоредбите на приложението към предложението

Параграф 1 (Обхват)

В този параграф се посочва, че споразумението се отнася до мобилни работници, които са наети на работа като членове на екипажа и обслужващ персонал на борда на плаващо средство, експлоатирано в търговския вътрешен воден транспорт. Параграф 1, точка 2 предвижда, че частните оператори не попадат в обхвата на споразумението, дори ако те същевременно имат статута на работници в собственото си предприятие за целите на социалното осигуряване.

Параграф 1, точка 3 установява връзката между споразумението и национални или международни разпоредби за почивките с оглед на безопасността на корабоплаването. Ако съществуват различия между тези разпоредби, се прилагат разпоредбите, които са най-благоприятни за здравето и безопасността на работниците.

В параграф 1, точка 4 се предвижда, че мобилните работници, които са наети на борда на плавателно средство, експлоатирано на територията на държава — членка на ЕС, извън сектора на търговския вътрешен воден транспорт, и чиито условия на труд се уреждат с колективен трудов договор, могат да бъдат включени в обхвата на това споразумение при определени условия.

Параграф 2 (Определения)

Споразумението борава с различни понятия: плаващо средство, пътнически плавателен съд, работно време, почивка, почивен ден, оператор в сектора на вътрешния воден транспорт, график на работното време, нощ, работник, който полага нощен труд, работник на смени, обслужващ персонал, мобилен работник и сезон. Параграф 2 посочва значенията на тези понятия за целите на споразумението.

Параграф 3 (Работно време и референтен период)

Параграф 3, точка 1 установява стандартно дневно работно време от осем часа, а параграф 3, точка 2 — средно седмично работно време от 48 часа в съответствие с разпоредбите на член 6 от Директивата за работното време.

Параграф 3, точка 2 предвижда, че максималният референтен период е 12 месеца. Референтният период е периодът, за който се изчислява средното седмично работно време.

В тази връзка в параграф 3, точка 3 е посочено, че максималното работно време е 2304 часа. Годишният отпуск и отпуските по болест не се вземат предвид при изчисляването. Ако продължителността на трудовите правоотношения е по-кратка от референтния период, максималната продължителност на работното време се изчислява пропорционално.

Параграф 4 (Дневно и седмично работно време)

Параграф 4, параграф 1 определя максималната продължителност на работното време за всеки период от 24 часа и максималната продължителност на работното време за всеки период от седем дни.

Параграф 4, точка 2 въвежда граница за средното седмично работно време от 72 часа в рамките на всеки период от четири месеца в случай на определен график на работното време. Тази разпоредба взема под внимание съществуващите графици на работното време в сектора и значителния обем неактивно време, прекарвано на борда.

Параграф 5 (Работни и почивни дни)

В сектора на ВВТ съществуват различни режими на работа. В редица случаи мобилните работници работят последователни дни на борда, за да прекарат почивка у дома. Параграф 5, точка 1 определя максималната граница: може да се работи най-много през 31 последователни дни.

Параграф 5, точка 2 предвижда разпоредби относно режим 1:1, при който работникът има еднакъв брой почивни и работни дни. При този режим след последователните работни дни се предоставя същият брой почивни дни. При посочените в параграфа условия са допустими изключения от това правило.

Параграф 5, точка 3 определя метод за изчисляване на минималния брой последователни почивни дни, когато съгласно режима на работа са налице повече работни отколкото почивни дни. Тези почивни дни трябва да бъдат предоставени непосредствено след последователните работни дни.

Параграф 6 (Сезонна работа на борда на пътнически плавателни съдове)

С цел да се отчете специалният характер на сезонната работа на борда на пътнически плавателни съдове параграф 6 определя максимални граници за работното време: 12 часа през всеки период от 24 часа и 72 часа през всеки период от 7 дни, които могат да бъдат прилагани за всички мобилни работници, наети на работа на борда на пътнически плавателни съдове.

Параграф 6, точка 2 изисква за всеки работен ден работникът да получи по 0,2 почивни дни. През всеки период от 31 дни трябва да бъдат предоставени най-малко два почивни дни.

Параграф 6, точка 3 предвижда ползването на почивните дни и спазването на средната максимална продължителност на седмичното работно време от 48 часа да се извършват в съответствие с колективните трудови договори или, при липса на такива — в съответствие с разпоредбите на вътрешното законодателство.

Параграф 7 (Почивки)

С цел осигуряване на защита на здравето и безопасността на работниците този параграф определя почивки, изразени в единици за време: 10 часа за всеки период от 24 часа и 84 часа за всеки период от седем дни.

Параграф 8 (Почивка в работно време)

Параграф 8 предоставя право на почивка в работно време на всеки работник, чието дневно работно време превишава 6 часа. Продължителността и предпоставките за предоставяне на почивката се установяват в колективните трудови договори или, при липсата на такива — в разпоредбите на вътрешното законодателство.

Параграф 9 (Максимална продължителност на работното време през нощта)

При продължителност на нощта 7 часа, този параграф ограничава максималната продължителност на работното време през нощта до 42 часа за период от седем дни.

Параграф 10 (Годишен отпуск)

Параграф 10 определя минимален период на годишен отпуск от най-малко четири седмици, който не може да се заменя с парично обезщетение, освен при прекратяване на трудовото правоотношение. Този параграф съответства на член 7 от Директивата за работното време, която вече се прилага по отношение на мобилни работници.

Параграф 11 (Закрила на непълнолетните)

По отношение на ненавършилите 18 години мобилни работници в сектора на ВВТ ще продължат да се прилагат разпоредбите на Директива 94/33/ЕО за закрила на младите хора на работното място³⁴.

Параграф 11, точка 2 позволява на държавите членки да допуснат навършилите 16 години лица, които съгласно националното право не подлежат на по-нататъшно задължително редовно образование, да полагат нощен труд през периода, забранен съгласно Директива 94/33/ЕО. Нощният труд трябва да е необходим за тяхното обучение и се допуска само при условие че им се предоставя достатъчна компенсаторна почивка, както и че не се поставят под въпрос целите на член 1 от Директива 94/33/ЕО.

Параграф 12 (Проверки)

Параграф 12, точка 1 предвижда дневното и седмичното работно време на всеки работник да се вписва, за да може да се следи спазването на заложените в това споразумение разпоредби за работното време (параграфи 3—7, 9—11 и 13).

Параграф 12, точка 2 изисква вписванията на работното време да се съхраняват на борда най-малко до края на референтния период.

Параграф 12, точка 3 посочва, че тези вписвания се проверяват и утвърждават както от работодателя, така и от работника през регулярни периоди от време.

³⁴ Директива 94/33/ЕО на Съвета от 22 юни 1994 г. за закрила на младите хора на работното място, ОВ L 216, 20.8.1994 г.

Параграф 12, точка 4 определя минималните данни, които тези вписвания трябва да съдържат.

Параграф 12, точка 5 предвижда, че работникът трябва да получи копие от отнасящите се за него утвърдени вписвания, които той трябва да носи в себе си в продължение на една година.

Параграф 13 (Аварийни ситуации)

Параграф 13, точка 1 предвижда, че при аварийни ситуации капитанът или негов представител могат да изискват от работника да работи допълнително време, необходимо за безопасността на лицата на борда и на товара или на самия кораб или за да се окаже помощ на лица или плавателни съдове в бедствено положение.

Параграф 13, точка 2 предвижда, че в такава ситуация капитанът или негов представител могат да изискват от работника да работи допълнително време до възстановяване на нормалното положение.

Параграф 13, точка 3 задължава капитана или неговия представител да предоставят на всички работници, които са извършвали работа във време, предвидено в графика за почивка, достатъчна почивка като компенсация, незабавно, след като това стане практически възможно след възстановяването на нормалното положение.

Параграф 14 (Оценка на здравословното състояние)

Параграф 14, точка 1 установява правото на всички работници на безплатна годишна оценка на здравословното състояние. При тази оценка на здравословното състояние трябва да се обърне специално внимание на условия или симптоми, които биха могли да се дължат на работата на борда при минимални междудневни почивки и/или минимални почивни дни в съответствие с параграфи 5 и 6.

Параграф 14, точка 2 осигурява правото на работниците, които полагат нощен труд, да се прехвърлят на дневна работа, ако имат здравословни проблеми, свързани с нощния труд.

Параграф 14, точки 3 и 4 предвиждат, че по отношение на безплатната годишна оценка на здравословното състояние се пази лекарска тайна и тя може да се провежда в рамките на националната система на здравеопазване.

Параграф 15 (Безопасност и опазване на здравето)

Параграф 15, точка 1 предоставя на работниците, които полагат нощен труд, и на работниците на смени право на закрила с оглед на безопасността и здравето, подходяща за естеството на тяхната работа.

Параграф 15, точка 2 предвижда, че съответните услуги или средства за защита и профилактика във връзка с безопасността и опазването на здравето на работниците, които полагат нощен труд, и на работниците на смени трябва да съответстват на предоставяните на другите работници. Тези средства и услуги трябва да са на

разположение по всяко време. Разпоредбите на параграф 15 са в съответствие с член 12 от Директивата за работното време, която вече се прилага по отношение на мобилни работници.

Параграф 16 (Режими на работа)

Този параграф се отнася за случаи, при които работодателят възнамерява да организира работата по определена схема. В тази ситуация трябва да се спазва принципът за адаптиране на работата към работника, по-специално с оглед облекчаване на монотонния труд и работата с наложен ритъм, в съответствие с вида дейност, както и с изискванията за безопасност и опазване на здравето. Тази разпоредба е в съответствие с член 13 от Директивата за работното време, която се прилага по отношение на мобилни работници.

Параграф 17 (Заклучителни разпоредби)

Този параграф регламентира прилагането на по-благоприятни разпоредби: държавите членки имат право да запазват в сила или да въвеждат еквивалентни или по-благоприятни разпоредби от предвидените в споразумението.

Параграф 17, точка 2 съдържа разпоредба за запазване на равнището на защита, а параграф 17, точка 3 предвижда, че социалните партньори трябва да подлагат на наблюдение въвеждането и прилагането на споразумението в рамките на Комитета за европейски социален диалог в сектора на ВВТ, по-специално с оглед на познанията в областта на трудовата медицина и безопасност.

Параграф 17, точка 4 предвижда две години след изтичане на срока за транспониране, посочен в член 4 от настоящото предложение, подписалите споразумението страни да подложат на преразглеждане неговите разпоредби.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма последици за бюджета на ЕС.

5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

Държавите членки трябва да изпратят на Комисията текста на националните разпоредби, с помощта на които се транспонира директивата, както и таблица на съответствието между тези разпоредби и директивата.

Често в държавите членки няма специфично законодателство, насочено изрично към категориите работници, обхванати от директивата. Следователно националното законодателство на държавите членки относно въпроси, обхванати от предложението, често се съдържа в редица различни законодателни текстове (кодекси на труда, законодателството в областта на здравословните и безопасни условия на труд, специфични за сектора неизчерпателни разпоредби), които изискват системен подход и тълкуване.

Предложението съдържа и определен брой елементи, които не са обхванати до момента, тъй като по силата на член 20 от Директивата за работното време те са

изключени от общите разпоредби. Необходима е недвусмислена информация за транспонирането на тези нови разпоредби и решения, за да се гарантира спазване на минималния стандарт, установен от предложението. Тя ще позволи на Комисията да гарантира изпълнението на изискванията на директивата, които имат за цел да защитят здравето и безопасността на работниците, да осигурят по-голяма гъвкавост за предприятията и да насърчат лоялната конкуренция между предприятията.

Очакваната допълнителна административна тежест във връзка с предоставянето на обяснителните документи не е непропорционална (тя е еднократна и не би изисквала ангажирането на голям брой организации). Обяснителните документи могат да бъдат разработени по-ефективно от държавите членки.

С оглед на гореизложеното се предлага държавите членки да се ангажират да уведомят Комисията за мерките си за транспониране, предоставяйки един или повече документи, поясняващи връзката между елементите на директивата и съответните части от националните актове за транспониране.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА СЪВЕТА

за прилагане на Европейското споразумение, сключено от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF), относно определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт

(текст от значение за ЕИП)

СЪВЕТАТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 155, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 155, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) работодателите и работниците, наричани по-долу „социалните партньори“, могат съвместно да поискат споразуменията, сключени от тях на равнище Съюз, да бъдат приложени по силата на решение на Съвета, по предложение на Комисията.
- (2) Европейският съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF) са информирали Комисията за своето желание да започнат преговори в съответствие с член 155, параграф 1 от ДФЕС с цел сключване на споразумение на ниво Съюз.
- (3) На 15 февруари 2012 г. EBU, ESO и ETF са сключили Европейско споразумение за уреждане на определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт („споразумението“).
- (4) В споразумението е включено съвместно искане то да бъде приложено от Комисията посредством решение на Съвета, по предложение на Комисията, в съответствие с член 155, параграф 2 от Договора.
- (5) За целите на член 288 от Договора подходящият инструмент за прилагане на споразумението е директива.
- (6) Комисията изготви предложението за директива в съответствие със своето съобщение от 20 май 1998 г. за адаптиране и поощряване на социалния диалог

на равнище Общност³⁵, отчитайки представителния статут на подписалите страни и законосъобразността на всяка разпоредба на споразумението.

- (7) Използваните в споразумението понятия, които не са изрично определени в него, могат да бъдат определени от държавите членки в съответствие с националното законодателство и практика, както е при други директиви за социална политика, използващи подобни понятия, при условие че тези определения зачитат съдържанието на споразумението.
- (8) Държавите членки могат да възложат на социалните партньори, по тяхно съвместно искане, изпълнението на настоящата директива, при условие че държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират по всяко време резултатите, наложени от настоящата директива.
- (9) Директива 2003/88/ЕО на Европейския парламент и на Съвета³⁶ определя минимални изисквания за здравословни и безопасни условия на труд относно организацията на работното време, включително това на работниците в сектора на вътрешния воден транспорт.
- (10) Настоящата директива и споразумението определят по-специфични изисквания относно организацията на работното време на мобилните работници в сектора на вътрешния воден транспорт за целите на член 14 от Директива 2003/88/ЕО.
- (11) Разпоредбите на настоящото споразумение се прилагат, без да се засяга действието на всякакви съществуващи разпоредби на Съюза, които са по-специфични или предоставят по-висока степен на защита на мобилните работници в сектора на вътрешния воден транспорт.
- (12) Настоящата директива не може да бъде използвана като основание за намаляване на общата степен на защита на работниците в областите, обхванати от споразумението.
- (13) Настоящата директива и споразумението определят минимални стандарти; държавите членки и социалните партньори могат да запазват в сила или да въвеждат по-благоприятни разпоредби.
- (14) Комисията е информирала Европейския парламент съгласно член 155, параграф 2 от ДФЕС, като му е изпратила текста на своето предложение за директива, съдържащо споразумението.
- (15) Настоящата директива спазва основните права и принципи, признати в Хартата на основните права на Европейския съюз, по-специално член 31 от нея.
- (16) Поради факта, че целите на настоящата директива, предназначена да защити здравето и безопасността на работниците в един преобладаващо трансграничен сектор, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а могат да бъдат по-добре постигнати на равнище Съюз, Европейският съюз може да приеме мерки, в съответствие с принципа за субсидиарност, уреден в член 5, параграф 3 от Договора за Европейския съюз. Съгласно принципа за пропорционалност, уреден в член 5, параграф 4 от Договора за Европейския съюз, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

³⁵

COM(1998) 322 окончателен.

³⁶

ОВ L 299, 18.11.2003 г., стр. 9—19.

- (17) Прилагането на споразумението спомага за постигането на целите, заложиени в член 151 от ДФЕС.
- (18) В съответствие със Съвместната политическа декларация на държавите членки и на Комисията от 28 септември 2011 г. относно обяснителните документи³⁷ държавите членки се задължават, в обосновани случаи, да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между компонентите на дадена директива и съответните части от националните актове за транспониране. Законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано по отношение на настоящата директива,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Настоящата директива прилага, за целите на член 155, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз, Европейското споразумение за уреждане на определени аспекти на организацията на работното време в сектора на вътрешния воден транспорт, сключена на 15 февруари 2012 г. от Европейския съюз за речно корабоплаване (EBU), Европейската организация на речните превозвачи (ESO) и Европейската федерация на работниците от транспорта (ETF), както е посочено в приложението.

Член 2

1. Държавите членки могат да запазват в сила или да въвеждат по-благоприятни разпоредби от тези, определени с настоящата директива.
2. Изпълнението на настоящата директива не представлява, при никакви обстоятелства, достатъчно основание за намаляване на общата степен на защита на работниците в областите, уредени с настоящата директива. То не засяга правата на държавите членки и на социалните партньори да установяват, с оглед променящи се обстоятелства, законодателни, регулаторни или договорни разпоредби различни от тези, които съществуват към момента на приемане на настоящата директива, при условие че са спазени минималните изисквания, предвидени в настоящата директива.
3. Прилагането и тълкуването на настоящата директива не засяга разпоредбите, обичаите или практиките на Съюза или на национално равнище, осигуряващи по-благоприятни условия за засегнатите работници.

Член 3

Държавите членки определят санкциите, приложими при нарушаване на националните разпоредби, постановени съгласно настоящата директива. Санкциите следва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.

Член 4

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата

³⁷ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

директива, най-късно до 31 декември 2016 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 5

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 6

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Съвета
Председател