



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 18.11.2013
SWD(2013) 461 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o námořnících, kterou se mění směrnice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES, 98/59/ES a
2001/23/ES**

{COM(2013) 798 final}
{SWD(2013) 462 final}

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o námořnících, kterou se mění směrnice 2008/94/ES, 2009/38/ES, 2002/14/ES, 98/59/ES a
2001/23/ES**

1. VYMEZENÍ PROBLÉMU

Pracovníprávní směrnice EU se obecně vztahují na všechna odvětví činnosti a všechny kategorie pracovníků. Avšak šest směrnic¹ námořní pracovníky (námořníky a/nebo rybáře) buď ze své oblasti působnosti vylučuje, nebo členským státům umožňuje, aby je vyloučily z oblasti působnosti prováděcích právních předpisů, a to bez jakéhokoli konkrétního odůvodnění.

Mezinárodní odvětví námořní dopravy přepravuje přibližně 90 % světového obchodu.

Bez námořní dopravy by nebyl dovoz a vývoz zboží v měřítku, které si moderní svět žádá, vůbec možný. V mezinárodním obchodě se pohybuje více než 50 000 obchodních lodí, které přepravují náklad různého druhu. Světové loďstvo je registrováno ve více než 150 státech a čítá přes milion námořníků doslova všech národností. Kolem 30 % obchodních lodí je registrováno v členských státech EU (viz příloha 2 zprávy o posouzení dopadů). Z hlediska hrubé prostornosti² představuje EU 19,2 % světového loďstva³.

Světové rybářské loďstvo tvořilo v roce 2010 přibližně 4,4 milionu plavidel; tento počet je od roku 1998 relativně stabilní a 73 % připadá na Asii, následuje Afrika, Latinská Amerika a Karibik, Severní Amerika a Evropa. Mělo se za to, že na moři se pohybovalo celkem 3,2 milionu plavidel a ve vnitrozemských vodách 1,1 milionu plavidel.

Odvětví rybolovu v EU ročně produkuje přibližně 6,4 milionu tun ryb. Rybolov a zpracování produktů rybolovu zaměstnává více než 350 000 osob. V roce 2006 připadlo na pět členských států (Dánsko, Španělsko, Francie, Nizozemsko a Spojené království) 60 % produkce Společenství⁴.

Údaje o zaměstnanosti v obchodním loďstvu nejsou systematicky shromažďovány a čísla se podstatně liší v závislosti na zdroji. Zpráva o posouzení dopadů vychází z údajů, které poskytly vnitrostátní správní orgány, případně, nebyly-li takové údaje k dispozici, z průměru hodnot získaných z různých studií. Obchodní loďstvo zaměstnává **345 455** námořníků a v odvětví rybolovu pracuje **157 561** rybářů.

Členské státy vyloučení využívají v různém rozsahu. Níže uvedená tabulka podává přehled stavu za šest dotčených směrnic.

¹ Směrnice 2008/94/ES o ochraně zaměstnanců v případě platební neschopnosti zaměstnavatele (Úř. věst. L 283, 28.10.2008, s. 36), směrnice 2009/38/ES o zřízení evropské rady zaměstnanců (Úř. věst. L 122, 16.5.2009, s. 28), směrnice 2002/14/ES, kterou se stanoví obecný rámec pro informování zaměstnanců a projednávání se zaměstnanci (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 29), směrnice 98/59/ES o sbližování právních předpisů členských států týkajících se hromadného propouštění (Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 16), směrnice 2001/23/ES týkající se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků (Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16) a směrnice 96/71/ES o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. L 18, 21.1.1997, s. 1).

² Hrubá prostornost je mezinárodně uznávaná míra používaná pro plavidla, která představuje objem všech započítatelných prostorů plavidla.

³ ECSA, výroční zpráva za období 2011–2012.

⁴ Eurostat, Statistika rybolovu, září 2012.

		Platební neschopnost	Evropská rada zaměstnanců	Informování a projednávání	Hromadné propouštění	Převod podniků	Vysílání pracovníků
Členské státy, které vyloučení využily		CY, EL, MT	CY, EE, EL, HU, IT, LT, LV, MT, RO	CY, LU, MT, RO	BE, CY, DE, DK, EL, IE, LU, LV, MT, SK	CY, DK, EL, HU, IE, LU, LV, MT, NL, RO	BE, BU, CY, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PL, RO, SE, UK
Celkem	Obchodní loďstvo	Nevyloučení	159 150	86 497	138 141	155 925	272 520
	Rybolov	26 386	Nevyloučení	8 452	35 702	43 501	Nevyloučení
% v rámci kategorie	Obchodní loďstvo	Nevyloučení	46,1 %	25,0 %	40 %	45,1 %	78,9 %
	Rybolov	16,7 %	Nevyloučení	5,4 %	22,7 %	27,6 %	Nevyloučení
% pracovní síly⁵ v EU	Obchodní loďstvo	Nevyloučení	0,07 %	0,04 %	0,06 %	0,07 %	0,11 %
	Rybolov	0,01 %	Nevyloučení	0,004 %	0,015 %	0,018 %	Nevyloučení

Existence a/nebo možnost zavádění vyloučení může zabránit tomu, aby námořníci měli možnost požívat svého práva na informování a projednávání, jakož i práva na pracovní podmínky, které respektují zdraví, bezpečnost a důstojnost pracovníků, jež jsou obě zakotvena v listině v člancích 27 a 31, či může tuto možnost omezit.

Dotčené směrnice neposkytují konkrétní odůvodnění pro vyloučení, která nebyla navržena Komisí ani nebyla konkrétně odůvodněna v průběhu přípravných prací či v textu směrnic. Lze se však domnívat, že pohyb plavidel byl vnímán jako překážka pro uplatňování pravidel pro informování pracovníků a projednávání s pracovníky, která jsou součástí všech dotčených směrnic, vyjma směrnice o platební neschopnosti a směrnice o vysílání pracovníků. Lze se domnívat, že se některé členské státy v Radě pravděpodobně odvolávaly na obtížnost komunikace s plavidly plujícími na volném moři jako na důvod pro možnost odchýlit se od obecných pravidel, zejména pak v otázce informování a projednávání. Vzhledem k současnému vývoji v oblasti komunikačních technologií to však již nelze považovat za důvod k vyloučení⁶.

Různé zacházení s pracovníky z určitého odvětví je obtížně slučitelné s Listinou základních práv Evropské unie, není-li podloženo objektivními důvody. Proto je zapotřebí posoudit, zda lze odlišné zacházení s námořníky objektivně odůvodnit, a v

⁵ 239 608 pracovníků podle statistiky trhu práce z roku 2011, Eurostat.

⁶ To uznala rovněž organizace zaměstnavatelů (ECSA). Ta nicméně tvrdí, že důvody pro vyloučení souvisí s jinými záležitostmi, než je logistika informování a projednávání, a to zejména s potřebou vyhnout se další administrativní zátěži, která by poškozovala konkurenceschopnost evropských operátorů.

opačném případě navrhnout opatření, jež by uplatnila stejná nebo rovnocenná práva, jichž požívají pracovníci na pevnině.

Dále počet národních námořníků v EU postupně klesá, a to by v budoucnu mohlo působit komplikace, především proto, že pro některá zaměstnání na pevnině mají námořní zkušenosti zásadní význam. Ačkoli mohou mít tuto skutečnost za následek různé faktory, jako například odloučenost, pracovní zátěž a sociální prostředí na palubě, má se obecně za to, že nedostatek zájmu o námořnické profese může být posilován dojmem, že práce na moři je „vyloučené“ odvětví, v němž platí jeho vlastní pravidla, případně zde žádná pravidla nejsou⁷.

Pocit právní nejistoty může odrážet potenciální pracovníky od námořních profesí. Stávající vyloučení tudíž přispívá ke snižování atraktivity práce na moři. Totéž potvrdily významné zúčastněné strany, včetně odborových svazů a Pracovní skupiny pro zaměstnanost a konkurenceschopnost v oblasti námořní dopravy.

2. PRÁVO EU JEDNAT A SUBSIDIARITA

Tento úkon se týká možného přezkumu šesti směrnic. Toho lze dosáhnout pouze na úrovni EU, a to prostřednictvím směrnice nebo souboru směrnic, kterými se pozmění platné akty.

Tato iniciativa se vztahuje na odvětví, které je vystaveno silné mezinárodní konkurenci a v němž velká část pracovníků zaměstnaných na plavidlech jednoho členského státu pochází z jiných členských států či z nečlenských zemí. Iniciativa EU by zajistila rovnější podmínky, alespoň pro plavidla plující pod vlajkou některého z členských států.

3. CÍLE

3.1. Obecné cíle

Cílem této iniciativy je zlepšit úroveň ochrany práv stanovených v Listině základních práv Evropské unie v rámci pracovního práva. Iniciativa také přispívá k obecným cílům politik, jež jsou zakotveny v článku 151 SFEU, konkrétně k podpoře zaměstnanosti, zlepšování životních a pracovních podmínek, přiměřené sociální ochraně a sociálnímu dialogu.

3.2. Specifické cíle

Iniciativa sleduje tyto specifické cíle:

- a) zlepšit úroveň ochrany práv stanovených v Listině základních práv Evropské unie, zejména posouzením, zda je různé zacházení objektivně odůvodněno povahou odvětví, a v opačném případě posílením práv pracovníků v námořních profesích tak, aby dosáhla standardu, jehož požívají pracovníci na pevnině;
- b) zvýšením atraktivity práce na moři ve srovnání s prací na pevnině přispět k tomu, aby se více mladých občanů EU začalo věnovat práci v odvětvích obchodního loďstva a rybolovu a aby námořníci svoji profesi neopouštěli.

⁷

Viz mimo jiné sdělení „Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii“ (KOM(2007) 575) a zpráva Pracovní skupiny pro zaměstnanost a konkurenceschopnost v oblasti námořní dopravy.

4. MOŽNOSTI POLITIKY

4.1. Možnost politiky 1: žádná opatření na úrovni EU

V rámci této možnosti politiky by EU nepřijala žádnou novou iniciativu, ať již legislativní, nebo nelegislativní. Stávající směrnice by zůstaly zachovány ve své současné podobě a členským státům by zůstala možnost výběru, zda odchylky a vyloučení využijí či nikoli.

Vývoj naznačuje, že snižování počtu evropských námořníků bude pravděpodobně pokračovat a pracovní místa na palubách evropských plavidel budou stále častěji zaplňovat pracovníci z nečlenských zemí.

4.2. Možnost politiky 2: odchylka podmíněná zárukou rovnocenné úrovně ochrany

Tato možnost by znamenala nahrazení prostých vyloučení ustanoveními umožňujícími členským státům odchýlit se u námořníků od ustanovení směrnice, pakliže je zajištěn stupeň ochrany rovnocenný stupni, který poskytují směrnice.

Tato možnost by od členských států vyžadovala určení hmotněprávní stránky ochrany.

4.3. Možnost politiky 3: zrušit vyloučení ve všech směrniciích

Tato možnost by vycházela z předpokladu, že původním záměrem všech dotčených směrnic bylo zahrnout všechna odvětví činnosti, a vyloučení námořníků je tedy neopodstatněné.

4.4. Možnost politiky 4: přizpůsobit pravidla specifickým odvětví

Tato možnost by znamenala přijmout hmotněprávní normy, jejichž cílem by bylo přizpůsobit právní předpisy charakteristikám námořního odvětví. Tato možnost by řešila otázky, jež vznesly některé zúčastněné strany a které se týkají specifík odvětví a dalších nákladů.

V závislosti na jednotlivých směrniciích by mohlo být třeba zavést zvláštní opatření týkající se způsobilosti pro funkci zástupce pracovníků nebo uplatňování obecných pravidel na prodej plavidla.

Cílem by nebylo prosté zrušení příslušných vyloučení nebo poskytnutí rovnocenné úrovně ochrany, ale spíše určení hmotněprávních pravidel, která by se vztahovala na dané odvětví. Vzhledem k finančním dopadům jednotlivých možností by to například znamenalo stanovení zvláštních pravidel pro situace specifické pro dané odvětví, jako například častý prodej plavidel nebo společnost provozující pouze jedno plavidlo.

5. ANALÝZA DOPADŮ

5.1. Riziko rušení registrací plavidel a jeho vazba na konkurenceschopnost

Globalizace v námořní dopravě se projevuje mnoha různými způsoby, ale hlavním prvkem je právní režim pro registraci (a změnu registrace) lodí, což je proces, který na úrovni pevninských odvětví nemá žádný přímý ekvivalent.

Fenomén rušení registrací do velké míry odráží snahu majitelů lodí vyhnout se nákladům a omezením spojeným s registrací lodí v tradičních námořních státech. K hlavním nákladům spojeným s provozováním lodi patří náklady na mzdu pro posádku a další související náklady. Odhaduje se, že rozdíly nákladů na posádku

mezi vybranými vlajkami EU a loděmi registrovanými v méně nákladných otevřených rejstřících se pohybují v rozmezí +22 % až +333 %⁸.

Přínos jednotlivých možností politiky je třeba poměřovat vůči tomuto riziku rušení registrací, které by mělo být sníženo na minimum. Vysoké riziko rušení registrací spojené s možností politiky by znamenalo, že vnímaný negativní dopad příslušné možnosti politiky na konkurenceschopnost převažuje nad vnímaným přínosem toho, že loď pluje pod vlajkou daného členského státu. Vlastní rušení registrací by rovněž vedlo k dalšímu snižování počtu námořníků v EU. V konečném důsledku by tím byl ohrožen jeden z cílů navrhovaného opatření EU.

5.2. Zkušenosti členských států

Mnoho členských států se rozhodlo nevyužít možnosti vyloučit námořníky z oblasti působnosti směrnic či pro ně přijmout zvláštní předpisy, které se od směrnic odchyľují. To znamená, že možnosti 2, 3 a 4 jsou již v některých členských státech do jisté míry uplatňovány, zejména v členských státech s významným námořním odvětvím.

Nezdá se, že by uplatňování směrnic v určitých členských státech mělo jakýkoli měřitelný dopad, zejména na rušení registrace plavidel. Například ve Španělsku v letech 2001 až 2011 vzrostla hrubá prostornost národního loďstva o 40,4 %. Ve Francii došlo za stejné období k nárůstu o 40,2 %. Jak Francie, tak Španělsko uplatňují na námořní odvětví všechny směrnice (kromě směrnice o vysílání pracovníků). Na druhou stranu v Řecku v letech 2001 až 2011 hrubá prostornost národního loďstva vzrostla o 34 %. Na Kypru v letech 2003 až 2011 hrubá prostornost vzrostla o 0,5 %. Řecko i Kypr námořní odvětví z oblasti působnosti vnitrostátního práva, jímž provádějí dotčené směrnice, vylučují.

Od provedení směrnic se postoj členských států k vhodnosti vyloučení významně nezměnil.

5.3. Směrnice o platební neschopnosti

Na Kypru vznikl zvláštní fond řízený radou, kterou tvoří členové úřadu pro sociální pojištění. Při založení fond obdržel platbu v hodnotě 1 000 000 CYP (přibližně 1 724 137 EUR) od fondu pro propouštění Kyperské republiky a od té doby je financován měsíčními příspěvky zaměstnavatelů ve výši **0,2 %** hrubých mezd vyplácených zaměstnancům.

V Řecku zákon 1836/1989 stanoví, že záruční fond je financován částečně z příspěvků zaměstnavatelů a částečně formou státní dotace z rozpočtu ministerstva práce. Zaměstnavatelé přispívají ve výši **0,15 %** veškerých vyplacených odměn.

Na Maltě je záruční fond financován prostřednictvím státního rozpočtu (konsolidační fond). Na počátku mu byly poskytnuty finanční prostředky ve výši 250 000 MTL (přibližně 579 722 EUR), jež měly být z konsolidačního fondu vypláceny po dobu nejvýše pěti let v minimální výši 50 000 MTL (115 944 EUR). Neexistuje tudíž žádný zvláštní příspěvek ze strany zaměstnavatelů ani zaměstnanců. Vzhledem k nízkému počtu dotčených pracovníků (1 303) je ekonomický dopad zahrnutí rybářů odměňovaných formou podílu na výnosu okrajový.

⁸

Mitroussi, K. „Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities“, Marine Policy 32 (2008) 1043–1049, s. 1046.

5.4. Směrnice o evropské radě zaměstnanců

Za účelem posouzení možných dalších nákladů spojených s uplatňováním směrnice o evropské radě zaměstnanců na námořní pracovníky se předpokládá, že jedna z velkých evropských společností v oblasti námořní dopravy se sídlem v Dánsku (zaměstnávající více než 1 000 pracovníků a 150 v každém z nejméně dvou členských států) založila evropskou radu zaměstnanců a je povinna umožnit účast posádkám obchodního loďstva.

Předpokládá se, že člen evropské rady zaměstnanců je na moři v době, kdy se má konat schůze, a je například důstojníkem (vyšší pravděpodobnost, že půjde o Evropana) na palubě plavidla, které přistává v Hongkongu a následně pluje do Šanghaje. To by znamenalo, že člen evropské rady zaměstnanců poletí do Kodaně a na plavidlo bude potřeba vyslat zástupce. Celkové náklady by se pohybovaly ve výši **5 028 EUR za účastníka za schůzi**. Jelikož ročně se konají průměrně dvě schůze a není pravděpodobné, že by každé plavidlo mělo na palubě více než jednoho zástupce, činily by kumulativní náklady **10 056 EUR ročně**.

V rámci druhého scénáře probíhá veškerá komunikace prostřednictvím satelitu.

Při průměru dvou schůzí ročně a vzhledem k pravděpodobnosti toho, že někteří účastníci se budou vyskytovat na pevnině, by roční náklady dosáhly $663 \text{ EUR} \times 2 =$ **1 326 EUR**.

Dále lze odhadovat, že námořní společnost, na kterou se bude směrnice vztahovat, má alespoň 25 plavidel. Tento odhad vychází z následujících předpokladů: směrnice se vztahuje na společnosti s více než 1 000 zaměstnanci a na jednom plavidle slouží 20 až 27⁹ pracovníků. Odhad rovněž zohledňuje pracovní dobu námořníků. **Roční náklady na jedno plavidlo** tudíž činí **603 EUR v případě scénáře 1** a **79,5 EUR v případě scénáře 2**. Ve vztahu k referenčním úrovním pro riziko rušení registrací či zvyšování sociálních nákladů v rámci nákladů na provoz nejsou tyto náklady významné.

V souvislosti s přezkumem směrnice o evropské radě zaměstnanců byly prezentovány některé prvky týkající se přínosu založení evropské rady zaměstnanců.

Všichni zástupci zaměstnanců považují evropskou radu zaměstnanců za přínosnou (průzkum EPEC z roku 2008¹⁰). Navzdory finančním a dalším nevyčíslitelným nákladům na provoz evropské rady zaměstnanců 57 % společností s evropskou radou zaměstnanců uznává, že její přínosy převažují nad náklady (35 % je toho názoru, že náklady převažují nad přínosy a 8 % neposkytlo jasnou odpověď).

5.5. Směrnice o informování a projednávání

Jelikož tato směrnice neumožňuje členským státům vyloučit námořníky z oblasti působnosti vnitrostátního práva, jímž ji provádějí, ale pouze stanovit specifická ustanovení o informování a projednávání, pouze možnost 3 by mohla mít ekonomický dopad. Možnost 4 je již provedena stávajícím zněním směrnice.

⁹ Viz „Ship Operating Costs 2009–2010“, vydáno společností Nigel Gardiner, Drewry Publishing, v červenci 2009, s. 37, bod 2.5.

¹⁰ Studie zadaná Komisí a provedená Konsorciem pro hodnocení evropských politik — European Policy Evaluation Consortium / EPEC — koordinaci zajistila společnost GHK Consulting, viz <http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=2421&langId=en>.

Možnost 3 by též mohla přinést nějaké další náklady, neboť by se zmenšil manévrovací prostor, který mají členské státy k dispozici.

Lze mít za to, že dostupné scénáře k uplatnění práv, která v současnosti podléhají zvláštním odchylujícím se předpisům, jsou **stejně jako v případě směrnice o evropské radě zaměstnanců**, konkrétně scénář repatriace a vyslání zástupce a účast prostřednictvím satelitu, včetně náhrady za osobní čas pracovníků.

K projednávání dochází pouze v případě potřeby, a proto se lze domnívat, že v průměru by se konala jedna schůze ročně, na niž by byli povoláni dva zástupci. To by si vyžádalo roční náklady ve výši 10 056 EUR. Vzhledem k daleko menší velikosti podniku by v nejhorším případě, má-li podnik pouze dvě plavidla, **roční náklady na jedno plavidlo činily 5 028 EUR**.

V případě scénáře 2 by se náklady na účast prostřednictvím satelitu pohybovaly kolem 663 EUR za účastníka za schůzi. Při jedné schůzi ročně a dvou zástupcích by potenciální roční náklady činily 1 326 EUR, což by se v nejhorším případě, u podniků s pouze dvěma plavidly, rovnalo **663 EUR za plavidlo za rok**.

Uplatňování procesů informování a projednávání by mohlo snížit odpor vůči změnám, podpořit adaptaci ze strany pracovníků, přispět k budování integrované podnikové kultury po fúzích, předávat kvalitativní informace o fungování společnosti od řadových pracovníků směrem k nejvyššímu vedení a pomoci přilákat a udržet kvalifikované zaměstnance.

Skutečnost, že v případě této směrnice se vyloučení vztahuje pouze na větší společnosti (tj. s více než 50 zaměstnanci nebo podniky s více než 20 zaměstnanci) a na plavidla plující na volném moři, znamená, že rybářská plavidla a společnosti jsou v praxi téměř vždy vyňaty z oblasti působnosti směrnice, stejně tak jako pobřežní plavidla, s několika možnými výjimkami, které se týkají francouzského rybářského loďstva působícího ve vzdálených vodách.

5.6. Směrnice o hromadném propouštění

Náklady zaměstnavatele na provádění směrnice pramení ze tří zdrojů: náklady na projednávání před prodejem, přímé náklady spojené s „čekací“ lhůtou a nepřímé alternativní náklady spojené s nečinností lodě během této doby.

V úvahu připadají dvě možnosti:

- a) povinnost zaměstnavatele informovat a projednávat pouze tehdy, když plánuje hromadné propouštění;
- b) povinné informování a projednávání plus čekací lhůta v délce jednoho měsíce na provedení plánovaných propouštění.

V prvním případě se předpokládá, že projednávání budou probíhat mezi dvěma zástupci zaměstnavatelů a dvěma zástupci odborů. Náklady na projednávání mohou vycházet ze schůze vedené na dálku se dvěma zástupci zaměstnanců, což znamená 1 326 EUR na schůzi (podle výše uvedeného scénáře 2 týkajícího se evropské rady zaměstnanců), tj. **2 652 EUR**.

Bude-li zvolena druhá možnost, bude potřeba přidat „čekací“ lhůtu, tj. dobu mezi oznámením úmyslu přistoupit k hromadnému propouštění a výkonem propouštění¹¹, která si také vyžádá náklady. To by zahrnovalo jednu měsíční mzdu pro posádku¹² ve standardizované měsíční výši **39 678 EUR**. Dále je třeba počítat také s alternativními náklady spojenými s měsíční nečinností plavidla. Alternativní náklady byly vypočteny v denní výši 25 550 EUR. Při minimální 30denní čekací lhůtě dosáhnou alternativní náklady **766 500 EUR**.

Celkové měsíční náklady spojené s čekací lhůtou v délce jednoho měsíce by tudíž činily **811 442 EUR**.

Směrnice stanoví dvoufázový postup: informování pracovníků a projednávání s nimi, pokud zaměstnavatel uvažuje o hromadném propouštění „s cílem dosáhnout dohody“, a oznámení propouštění příslušnému orgánu, který by měl „hledat řešení obtíží vyplývajících z navrženého hromadného propouštění“. Zapojení pracovníků, jejich zástupců a příslušných orgánů může omezit ztráty pracovních míst a dlouhodobý dopad na pracovníky. Není důvod, proč by to nemělo platit i na námořní odvětví.

5.7. Směrnice o převodu podniků

Při posuzování ekonomických a sociálních dopadů případných změn stávající situace je také potřeba vzít v úvahu dvě dílčí možnosti:

a) směrnice by se vztahovala na námořní lodě, ale kapitola II by se nepoužila v případě, kdy se převádí pouze plavidlo/plavidla;

b) směrnice by se plně vztahovala na námořní lodě.

Při dílčí možnosti a) by navýšení nákladů zaměstnavatele představovalo pouze určité projednávání s posádkou. To lze provést prostřednictvím dvou schůzí s posádkou vedených na dálku, viz scénář 2 pro směrnici o evropské radě zaměstnanců, což by činilo další náklady v přibližné výši 2 652 EUR.

Uplatnění pravidel stanovených směrnicí ve stávajícím znění by v případě prodeje plavidla mělo významný finanční dopad. Obrovské nepřímé alternativní náklady samozřejmě představuje prodej plavidla, jakožto podniku, kdy musí být prodáváno jako celek včetně posádky; snížení ceny by se mohlo pohybovat okolo 5 % prodejní ceny. U plavidla v hodnotě 30 milionů EUR by to představovalo alternativní náklady ve výši **1,5 milionu EUR**.

Možnost politiky 1 by neměla za následek žádné další ekonomické náklady ze strany zaměstnavatelů.

Možnosti politiky 2 a 3 však pravděpodobně znamenají významný dopad na zaměstnavatele, a to vzhledem k tomu, že pojem „podnik“, jak je definován směrnicí a judikaturou, se jeví jako dostatečně široký na to, aby zahrnoval plavidla. Tyto možnosti by pravděpodobně významně ovlivnily majitele plavidel, pokud jde o prodejnost lodí.

Za těchto okolností by se jako optimální řešení jevila možnost 4a).

¹¹ Ustanovení čl. 4 odst. 1 směrnice uvádí: *Hromadné propouštění, jehož návrh byl oznámen příslušnému orgánu veřejné moci, se stane účinným nejdříve 30 dní po oznámení uvedeném v čl. 3 odst. 1, aniž jsou dotčena ustanovení upravující individuální práva týkající se výpovědní lhůty.*

¹² Směrnice umožňuje snížení ve 30denní výpovědní lhůtě, ale také umožňuje tuto lhůtu prodloužit. Studie společnosti MRAG proto považovala 30 dní za průměr.

5.8. Směrnice o vysílání pracovníků

Téměř všechny členské státy využily tohoto vyloučení, a tudíž se jejich vnitrostátní právní předpisy upravující vysílání pracovníků nevztahují na námořníky. Výjimkou je Rakousko, Česká republika, Nizozemsko, Portugalsko, Slovinsko a Slovensko. Malta pro toto odvětví přijala zvláštní ustanovení.

Je třeba uvést, že legislativní balík, který Evropská komise přijala v březnu 2012, nemění ustanovení směrnice o vysílání pracovníků, a tudíž ani vyloučení námořních lodí.

Dopady tohoto vyloučení lze pojmut jen velmi obtížně, zejména proto, že v rámci stávajících parametrů směrnice není technicky možné toto vyloučení řešit. Zvláštní zaměření na vysílání na území členského státu komplikuje posouzení dopadů vyloučení v případě posádek obchodního loďstva, které je zcela nemožné: plavidlo není územím členského státu.

V praxi by vzhledem k vazbě na území členského státu nebyly možnosti 2 a 3 pro toto odvětví uplatnitelné.

V zájmu harmonizace by bylo možné provést možnost 4, ale vyžádalo by si to zásadní změny znění směrnice.

6. SROVNÁNÍ MOŽNOSTÍ

Každá směrnice a čtyři možnosti politiky byly hodnoceny s ohledem na následující hlediska od nuly do tří, včetně negativního (-) nebo pozitivního (+) dopadu, v oddíle 6 zprávy o posouzení dopadů, a to na základě analýzy provedené v předchozím oddíle.

- Schopnost dosáhnout specifických cílů:
 - zlepšit úroveň ochrany práv stanovených v Listině základních práv Evropské unie, zejména posouzením, zda je různé zacházení objektivně odůvodněno povahou odvětví, a v opačném případě posílením práv pracovníků v námořních profesích tak, aby dosáhla standardu, jehož požívají pracovníci na pevnině,
 - zvýšením atraktivity práce na moři ve srovnání s prací na pevnině přispět k tomu, aby se více mladých občanů EU začalo věnovat práci v odvětvích obchodního loďstva a rybolovu a aby námořníci svoji profesi neopouštěli.
- Pravděpodobný ekonomický a sociální dopad.
- Riziko rušení registrací.

6.1. Směrnice o platební neschopnosti

Možnost politiky 1 by v případě směrnice o platební neschopnosti nepřinesla splnění žádného z cílů. Všechny ostatní možnosti by umožnily splnění tří cílů a všechny by měly omezený ekonomický dopad vzhledem k tomu, že dotčení jsou pouze rybáři odměňovaní formou podílu na výnosu, a to pouze ve třech členských státech. Příspěvek zaměstnavatelů je také nízký (v Řecku 0,15 % odměny a na Kypru 0,2 %) nebo nulový (na Maltě).

Možnosti politiky 2 a 4 si jsou tudíž velmi podobné, a to jak s ohledem na schopnost dosáhnout cílů, tak vzhledem k ekonomickému dopadu. Možnost politiky 3 je však nejefektivnější, pokud jde o atraktivitu profese, a ve srovnání s možnostmi 2 a 4 nepřináší navýšení nákladů.

6.2. Směrnice o evropské radě zaměstnanců

V případě směrnice o radě zaměstnanců by možnost 1 nesplnila žádný z cílů iniciativy.

Společným znakem možností 2 a 4 jsou nízké ekonomické náklady, neboť tato směrnice se vztahuje pouze na velké společnosti (podniky zaměstnávající alespoň 1 000 zaměstnanců v členských státech a alespoň 150 zaměstnanců v každém z nejméně dvou členských států) a nepoužije se automaticky: zavedení evropské rady zaměstnanců vyžaduje podnět ústředního vedení nebo žádost zaměstnanců. Možnost politiky 3 by účinněji posílila atraktivitu pracovních příležitostí v námořním odvětví, jelikož vnímání různých úrovní ochrany představuje ústřední prvek problému.

6.3. Směrnice o informování a projednávání

Směrnice o informování a projednávání je z pohledu tohoto hodnocení ve zvláštní pozici. Námořníky ze své oblasti působnosti nevylučuje; pouze členským státům umožňuje přijmout „zvláštní předpisy odchylující se od ustanovení této směrnice pro posádky plavidel plavící se na volném moři“. Členské státy se tedy mohou odchýlit od obecných pravidel směrnice, ale musí uplatňovat zvláštní pravidla pro informování a projednávání, která se týkají námořníků.

Možnost 3 v případě této směrnice jednoduše nelze použít a možnost 4 je již uplatňována. Ustanovení směrnice by však mohla být vyjasněna, pokud jde o potřebu zaručit rovnocennou úroveň ochrany (možnost politiky 2).

6.4. Směrnice o hromadném propouštění

Možnost 1 by nesplnila žádný z cílů stanovených pro tuto iniciativu. Nejvyšší dopad by měla možnost 3, zatímco možnosti 2 a 4 by umožnily dosáhnout cílů s nižšími náklady, bude-li zohledněna povaha námořního odvětví.

Možnost 4a by zlepšila stávající situaci bez toho, aby zaměstnavatele zatížila významnými náklady. Možnost 4b by si vyžádala vysoké náklady, především v případě prodeje plavidla. Náklady by omezilo, pokud by zamýšlený návrh zrušil „čekací“ lhůtu v případě propouštění způsobeného prodejem plavidla. Tato možnost by řešila obavy, které vyjádřily některé členské státy.

6.5. Směrnice o převodu podniků

Dopad různých možností politiky podstatně ovlivňuje to, že plavidla se na rozdíl od továren prodávají často a rychle. Pokud by se měla směrnice vztahovat na takovéto případy, mohlo by to negativně ovlivňovat tržní cenu plavidel.

V této souvislosti by možnost politiky 1 nepřinesla žádné další náklady, ale současně by ani neumožnila dosáhnout žádného z cílů. Naopak možnost politiky 3 by znamenala velmi vysoké potenciální náklady a velmi vysoké riziko rušení registrací.

Náklady spojené s možností 4a by byly omezené. Zlepšila by se stávající situace, pokud jde o informování a projednávání, ale nebyla by zajištěna rovnocenná úroveň ochrany. Možnost 4b by si však vyžádala vysoké náklady v případě prodeje plavidla. Možnost politiky 4a se zdá být možností, která umožňuje nejlépe dosáhnout cílů bez

neúměrných dalších nákladů. Tato možnost řeší obavy, které v souvislosti s náklady vyjádřily některé zúčastněné strany.

6.6. Směrnice o vysílání pracovníků

Mezi zúčastněnými stranami panuje obecná shoda na dvou bodech: že by nebylo možné uplatnit směrnici na odvětví bez velkých změn, především pokud jde o definici „vysílání“, a že v praxi dochází v námořním odvětví k případům vysílání ve smyslu směrnice extrémně zřídka, pokud vůbec.

6.7. Hodnocení možností

Upřednostňovanou možností by v případě této iniciativy byla kombinace všech čtyř různých možností politiky v závislosti na jednotlivých směrnicih:

- možnost politiky 3 (zrušení vyloučení) v případě směrnice o platební neschopnosti,
- možnost politiky 3 (zrušení vyloučení) v případě směrnice o evropské radě zaměstnanců,
- možnost politiky 2 (rovnocenná úroveň ochrany) v případě směrnice o informování a projednávání,
- možnost politiky 4a (specifická ustanovení) v případě směrnice o hromadném propouštění,
- možnost politiky 4a (specifická ustanovení) v případě směrnice o převezech podniků,
- možnost politiky 1 (žádná opatření) v případě směrnice o vysílání pracovníků.

7. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

Tato iniciativa přinese změny platných směrnic. Legislativní návrh stanoví přezkum a podávání zpráv.

Komise bude zejména sledovat dopad směrnice na dvě záležitosti: fenomén rušení registrací a úroveň zaměstnanosti námořníků v EU. Přesný přehled o fenoménu rušení registrací poskytne vývoj loďstev plujících pod vlajkami členských států EU. Údaje o hrubé prostornosti loďstev podle národních vlajek jsou dostupné ročně: sledování tohoto ukazatele poslouží k jasné ilustraci trendu v oblasti rušení registrací. Sledování změn úrovně zaměstnanosti bude obtížnější, alespoň pokud se nezlepší sběr údajů na vnitrostátní úrovni. Nebudou-li provedena doporučení pracovní skupiny pro zaměstnanost v oblasti námořní dopravy týkající se zlepšení sběru údajů, bude potřeba využít externích odborných konzultací.

Komise podporuje žádost pracovní skupiny o zlepšení „dostupnosti srovnatelných údajů“¹³ a bude spolupracovat s členskými státy a sociálními partnery za účelem posouzení dopadu směrnice na zaměstnanost.

Vzhledem k omezenému množství formálních změn, které mají být v platných směrnicih provedeny, by provedení směrnice členskými státy nemělo působit

¹³ Viz zpráva Pracovní skupiny pro zaměstnanost a konkurenceschopnost v oblasti námořní dopravy, s. 21.

problémy. Cílem Komise je dosáhnout do tří let od provedení směrnice míry jejího dodržování blížící se 100 %.