EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 26. 10. 2012
COM(2012) 627 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Vykonávanie smernice Rady 2005/47/ES z 18. júla 2005 o Dohode medzi Spoločenstvom európskych železníc (CER) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o niektorých aspektoch pracovných podmienok mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave v sektore železníc členskými štátmi

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Vykonávanie smernice Rady 2005/47/ES z 18. júla 2005 o Dohode medzi Spoločenstvom európskych železníc (CER) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o niektorých aspektoch pracovných podmienok mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave v sektore železníc členskými štátmi

OBSAH

1. Úvod ... 3

1.1. Smernica ... 3

1.2. Formálna transpozícia smernice ... 3

1.3. Monitorovanie a hodnotenie smernice ... 4

2. Rozsah pôsobnosti a predmet dohody pripojenej k smernici ... 4

3. Hlavné operačné ustanovenia dohody pripojenej k smernici ... 5

3.1. Klauzula 3 – Denný odpočinok doma ... 5

3.2. Klauzula 4 – Denný odpočinok mimo domova ... 6

3.3. Klauzula 5 – Prestávky ... 7

3.4. Klauzula 6 – Týždenný odpočinok ... 8

3.5. Klauzula 7 – Čas vedenia trakčnej jednotky ... 9

3.6. Klauzula 8 – Kontrola ... 10

4. Hodnotenie praktických účinkov ustanovení smernice ... 10

4.1. Cesta k jednotnému európskemu železničnému priestoru – dôležitosť interoperabilnej cezhraničnej dopravy ... 10

4.2. Dôsledky interoperabilnej cezhraničnej železničnej dopravy na mobilitu pracovníkov ... 12

4.3. Sociálny vplyv smernice ... 14

4.4. Hospodársky vplyv smernice ... 15

4.5. Závery o vplyve smernice ... 15

5. Hodnotenie potenciálnej administratívnej záťaže ... 16

6. Otázky vznesené členskými štátmi a sociálnymi partnermi počas konzultácií o tejto správe ... 16

7. Záver ... 17

1. ÚVOD

1.1. Smernica

Smernicu Rady 2005/47/ES z 18. júla 2005 o Dohode medzi Spoločenstvom európskych železníc (CER) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o niektorých aspektoch pracovných podmienok mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave v sektore železníc (ďalej len „smernica“)[1] prijala Rada na základe článku 155 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (bývalý článok 139 Zmluvy o ES), ktorý stanovuje, že –

„*Článok 155 (pôvodný článok 139 ZES)*

1. Ak si to sociálni partneri želajú, vzájomný dialóg medzi nimi na úrovni Únie môže viesť k zmluvným vzťahom, vrátane uzatvorenia dohôd.

2. Dohody uzatvorené na úrovni Únie sa vykonajú buď v súlade s postupmi a praktikami typickými pre sociálnych partnerov a členské štáty, alebo vo veciach pokrytých článkom 153, na základe spoločnej žiadosti signatárov, a to rozhodnutím Rady na návrh Komisie. Európsky parlament je o tom informovaný.

Rada sa uznáša jednomyseľne, keď príslušná dohoda obsahuje jedno alebo niekoľko ustanovení týkajúcich sa oblastí, pre ktoré sa podľa článku 153 ods. 2 vyžaduje jednomyseľnosť.“

Pretože termín „rozhodnutie“ sa v článku 155 Zmluvy používa vo všeobecnom zmysle, takže legislatívny nástroj sa môže zvoliť v súlade s článkom 288 zmluvy, úlohou Komisie je navrhnúť Rade, ktorý z troch záväzných nástrojov uvedených v spomínanom článku (nariadenie, smernica alebo rozhodnutie) by bol najvhodnejší. V tomto prípade Komisia usúdila, že vzhľadom na typ a obsah dohody sociálnych partnerov by najvhodnejším nástrojom bola smernica Rady a že najlepšie by bolo, keby sa uplatňovala nepriamo prostredníctvom ustanovení, ktoré by členské štáty alebo sociálni partneri transponovali do vnútroštátneho práva členských štátov.

Účelom tejto smernice je vlastne vykonať Dohodu o niektorých aspektoch pracovných podmienok mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave, ktorú 27. januára 2004 uzatvorilo Spoločenstvo európskych železníc (CER) a Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF).

1.2. Formálna transpozícia smernice

Členské štáty museli transponovať smernicu do 27. júla 2008 po porade so sociálnymi partnermi alebo zabezpečiť, aby sociálni partneri do tohto dátumu prijali nevyhnutné ustanovenia prostredníctvom dohody (článok 5).

Smernicu transponovali všetky členské štáty okrem tých členských štátov, ktoré nemajú sektor železníc (Malta a Cyprus) alebo nemajú cezhraničnú dopravu s inými členskými štátmi EÚ (Fínsko). V dvoch prípadoch sa transpozícia uskutočnila veľmi neskoro a až potom, ako

[1] *Ú. v. EÚ L 195, 27.7.2005, s. 15.*

Komisia začala konania o porušení právnych predpisov (konania vo veci C-291/10 a vo veci C-305/10).

V rámci tohto postupu vykonali konzultácie so sociálnymi partnermi všetky členské štáty okrem Litvy. Sociálni partneri Litvy však predsa len mali určitý vplyv na realizáciu transpozície, pretože hneď po vykonaní tejto smernice bola aktualizovaná kolektívna zmluva.

Časti 2 a 3 obsahujú opis situácie z hľadiska podstaty transpozície a jej súladu so smernicou podľa jednotlivých klauzúl. Komisia má v úmysle prijať primerané opatrenia týkajúce sa otázok a problémov uvedených v týchto častiach.

1.3. Monitorovanie a hodnotenie smernice

Na to, aby Komisia mohla sledovať hospodársky a sociálny vplyv dohody a najmä jej klauzuly 4, sa zaviazala, že predloží správu Rade. Komisia predložila túto správu 15. decembra 2008 v oznámení Komisii Rade s názvom Hospodársky a sociálny vplyv dohody pripojenej k smernici 2005/47/ES uzatvorenej 27. januára 2004 medzi sociálnymi partnermi o niektorých aspektoch pracovných podmienok mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave v železničnom sektore[2].

V článku 3 smernice sa ustanovuje, že Komisia po porade so sociálnymi partnermi na európskej úrovni podá Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice v súvislosti s vývojom sektora železníc.

Komisia na podporu tejto správy iniciovala štúdiu o vykonávaní smernice. Do štúdie boli úzko zapojení sociálni partneri a uskutočnili sa s nimi konzultácie o výsledkoch tejto štúdie.

2. ROZSAH PÔSOBNOSTI A PREDMET DOHODY PRIPOJENEJ K SMERNICI

Klauzula 1 – ***Rozsah pôsobnosti***

Táto dohoda sa vzťahuje na mobilných pracovníkov železničnej dopravy, ktorí sú pridelení na interoperabilnú cezhraničnú dopravu prevádzkovanú železničnými podnikmi.

Pre miestnu a regionálnu cezhraničnú osobnú dopravu a cezhraničnú nákladnú dopravu do vzdialenosti do 15 km od hraníc, ako aj pre dopravu medzi oficiálnymi hraničnými stanicami, ktorých zoznam je uvedený v prílohe, nie je uplatňovanie tejto dohody povinné.

Uplatňovanie tejto dohody nie je takisto povinné pre vlaky jazdiace na cezhraničných trasách, ktoré začínajú aj končia na infraštruktúre toho istého členského štátu a používajú infraštruktúru iného členského štátu bez toho, aby v ňom zastavili (čo možno považovať za vnútroštátnu dopravu).

Pokiaľ ide o mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave, smernica 93/104/ES sa neuplatňuje na tie aspekty, pre ktoré táto dohoda obsahuje špecifickejšie ustanovenia.

V piatich členských štátoch (Estónsko, Lotyšsko, Slovinsko, Dánsko a Grécko) sa právne

[2] KOM(2008) 855 v konečnom znení, 15.12.2008.

predpisy (okrem klauzuly 5) uplatňujú len na vodičov trakčnej jednotky. V ostatných členských štátoch sa právne predpisy uplatňujú nielen na vodičov trakčnej jednotky, ale spravidla na celú posádku medzinárodného vlaku (nie každý členský štát zachádza do väčších podrobností).

Žiadny členský štát nemá osobitné klauzuly pre zamestnancov, ktorí pracujú na medzinárodnej aj na vnútroštátnej úrovni.

Využívanie nepovinných vylúčení členskými štátmi

Pätnásť členských štátov nevyužíva možnosť uplatňovať smernicu na miestnu a regionálnu cezhraničnú osobnú dopravu a nákladnú dopravu do vzdialenosti do 15 km od hraníc. Desať členských štátov (Česká republika, Estónsko, Maďarsko, Taliansko, Slovensko, Rakúsko, Luxembursko, Dánsko, Francúzsko a Španielsko) prevzalo do svojich právnych predpisov túto možnosť a použilo znenie dohody (druhý odsek klauzuly 1). Dva členské štáty (Litva a Grécko) využili túto možnosť a použili vlastné znenie. V poslednom prípade sa dohoda uplatňuje na všetku cezhraničnú dopravu vrátane krátkych vzdialeností.

Pätnásť členských štátov nevyužilo možnosť uplatňovať smernicu na cezhraničné trasy, ktoré sa končia a začínajú v tom istom členskom štáte. Osem členských štátov (Česká republika, Estónsko, Maďarsko, Slovensko, Rakúsko, Dánsko, Švédsko a Španielsko) využilo túto možnosť a použilo formuláciu uvedenú v smernici EÚ. Tri členské štáty (Litva, Grécko a Portugalsko) využili túto možnosť a použili vlastnú formuláciu.

3. HLAVNÉ OPERAČNÉ USTANOVENIA DOHODY PRIPOJENEJ K SMERNICI

3.1. Klauzula 3 – Denný odpočinok doma

Klauzula 3 požaduje, že denný odpočinok doma má trvať spravidla najmenej dvanásť po sebe nasledujúcich hodín v priebehu 24 hodín. Dohoda pripúšťa skrátenie najmenej na 9 hodín, ale toto skrátenie sa môže vyskytnúť len raz za sedem dní. Skrátený denný odpočinok sa nesmie plánovať medzi dvomi odpočinkami mimo domova a hodiny, o ktoré bol odpočinok skrátený, sa musia pridať k nasledujúcemu dennému odpočinku doma.

Transpozícia požiadaviek na denný odpočinok doma

Dvadsaťjeden členských štátov uplatňuje ustanovenie o dvanástich po sebe nasledujúcich hodinách denného odpočinku doma v priebehu 24 hodín. Belgicko, Luxembursko a Francúzsko toto ustanovenie nevyužívajú a spravidla majú štrnásť po sebe nasledujúcich hodín denného odpočinku doma. Odlišnú klauzulu má aj Poľsko, ale minimálny odpočinok doma je tiež dvanásť hodín.

Všetky členské štáty okrem Lotyšska, Poľska, Slovinska a Slovenska majú vo svojich právnych predpisoch možnosť skrátenia denného odpočinku raz za sedem dní. Lotyšsko, Poľsko a Slovinsko túto možnosť do svojich právnych predpisov nezahrnuli. Slovensko poskytuje možnosť skrátenia denného odpočinku doma na základe *„preukázateľných objektívnych technických alebo organizačných dôvodov“*. V takejto situácii sa teda nepostupuje podľa pravidiel smernice a čas odpočinku sa môže skrátiť viackrát ako raz za týždeň.

Všetky členské štáty okrem Lotyšska a Poľska zahrnuli do svojich právnych predpisov obmedzenie týkajúce sa skráteného denného odpočinku. Zamestnanci lotyšských železníc necestujú do vzdialenosti väčšej ako 110 km od hraníc, čo znamená, že sa môžu v ten istý deň vrátiť domov. Poľsko toto obmedzenie nezahrnulo, pretože nezahrnulo ani možnosť skrátenia denného odpočinku.

V dvanástich členských štátoch (Česká republika, Bulharsko, Estónsko, Maďarsko, Litva, Rumunsko, Rakúsko, Nemecko, Holandsko, Spojené kráľovstvo, Švédsko a Španielsko) sa v súvislosti s denným odpočinkom doma neuplatňujú na cezhraničných pracovníkov rovnaké pravidlá ako na ostatný personál v sektore železníc. Vo väčšine krajín, v ktorých existuje rozdiel medzi pracovníkmi na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni, sú pravidlá pre vnútroštátnych zamestnancov zahrnuté do všeobecných právnych predpisov o pracovnom čase. Napríklad v niektorých krajinách (Holandsko a Spojené kráľovstvo) neexistuje osobitné právo na odpočinok doma. V iných členských štátoch sa pravidlá pre cezhraničných pracovníkov neodlišujú od pravidiel uplatňovaných na ostatných pracovníkov v sektore železníc.

3.2. Klauzula 4 – Denný odpočinok mimo domova

Klauzula 4 požaduje, že denný odpočinok mimo domova musí byť najmenej 8 po sebe nasledujúcich hodín v priebehu 24 hodín a že po dennom odpočinku mimo domova musí nasledovať denný odpočinok doma, pokiaľ sociálni partneri železničného podniku alebo na vnútroštátnej úrovni neuzatvorili dohodu o druhom po sebe nasledujúcom odpočinku mimo domova (s náhradou).

Text tejto klauzuly obsahuje poznámku pod čiarou v tom zmysle, že táto otázka sa na európskej úrovni opätovne prerokuje dva roky po podpísaní dohody. Tieto rokovania však zatiaľ nepriniesli žiadne ovocie.

Táto klauzula okrem toho odporúča, aby sa venovala pozornosť úrovni pohodlia ubytovania, ktoré využívajú pracovníci odpočívajúci mimo domova.

Transpozícia požiadaviek na denný odpočinok mimo domova

Pravidlá o dennom odpočinku mimo domova prevzali do svojich právnych predpisov všetky krajiny, ktoré transponovali smernicu, okrem Lotyšska, Poľska, Luxemburska a Slovinska. Pretože Lotyšsko nemá medzinárodné trasy dlhšie ako 110 km (v jednom smere), odpočinok mimo domova zrejme nie je potrebný. Slovinsko a Luxembursko zavádzajú pravidlo, podľa ktorého má po dennom odpočinku mimo domova nasledovať odpočinok doma, ale majú odlišné pravidlá týkajúce sa trvania týchto odpočinkov. V prípade Slovinska musí čas odpočinku medzi dvomi pracovnými zmenami predstavovať dvojnásobok dĺžky pracovnej zmeny. Teda ak pracovná zmena trvá šesť hodín, odpočinok musí trvať dvanásť hodín. Poľsko nemá osobitné pravidlá *pre denný odpočinok mimo domova.* V Luxembursku sa na maximálny čas mimo domova uplatňujú tieto obmedzenia:

– dvadsaťosem hodín, ak odpočinok trvá deväť hodín,
– dvadsaťdeväť hodín, ak odpočinok trvá desať hodín,
– tridsať hodín, ak odpočinok trvá najmenej jedenásť hodín.
V prípade, ak sa obmedzenia dvadsaťosem, dvadsaťdeväť alebo tridsať hodín nemôžu z akéhokoľvek dôvodu uplatniť, zamestnanec dostane za nadčasové hodiny náhradu.

Možnosť dohodnúť sa na druhom odpočinku mimo domova v rámci rokovaní medzi sociálnymi partnermi využilo len osem členských štátov: Nemecko, Maďarsko, Rumunsko,

Slovinsko, Holandsko, Francúzsko, Taliansko a Portugalsko. S výnimkou Slovinska sa tieto rokovania uskutočnili na úrovni podnikov. V Nemecku bol ohlásený len jeden prípad dohody v súvislosti s jednou z dcérskych spoločností etablovanej spoločnosti. V Taliansku, Francúzsku a Holandsku sa dohody s etablovanými spoločnosťami nedosiahli. V Slovinsku bola dosiahnutá dohoda na celoštátnej úrovni. Dohody o náhrade za odpočinok mimo domova sa podľa všetkého dosiahli len v šiestich krajinách (Maďarsko, Rumunsko, Slovinsko, Luxembursko, Francúzsko a Taliansko).

Úroveň pohodlia ubytovania, ktoré sa poskytuje pracovníkom počas odpočinku mimo domova, je zahrnutá do právnych predpisov len v deviatich členských štátoch (Maďarsko, Litva, Rumunsko, Slovinsko, Belgicko, Švédsko, Taliansko a Španielsko). Dánsko má namiesto toho kolektívne zmluvy o tejto problematike.

V niektorých krajinách (Česká republika, Estónsko, Maďarsko, Litva, Rumunsko, Rakúsko, Belgicko, Nemecko, Holandsko, Spojené kráľovstvo a Švédsko) sa pravidlá uplatňované na denný odpočinok mimo domova v prípade pracovníkov železničnej dopravy, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave, odlišujú od pravidiel uplatňovaných na pracovníkov železničnej dopravy, ktorí pracujú len vo vnútroštátnej doprave.

Jednou z otázok na zváženie je definícia termínu „domov“. Signatári dohody diskutovali o tejto otázke, pretože rokovania vychádzali z francúzskeho textu, v ktorom sa používa termín „résidence normale du personnel mobile“. V spoločnom liste z 10. júna 2009 poskytli vysvetlenie, že „*význam francúzskeho výrazu „résidence normale du personnel mobile“ v sektore železníc sa nevzťahuje na súkromné sídlo alebo trvalé bydlisko príslušného pracovníka, ale skôr na jeho pracovisko (domovskú železničnú stanicu/Dienstort), na ktorom pracovník alebo pracovníčka pracuje*“. Nemecko z tohto dôvodu nestotožňuje „domov“ so súkromným bydliskom príslušných pracovníkov, ale s miestom, na ktorom pôsobia v súvislosti s ich zamestnávateľom (Dienstort).

3.3. Klauzula 5 – Prestávky

Ustanovenia o prestávkach rozlišujú medzi vodičmi trakčnej jednotky a ostatnými členmi vlakového personálu.

– Pokiaľ nie je vo vlaku druhý vodič trakčnej jednotky, vodiči majú počas pracovného dňa nárok najmenej na 45-minútovú prestávku, ak je pracovný čas dlhší než 8 hodín, a ak je pracovný čas od 6 do 8 hodín, majú počas pracovného dňa nárok najmenej na 30-minútovú prestávku. Počas pracovného dňa by sa mali časti tejto prestávky poskytnúť medzi treťou a šiestou pracovnou hodinou. Ak je k dispozícii druhý vodič trakčnej jednotky, táto prestávka sa musí právne upraviť na vnútroštátnej úrovni.

– Ostatným členom vlakového personálu sa musí poskytnúť najmenej 30-minútová prestávka, ak je pracovný deň dlhší než 6 hodín.

Transpozícia požiadaviek na prestávky

Výnimku v prípade, keď je k dispozícii druhý vodič trakčnej jednotky, využilo 14 krajín, ale Česká republika, Bulharsko, Dánsko, Maďarsko, Slovensko, Rakúsko, Belgicko, Írsko, Luxembursko ani Švédsko ju podľa všetkého nevyužili.

Zdá sa, že znenie tejto klauzuly nevyužili vo svojej transpozícii len Spojené kráľovstvo, Lotyšsko, Poľsko a Česká republika.

V Lotyšsku majú medzinárodné interoperabilné vlaky dvoch vodičov trakčnej jednotky. Preto sa pravidlá týkajúce sa prestávok nemuseli uplatniť. Česká republika sa v tomto prípade spolieha na svoje vnútroštátne právne predpisy o pracovnom čase. Vo vládnom nariadení[3], ktorým sa transponuje smernica, sa však ukladá prestávka pre pracovníkov železníc pracujúcich samostatne nepretržite viac ako šesť hodín, aj keď dĺžka tejto prestávky nie je špecifikovaná. Poľsko nemá túto klauzulu vôbec. Spojené kráľovstvo má v prípade medzinárodnej dopravy odlišné pravidlo pre prestávky: „*najmenej 30 minút, ak je pracovný čas jediného vodiča trakčnej jednotky 6 a viac hodín, v závislosti od meškania vlaku a požiadaviek cestovného poriadku, ale v primeranom čase a trvaní, ktoré umožnia ‚účinné zotavenie pracovníka', ako je uvedené v nariadení 4. Ostatní vodiči trakčnej jednotky (vnútroštátni vodiči trakčnej jednotky), ktorých pracovný čas je dlhší ako 6 hodín, majú nárok na prestávku v trvaní 20 minút alebo ekvivalentný náhradný odpočinok, alebo v prípade, ak to nie je možné, inú formu ochrany zdravia a bezpečnosti.*“ Spojené kráľovstvo nemá pravidlo, ktoré by v prípade, ak je pracovný čas dlhší než 8 hodín, ukladalo poskytnutie najmenej 45-minútovej prestávky.

Dánsko zavádza túto požiadavku prostredníctvom kolektívnych zmlúv.

V ôsmich krajinách (Česká republika, Dánsko, Maďarsko, Poľsko, Rakúsko, Holandsko, Grécko a Portugalsko) sa v prípade meškania prestávky nemôžu prispôsobovať. Lotyšsko pracuje s dvomi vodičmi trakčnej jednotky, takže toto pravidlo sa neuplatňuje. Vo Francúzsku sa táto otázka rieši odlišne, v závislosti od platného systému: v prípade etablovanej spoločnosti sa prestávky v prípade meškania nemôžu meniť, kým právne predpisy, ktoré sa uplatňujú na ostatné železničné podniky, takéto prispôsobenie povoľujú.

Šestnásť členských štátov prevzalo doslovne ustanovenia týkajúce sa časového rozvrhu prestávok.

Tri členské štáty (Česká republika, Luxembursko a Spojené kráľovstvo) používajú odlišný text, ale zavádzajú podobné pravidlo. Napríklad v Spojenom kráľovstve: „*Medzi treťou a šiestou hodinou pracovného času sa musí naplánovať najmenej 15-minútová prestávka.*“ V Bulharsku, Poľsku a Rakúsku sa toto pravidlo ani žiadne podobné pravidlo neuplatňuje. Vo Francúzsku sa toto pravidlo uplatňuje len na podniky nákladnej železničnej dopravy s výnimkou etablovanej spoločnosti. Lotyšsko pracuje s dvomi vodičmi trakčnej jednotky, takže toto pravidlo sa neuplatňuje.

Pravidlo týkajúce sa ostatných členov personálu vlaku je zavedené takmer vo všetkých členských štátoch.

3.4. Klauzula 6 – Týždenný odpočinok

Mobilní pracovníci (t. j. vodiči trakčnej jednotky a ostatní), ktorí pôsobia v cezhraničnej doprave, majú v rámci sedemdňového obdobia nárok na nepretržitý týždenný odpočinok v trvaní aspoň 24 hodín. Okrem týchto 52 dôb odpočinku v trvaní 24 hodín musia mať nárok na ďalších 52 takýchto dôb odpočinku, čo je spolu 104 dôb odpočinku v trvaní 24 hodín. Tieto doby sa musia usporiadať tak, aby najmenej pri dvanástich príležitostiach boli dve takéto 24-hodinové doby spojené, aby táto zlúčená alebo dvojnásobná doba odpočinku pripadla na víkend a aby pri ďalších dvanástich príležitostiach boli tieto doby opäť spojené, aj keď tieto zlúčené alebo dvojnásobné doby odpočinku nemusia pripadnúť na sobotu alebo nedeľu.

[3] Č. 589/2006 Zb.

Transpozícia požiadaviek týkajúcich sa týždenného odpočinku

Tieto pravidlá začlenili do svojich vnútroštátnych právnych predpisov takmer všetky členské štáty. V Poľsku majú mobilní pracovníci odpočinok v trvaní 35 hodín (o hodinu kratší ako predpisuje smernica). Luxembursko má odlišné pravidlo týkajúce sa týždenného odpočinku a rozlišuje medzi dlhými a krátkymi vzdialenosťami. Krátke vzdialenosti sú vzdialenosti kratšie ako 15 km (podľa klauzuly 1 nie je uplatňovanie dohody/smernice v tomto prípade povinné). V prípade dlhých vzdialenosti sú pravidlá v súlade so smernicou.

3.5. Klauzula 7 – Čas vedenia trakčnej jednotky

Čas vedenia trakčnej jednotky, doba, počas ktorej je vodič zodpovedný za trakčnú jednotku, i keď nemusí nevyhnutne uvádzať do pohybu vlak, nesmie trvať dlhšie ako 9 hodín počas dennej zmeny a 8 hodín počas nočnej zmeny. Počas obdobia 2 týždňov nesmie čas vedenia trakčnej jednotky trvať dlhšie ako 80 hodín.

Transpozícia požiadaviek na čas vedenia trakčnej jednotky

Pracovný čas je dôležitým aspektom pracovných podmienok, pretože jedným z hlavných rizík je únava. V prípade cezhraničnej dopravy sa môže tento problém vystupňovať, keď nie sú prítomní kolegovia z tej istej spoločnosti, najmä na nákladných vlakoch, kde je len jeden vodič trakčnej jednotky a žiadni iní členovia personálu vlaku. Chýbajúce priateľské vzťahy a cudzojazyčné prostredie môžu viesť k skutočnému alebo pociťovanému nedostatku podpory. Táto špecifická situácia by si zasluhovala osobitné hodnotenie rizík a usmernenie o osvedčených postupoch pre cezhraničnú dopravu v rámci smernice 89/391/EHS[4] o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci.

Spomedzi krajín, ktoré transponovali smernicu, nepoužili znenie tejto klauzuly len dva členské štáty. Poľsko nemá pravidlá o maximálnom dennom alebo týždennom čase vedenia trakčnej jednotky, ale vo svojom zákonníku práce má pravidlo o maximálnom týždennom pracovnom čase v trvaní 40 hodín. Znamená to, že čas vedenia trakčnej jednotky zostane pod touto hranicou. V Lotyšsku sa vodiči zapájajú do vnútroštátnej aj medzinárodnej dopravy a nevykonávajú len cezhraničnú prácu. Vodiči trakčných jednotiek preto nebudú viesť trakčné jednotky v interoperabilnej doprave viac ako 80 hodín počas dvoch týždňov.

Sedem členských štátov (Estónsko, Slovinsko, Rakúsko, Írsko, Dánsko, Grécko a Taliansko) prevzalo definíciu nočného času zo smernice. Osemnásť členských štátov používa odlišnú definíciu. Veľa krajín prijalo širšiu interpretáciu nočného času, ktorá je v prospech zamestnancov. Slovensko, Rumunsko, Maďarsko, Bulharsko, Lotyšsko a Španielsko definovali nočný čas ako čas od 22.00 hod do 6.00 hod. Vo Švédsku a Nemecku je tento čas od 23.00 hod. do 6.00 hod. a v Holandsku od 00.00 hod. do 7.00 hod. Vo Francúzsku existujú rozdiely medzi etablovanou spoločnosťou (nočný čas od 23.00 hod do 6.00 hod.) a ostatnými prevádzkovateľmi nákladnej železničnej dopravy (nočný čas od 22.00 hod. do 5.00 hod.). Luxembursko používa definíciu, ktorá je pre zamestnancov menej priaznivá: nočný čas (pre vodičov trakčných jednotiek) je definovaný ako čas od 1.00 hod. do 4.00 hod.

Dvanásť členských štátov používa vlastnú definíciu nočnej zmeny: Česká republika, Bulharsko, Maďarsko, Lotyšsko, Poľsko, Slovensko, Nemecko, Luxembursko, Holandsko,

[4] Smernica Rady 89/391/EHS z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci *(Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1).*

Spojené kráľovstvo vrátane Severného Írska, Francúzsko a Španielsko. Nočná zmena na Slovensku je pracovná zmena, ktorej prevažná časť spadá do času medzi 22. hodinou a 6. hodinou, v Lotyšsku a Nemecku je nočnou zmenou zmena, ktorá zahŕňa prinajmenšom dve hodiny nočného času (pozri vyššie), a v Holandsku a Bulharsku aspoň tri hodiny nočného času. Vo Francúzsku sa podľa zákona o prevádzkovateľoch nákladnej železničnej dopravy *„za nočnú prácu považuje každá práca vykonávaná od 22.00 hod. do 5.00 hod.“* a to isté sa uplatňuje aj v Maďarsku. Táto definícia je pre zamestnancov priaznivejšia. V niektorých krajinách, ako napríklad v Spojenom kráľovstve, sa nočná zmena výslovne nespomína. Definícia, ktorú používa Luxembursko, sa zdá menej priaznivá pre zamestnancov: je to každá zmena, ktorá sa začína v čase od 1.00 hod do 4.00 hod. (pre vodičov trakčných jednotiek). Znamená to, že tradičné nočné zmeny od 23.00 hod. do 7.00 hod. *nie* sú definované ako nočné zmeny. Na druhej strane *sú* zahrnuté skoré dopoludňajšie zmeny, ktoré sa začínajú pred 4.00 hod.

3.6. Klauzula 8 – Kontrola

Je potrebné vytvoriť systém, ktorý aspoň 1 rok uchováva záznamy pracovného času a odpočinkov za každý deň.

Transpozícia požiadaviek na kontrolu

Zdá sa, že všetky členské štáty, ktoré transponovali smernicu, zaviedli túto povinnosť uchovávania záznamov (aspoň jeden rok) pracovného času a odpočinkov mobilných pracovníkov za každý deň. Boli prijaté pripomienky upozorňujúce na problémy s praktickým vykonávaním tejto povinnosti. Zdá sa, že orgány môžu mať problémy s rýchlym prístupom k záznamom, ktoré sa uchovávajú v iných krajinách, a so získaním úplného prehľadu v prípade, keď vodiči trakčných jednotiek pracujú pre niekoľkých prevádzkovateľov.

Okrem Maďarska, Poľska a Francúzska (v prípade etablovanej spoločnosti) väčšina členských štátov stanovila sankcie. Francúzske právne predpisy týkajúce sa ostatných (súkromných) spoločností v oblasti nákladnej železničnej dopravy ukladajú sankcie.

4. HODNOTENIE PRAKTICKÝCH ÚČINKOV USTANOVENÍ SMERNICE

4.1. Cesta k jednotnému európskemu železničnému priestoru – dôležitosť interoperabilnej cezhraničnej dopravy

Komisia vo svoje bielej knihe s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje[5] stanovila desať cieľov týkajúcich sa konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. Jedným z týchto cieľov je, že 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napríklad na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %.

Podľa bielej knihy sa však skutočný vnútorný trh služieb železničnej dopravy, t. j. jednotný európsky *železničný* priestor nedosiahol. Cieľom ďalšieho desaťročia je vytvoriť skutočný jednotný európsky dopravný priestor odstránením všetkých prekážok zostávajúcich medzi druhmi dopravy a vnútroštátnymi systémami, zjednodušením integračného procesu a podporou vzniku nadnárodných a multimodálnych prevádzkovateľov. Na tento účel sa

[5] KOM(2011) 144 v konečnom znení.

uvažuje o štvrtom železničnom balíku. Železničné systémy sú také odlišné, že okrem rozdielnych požiadaviek na pracovné podmienky má významný vplyv na rozvoj interoperabilnej cezhraničnej dopravy existencia prekážok pre tieto služby. Železničný podnik, ktorý chce prevádzkovať dopravnú službu, ktorá prechádza cez jednu alebo viaceré hranice, sa stretáva s celým radom technických, právnych a administratívnych prekážok.

Nákladná železničná doprava v EÚ bola od začiatku roku 2007 úplne liberalizovaná v prípade vnútroštátnych aj medzinárodných služieb. Znamená to, že každá licencovaná železničná spoločnosť EÚ s potrebnou bezpečnostnou certifikáciou môže požiadať o kapacitu a poskytovať vnútroštátnu a medzinárodnú nákladnú železničnú dopravu v celej EÚ. V roku 2010 to bolo doplnené schválením nariadenia (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu. Toto nariadenie ustanovuje pravidlá zriaďovania a organizácie medzinárodných železničných koridorov nákladnej dopravy a stanovuje počiatočný zoznam diaľkových železničných koridorov nákladnej dopravy. Trh medzinárodnej osobnej železničnej dopravy v EÚ bol liberalizovaný od 1. januára 2010. Trh čisto vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy zatiaľ nebol otvorený pre cezhraničnú hospodársku súťaž. Nákladná doprava sa musí deliť o transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T) s vysokorýchlostnou osobnou dopravou, ako aj s konvenčnými osobnými vlakmi. Zavádzanie európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) uľahčuje integráciu dopravy, ktorá je veľmi rozdielna z hľadiska cestovných rýchlostí, cestovných vzdialeností a časových požiadaviek.

Na to, aby železničný podnik mohol vstúpiť na medzinárodný trh a jeho lokomotíva alebo rušňovodiči mohli skutočne prechádzať cez hranice, je z právneho hľadiska potrebné:

schválenie železničných koľajových vozidiel, najmä lokomotív, ktoré sa vykonáva na úrovni členského štátu;

(samostatné) osvedčenia o bezpečnosti pre každý členský štát, ktorého sa doprava týka a

preukazy rušňovodičov pre vodičov trakčných jednotiek.

Od 27. októbra 2011 musia mať rušňovodiči medzinárodný preukaz rušňovodiča a osvedčenie (smernica 2007/59/ES).

Okrem toho, aby podnik mohol zabezpečovať cezhraničnú dopravu, musí splniť ešte množstvo technických podmienok týkajúcich sa prevádzky medzinárodnej dopravy v oblasti osobnej aj nákladnej dopravy (rozchod koľají, elektrifikácia, signalizačné a bezpečnostné systémy). Z celkového počtu 37 hraničných prechodov medzi členskými štátmi sa železničné trate stretajú na spoločných hraniciach 35 párov krajín. V roku 2011, po zohľadnení všetkých technických otázok, však prechádzali osobné vlaky cez spoločné hranice 19 párov krajín a nákladné vlaky cez spoločné hranice 17 párov krajín. Týmito technickými otázkami sa zaoberajú právne predpisy EÚ založené na smerniciach o interoperabilite a bezpečnosti.

Výmena vodičov trakčných jednotiek trvá len niekoľko minút, ale výmena lokomotívy vlaku trvá dlhšie. Pred zavedením dopravy s cezhraničnými vodičmi trakčných jednotiek železničné podniky (najmä súkromné) obvykle vykonávajú analýzu nákladov a výnosov. Pri analýze nákladov a výnosov sa zohľadní objem a frekvencia vlakov prechádzajúcich cez hranice a dĺžka trás, náklady a dostupnosť interoperabilných lokomotív (jedným z faktorov môžu byť aj výhody vyplývajúce z používania starej lokomotívy namiesto novej) a náklady na pracovnú silu (dodatočné školenia na získanie licencií, mzdy a náklady na nocľah v zahraničí). Rozhodnutie sa však nezakladá vždy na analýze nákladov a výnosov. Medzi tradičnejšími

etablovanými spoločnosťami v osobnej doprave ešte stále môžu platiť dohody o železničnej doprave medzi dvomi krajinami, pri ktorej je potrebná výmena lokomotívy a rušňovodiča na hraniciach.

4.2. Dôsledky interoperabilnej cezhraničnej železničnej dopravy na mobilitu pracovníkov

Pre fungovanie interoperabilnej cezhraničnej dopravy v železničnom sektore má rozhodujúci význam systém organizácie práce. Pri niektorých systémoch organizácie práce personál neprechádza s vlakom cez hranice. V skutočnosti existuje päť možností:

Spoločnosť zamestnáva pracovníkov v rôznych krajinách: keď má prevádzkovateľ personál na obidvoch stranách hranice, personál sa na hraniciach vymení a cez hranice prejde len vlak.

Spoločnosť najíma personál z iných spoločností alebo z agentúry dočasného zamestnávania. Aj v tomto prípade neprechádza cez hranice posádka, ale len vlak.

Partnerstvo s inou spoločnosťou – personál neprechádza cez hranice: táto tretia možnosť zahŕňa partnerstvo s inou spoločnosťou. Cieľom tohto partnerstva je spoločný podiel na určitej medzinárodnej trase, pričom každá spoločnosť je zodpovedná za zamestnávanie personálu vo svojej krajine, aj keď fungujú s interoperabilnými lokomotívami.

Partnerstvo s inou spoločnosťou – personál prechádza cez hranice: iný model zahŕňa partnerstvo prevádzkovateľov susedných členských štátov, pričom obidvaja prevádzkovatelia využívajú celú trasu bez výmeny personálu na hraniciach.

Vlastný personál prechádza cez hranice: v prípade poslednej možnosti má prevádzkovateľ svoj vlastný personál, ktorý v rámci interoperabilnej dopravy do vzdialenosti viac ako 15 kilometrov od hraníc prechádza cez hranice. Existujú dve možnosti: personál prechádza cez hranice len pokiaľ je možný návrat domov v ten istý deň alebo personál pokračuje cez hranice ďalej a odpočíva mimo domova.

V prípade prvých troch možností vlastný personál spoločnosti neprechádza cez hranice a smernica sa neuplatňuje. Spoločnosť je preto viazaná len vnútroštátnymi pravidlami. Preto sa obmedzenia smernice týkajúce sa počtu odpočinkov mimo domova neuplatňujú, i keď vzdialenosti a cesty v rámci niektorých členských štátoch môžu byť dlhé. To, či sú obmedzenia menšie ako podľa smernice, závisí potom od vnútroštátnych pravidiel a kolektívnych zmlúv. Ďalšia otázka, ktorá vzniká v prípade personálu, ktorý pracuje medzinárodne, je príplatok k mzde alebo náhrada mzdy, ktoré sa v mnohých členských štátoch v prípade medzinárodnej práce bežne poskytujú. Spoločnosti okrem toho nemusia mať pre svojich vodičov trakčných jednotiek dve osvedčenia o bezpečnosti a vodiči nemusia hovoriť ďalšími jazykmi.

Je vhodné poukázať na rozdiely medzi cezhraničnou dopravou a kabotážnou dopravou. Na účely tohto dokumentu sa cezhraničná doprava vzťahuje na vlakovú dopravu, ktorá sa začína v jednej krajine a končí sa v inej krajine, alebo v rámci tejto jednej dopravy zabezpečuje pred návratom domov dopravu do staníc v inej krajine. V prípade kabotážnej dopravy zahraničný prevádzkovateľ prevádzkuje dopravu, ktorá sa začína a končí v tej istej krajine. V tomto prípade sa smernica neuplatňuje. Hoci tu existuje aj cezhraničný prvok, t. j. skutočnosť, že prevádzkovateľ riadiaci dopravu má sídlo v inej krajine, než je krajina, v ktorej sa doprava uskutočňuje, nie je to cezhraničná doprava na účely tejto smernice, pretože vlak samotný neprechádza cez hranice.

Členovia personálu prechádzajú cez hranice len v prípade posledných dvoch možnosti a len vtedy sa uplatňujú pravidlá smernice. Prevádzkovatelia majú teda veľa možností prevádzkovať cezhraničnú dopravu bez toho, aby personál prechádzal spolu s vlakom cez hranice, a teda veľa prípadov, keď sa smernica na cezhraničnú dopravu neuplatňuje.

Okrem toho, aby sa smernica mohla na dopravu uplatňovať, musí existovať personál spôsobilý obsluhovať takúto dopravu, ktorý môže skutočne vykonávať cezhraničnú prácu. Celkový počet rušňovodičov v EÚ oprávnených pôsobiť aspoň v dvoch krajinách sa odhaduje[6] na 5 000 až 7 000, čo predstavuje menej ako 10 % z celkového počtu rušňovodičov v Európskej únii, ktorý je približne 93 000. Ťažšie je odhadnúť počet ostatných cezhraničných pracovníkov. Na základe predpokladu, že na každého vodiča trakčnej jednotky v osobnej doprave existujú v priemere dvaja aktívni sprievodcovia, sa počet sprievodcov[7] odhaduje na 6 000. Väčšina týchto sprievodcov však bude vykonávať cezhraničnú prácu len počas časti pracovnej zmeny. Niektoré osobné vlaky majú okrem sprievodcov ďalších členov personálu vlaku, ktorí obsluhujú cestujúcich. Ide o personál baru, obsluhujúci personál reštauračného vozňa alebo personál nočného vlaku, ktorý ustiela postele a podáva raňajky. Odhady týkajúce sa počtu tohto personálu nie sú k dispozícii.

Prognózy predpokladajú stabilný nárast cezhraničnej dopravy, ktorý je výsledkom znižovania technických prekážok a zvyšovania počtu interoperabilných železničných koľajových vozidiel. Tento vývoj nesúvisí len s cezhraničnou dopravou, ale aj s normálnym procesom obnovy a náhrady starého vybavenia. Pre úroveň cezhraničnej železničnej dopravy v budúcnosti však bude rozhodujúcim faktorom, aký veľký podiel na trhu bude tento druh dopravy schopný získať od ostatných druhov dopravy, napríklad leteckej a cestnej dopravy.

Navyše jedným z účinkov železničnej politiky EÚ môže byť to, že železničný trh EÚ sa prostredníctvom fúzií a akvizícií čoraz viac integruje. Výsledkom by bol väčší počet prevádzkovateľov pôsobiacich v európskom meradle, ktorí by medzi sebou súťažili na európskej úrovni.

[6] Pozri uvedenú štúdiu zadanú na vypracovanie s cieľom podporiť túto správu.

[7] Posádka vlaku, ktorá kontroluje (a v niektorých prípadoch predáva) lístky priamo v osobnom vlaku.

4.3. Sociálny vplyv smernice

Celkove sa počas transpozície smernice zvýšila *úroveň ochrany* zamestnancov v 14 členských štátoch (Bulharsko, Maďarsko, Rumunsko, Rakúsko, Belgicko. Nemecko, Írsko, Holandsko, Spojené kráľovstvo vrátane Severného Írska, Švédsko, Grécko, Taliansko, Portugalsko a Španielsko). Sociálny vplyv bol väčší v prípadoch, keď vnútroštátne právne predpisy pre cezhraničnú dopravu, ktoré existovali pred zavedením smernice, poskytovali menšiu ochranu zamestnancov. Napríklad niektoré spoločnosti museli skrátiť čas vedenia trakčnej jednotky z 10 alebo 11 hodín na 9 hodín počas dňa a na 8 hodín počas noci, čo by malo znížiť zdravotné a bezpečnostné riziká. Skutočnosť, že smernica obmedzuje čas vedenia trakčnej jednotky, by mohla v budúcnosti zabrániť tlaku zamestnávateľov, ktorí presadzujú dlhší pracovný čas, a tým chrániť zamestnávateľov (a spoločnosti) pred rizikami spojenými s dlhým pracovným časom a únavou. Zdá sa, že nedošlo k žiadnemu prípadu zníženia ochrany.

Väčšina členských štátov má rovnaké právne predpisy pre vnútroštátny a medzinárodný železničný personál. Niektoré členské štáty majú odlišné právne predpisy pre vnútroštátny železničný personál. Existujú napríklad rozdiely, ktoré sa týkajú denného odpočinku doma (Holandsko a Spojené kráľovstvo v prípade vnútroštátnej dopravy odpočinok nestanovujú); času vedenia trakčnej jednotky; prestávok (Spojené kráľovstvo ukladá kratší čas pre vnútroštátnu dopravu) a odpočinku mimo domova (Česká republika, Litva, Holandsko a Spojené kráľovstvo prestávky v prípade vnútroštátnej dopravy nepožadujú).

Najkritickejšou otázkou pri vykonávaní smernice je počet denných odpočinkov mimo domova. Dohoda v klauzule 4 stanovuje, že po dennom odpočinku mimo domova musí nasledovať denný odpočinok doma (pozri bod 3.2). Sociálni partneri na vnútroštátnej alebo podnikovej úrovni sa však môžu dohodnúť na druhom odpočinku mimo domova. O tomto druhom odpočinku mimo domova sa rokovalo len v ôsmich členských štátoch: v Nemecku, Maďarsku, Rumunsku, Slovinsku, Holandsku, Francúzsku, Taliansku a Portugalsku. Ako však bolo uvedené v bode 3.2, často sa to vzťahuje len na niektorých prevádzkovateľov v týchto krajinách. Táto otázka vyvolala spory medzi sociálnymi partermi v sektore železníc a na úrovni EÚ nebola možná žiadna dohoda.

Obmedzenie počtu denných odpočinkov mimo domova pociťujú najmä menší prevádzkovatelia, ktorí chcú využívať dlhé trasy. Zdá sa, že väčší prevádzkovatelia majú viac personálnych zdrojov. Väčší prevádzkovatelia majú často personál na obidvoch stranách hraníc alebo tradičné dohody o spolupráci s inými prevádzkovateľmi v iných krajinách. Tieto alternatívy znižujú vplyv tohto obmedzenia. Väčšine zamestnávateľov by akékoľvek zvýšenie počtu po sebe nasledujúcich odpočinkov mimo domova zvýšilo manažérsku voľnosť a flexibilitu. Ďalším zamestnávateľom, ktorí pôsobia v krajinách s nižšími mzdami, by tiež uľahčilo rozšírenie ich geografického dosahu a súťaž vo viacerých regiónoch.

Väčšina zástupcov zamestnancov si myslí, že čas strávený mimo domova má veľmi negatívny vplyv na rovnováhu medzi pracovným a rodinným životom. Ale v tých krajinách, kde sú vnútroštátne trasy dlhé a kde je bežné, že zamestnanci vo vnútroštátnej železničnej doprave strávia mimo domova niekoľko dní, by bol vplyv akejkoľvek zmeny v súvislosti s touto otázkou relatívne menší. Okrem toho podľa niektorých zástupcov odborových organizácií možnosť zarobiť vyššiu mzdu počas obsluhovania dopravy v zahraničí by mohla zvýšiť atraktívnosť práce v zahraničí počas dlhších neprerušovaných časových období.

Dôležitosť tejto otázky sa môže zvýšiť v prípade koridorov nákladnej železničnej dopravy (pozri nariadenie (EÚ) č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu), kde sa predpokladajú dlhé cezhraničné trasy.

4.4. Hospodársky vplyv smernice

Ako bolo uvedené v bode 4.2, posielanie personálu cez hranice je len jedným zo spôsobov, ako pôsobiť na medzinárodnej úrovni. Smernica sa preto neuplatňuje na všetky spoločnosti medzinárodnej železničnej dopravy ani trasy. Okrem toho je počet zúčastnených pracovníkov nízky v porovnaní s celkovým počtom zamestnancov železničného sektora. Navyše akýkoľvek hospodársky vplyv týchto pravidiel je obmedzený, pretože ľudské zdroje predstavujú v priemere 8,5 % z celkových prevádzkových nákladov v medzinárodnej nákladnej železničnej doprave. Akékoľvek zvýšenie mzdových nákladov vyplývajúce z dohody by preto v porovnaní s ostatnými prevádzkovými nákladmi, ako sú napríklad náklady na energiu a infraštruktúru, malo zanedbateľný vplyv.

Výsledný hospodársky vplyv sa v spojení s predtým existujúcou úrovňou ochrany javí ako obmedzený. Relatívne povedané vplyv smernice na náklady bol o niečo väčší v prípadoch, keď predtým existujúce vnútroštátne predpisy pre cezhraničnú dopravu chránili zamestnancov menej a po nadobudnutí účinnosti smernice bolo potrebné prispôsobenie.

Pokiaľ ide o vplyv na ďalší hospodársky rozvoj železničnej dopravy, regulačné zmeny vyplývajúce zo smernice zohrávajú omnoho menšiu úlohu ako faktory, medzi ktorými sú napríklad technický rozvoj v železničnom sektore, proces liberalizácie železničného trhu alebo voľný pohyb pracovníkov v rámci EÚ. V súvislosti s organizáciou železničného sektora a prideľovaním pracovníkov na cezhraničnú dopravu existujú omnoho dôležitejšie faktory než smernica. V prípadoch, keď sa odstránia technické prekážky a liberalizujú trhy, však môžu prevádzkovatelia, najmä menší prevádzkovatelia nákladnej železničnej dopravy, vnímať obmedzenia stanovené v klauzule 4 v súvislosti s odpočinkom mimo domova ako reštriktívne. Mohlo by to svedčiť o tom, že vplyv smernice sa prejaví v plnom rozsahu až po ďalšom zredukovaní technických prekážok a keď sa medzinárodná doprava skutočne viac rozvinie.

Hospodársky vplyv sa preto síce môže považovať za obmedzený, ale smernica vytvorila minimálnu normu, ustanovenú dohodou sociálnych partnerov. Smernica zabezpečuje rovnaké podmienky, a to je cieľ dôležitý sám osebe. A napokon smernica prostredníctvom podpory kvality práce mobilných pracovníkov pomáha zlepšiť aj kvalitu dopravy.

4.5. Závery o vplyve smernice

Sociálny a hospodársky vplyv sa vo všeobecnosti javí ako obmedzený. Najdôležitejšou klauzulou v tejto súvislosti je klauzula 4 o odpočinku mimo domova. Aj v tomto prípade je však vplyv na zamestnávateľov zmiernený dostupnosťou alternatívnych spôsobov organizácie medzinárodnej železničnej dopravy, ktoré si nevyžadujú, aby obslužný personál vlaku prechádzal cez hranice. Väčšina zástupcov zamestnancov nie je za zvýšenie počtu odpočinkov mimo domova, pretože si myslí, že to bude mať negatívny vplyv na rovnováhu medzi pracovným a rodinným životom. V niekoľkých prípadoch (Maďarsko, Rumunsko, Slovinsko, Holandsko, Francúzsko, Taliansko a Portugalsko) však existuje kolektívna zmluva o druhom po sebe nasledujúcom odpočinku mimo domova.

5. HODNOTENIE POTENCIÁLNEJ ADMINISTRATÍVNEJ ZÁŤAŽE

Vzhľadom na charakter predpisov, ktoré sa uplatňovali už v čase prijatia smernice, smernica fakticky nezvýšila existujúce úrovne administratívnej záťaže.

Väčšina ustanovení obmedzuje disponibilnosť personálu, a preto obmedzuje manažérsku voľnosť a flexibilitu. Nejde tu o administratívnu záťaž, pretože si to nevyžaduje administratívne formality. Za ustanovenia prinášajúce so sebou administratívnu záťaž možno považovať len tie, ktoré sa týkajú záznamov, a to len do takej miery, v akej sú zamestnávatelia povinní prijať dodatočné opatrenia zahŕňajúce formality, ktoré by neboli potrebné, ak by tieto požiadavky neexistovali.

S ohľadom na katastrofálne dôsledky, ktoré by mohli mať železničné nehody spôsobené únavou, prínosy pre spoločnosť ako celok vyplývajúce z týchto povinností prevažujú nad nevýhodami.

6. OTÁZKY VZNESENÉ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI A SOCIÁLNYMI PARTNERMI POČAS KONZULTÁCIÍ O TEJTO SPRÁVE

Členské štáty nehlásili problémy, nevzniesli otázky, ani nepredložili osobitné požiadavky.

So sociálnymi partnermi sa uskutočnili formálne konzultácie o návrhu správy. Dvaja sociálni partneri poskytli spätnú väzbu v júli 2012. Jedinou spornou otázkou, ku ktorej vzniesli pripomienky, je klauzula 4 o dennom odpočinku mimo domova.

Európske spoločenstvo železníc a spoločností pre infraštruktúru (CER) poukazuje na právnu istotu, ktorú smernica priniesla. Upozorňuje na to, že väčšina zamestnávateľov chce zvýšiť počet odpočinkov mimo domova a poukazuje na zrejmé obmedzenia, ktoré táto klauzula ukladá z hľadiska flexibility prevádzkovateľov, najmä tých menších. Spoločenstvo CER sa snaží znovu otvoriť rokovania o klauzule 4, aj keď uznáva, že oficiálne stanovisko sociálnych partnerov na európskej úrovni na strane zamestnancov je oponovať tejto zmene, aj keď sa zdá, že niektorí vnútroštátni zástupcovia zamestnancov majú menej problémov so zvýšením počtu po sebe nasledujúcich denných odpočinkov mimo domova. Spoločenstvo CER poukazuje aj na potrebu rovnakých podmienok pre konkurenčné druhy dopravy a na to, že žiadny iný druh dopravy nemá takéto záväzné sociálne nariadenie.

Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF) víta skutočnosť, že uplatňovanie dohody zvýšilo úroveň ochrany zamestnancov vo veľkom počte členských štátov. Upozorňuje na to, že v súčasnosti by mohol byť potrebný nepretržitý pobyt v zahraničí dlhší ako 48 hodín len v prípade kabotážnej dopravy (s trojuholníkovými alebo polygonálnymi trasami). Federácia ETF nepovažuje klauzulu 4 za prekážku pre cezhraničnú dopravu, a preto nevidí dôvod zmeniť ju. Federácia ETF je znepokojená, že 5 členských štátov zaviedlo pravidlá len pre vodičov trakčných jednotiek a pre ostatných členov personálu vlaku ich nezaviedlo. Domnieva sa tiež, že je potrebné opatrenie týkajúce sa otázky kontrol, aby sa objasnili úlohy a zodpovednosti orgánov a zlepšila sa cezhraničná administratívna spolupráca. Navrhuje sa používanie tachografov.

7. ZÁVER

Hlavný vplyv smernice 2005/47/ES spočíva v jej úlohe ako záchrannej siete. Zabraňuje zhoršovaniu pracovných podmienok, najmä pokiaľ ide pracovný čas, zavedením harmonizovaného prahu, pod ktorý nemôže ísť žiadny prevádzkovateľ. Zabezpečuje vytvorenie rovnakých podmienok a zabraňuje nespravodlivej hospodárskej súťaži.

Neexistuje žiadny dôkaz, ktorý by ukazoval, že interoperabilná cezhraničná doprava v železničnom sektore je významne obmedzovaná pravidlami ustanovenými touto smernicou. Čiastočne sa to dá vysvetliť obmedzeným počtom situácií, v ktorých sa teraz tieto pravidlá skutočne uplatňujú (personál prechádzajúci vlakom cez hranice). Dôležitosť týchto pravidiel sa môže v budúcnosti zvýšiť v dôsledku očakávaného nárastu tejto dopravy, poskytovanej najmä zo strany menších prevádzkovateľov.

Komisia má v úmysle prijať primerané opatrenia týkajúce sa otázok a problémov zistených v súvislosti s vykonávaním smernice a na základe predložených návrhov na zlepšenie uplatňovania smernice v praxi.

Komisia v špecifickej otázke klauzuly 4 o dennom odpočinku mimo domova zastáva názor, že sociálni partneri nevyužili v plnej miere existujúci rozsah flexibility, pretože uzatvorili menej kolektívnych zmlúv, než sa očakávalo. Smernica umožňuje, aby sa v týchto dohodách špecifikovali flexibilnejšie podmienky vzhľadom na počet odpočinkov mimo domova, čo by mohlo prispieť k zvýšeniu interoperability cezhraničnej dopravy v železničnom sektore a vytvoriť trhové príležitosti, najmä pre malé a stredné podniky (MSP). Komisia preto nalieha na sociálnych partnerov na vnútroštátnej úrovni a na úrovni EÚ, aby v prípade potreby plne využívali túto možnosť a pokračovali v rokovaniach na úrovni EÚ, ako sa uvádza v klauzule 4 dohody v poznámke pod čiarou. Komisia v tejto súvislosti vyzýva sociálnych partnerov, aby pri rokovaniach zohľadnili odlišné podmienky, v ktorých sa osobná a nákladná železničná doprava prevádzkuje, najmä z hľadiska cestovných rýchlostí, cestovných vzdialeností a časových požiadaviek. Komisia bude starostlivo sledovať vývoj týchto rokovaní a po dvoch rokoch situáciu znovu vyhodnotí.