EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 26.10.2012
COM(2012) 627 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Izvajanje Direktive Sveta 2005/47/ES z dne 18. julija 2005 o Sporazumu med Skupnostjo evropskih železnic (CER) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) o določenih vidikih delovnih pogojev mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju, s strani držav članic

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Izvajanje Direktive Sveta 2005/47/ES z dne 18. julija 2005 o Sporazumu med Skupnostjo evropskih železnic (CER) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) o določenih vidikih delovnih pogojev mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju, s strani držav članic

VSEBINA

1. Uvod ... 2

1.1 Direktiva ... 2

1.2 Formalni prenos Direktive ... 2

1.3 Spremljanje in ocenjevanje Direktive ... 3

2. Področje uporabe in predmet Sporazuma, priloženega Direktivi ... 3

3. Glavne operativne določbe Sporazuma, priloženega Direktivi ... 4

3.1 Določba 3 – dnevni počitek na domu ... 4

3.2 Določba 4 – dnevni počitek zdoma ... 4

3.3 Določba 5 – odmori ... 5

3.4 Določba 6 – tedenski počitek ... 6

3.5 Določba 7 – čas vožnje ... 7

3.6 Določba 8 – nadzor ... 8

4. Ocena praktičnega učinka določb Direktive ... 8

4.1 Na poti k enotnemu evropskemu železniškemu območju – pomen interoperabilnih čezmejnih storitev ... 8

4.2 Posledice interoperabilnih čezmejnih železniških storitev za mobilnost osebja ... 9

4.3 Socialni vpliv Direktive ... 12

4.4 Ekonomski vpliv Direktive ... 13

4.5 Ugotovitve v zvezi z vplivom Direktive ... 13

5. Ocena morebitnih upravnih obremenitev ... 14

6. Vprašanja, na katera so opozorile države članice in socialni partnerji med posvetovanji glede tega poročila ... 14

7. Sklepne ugotovitve ... 15

1. UVOD

1.1. Direktiva

Direktivo Sveta 2005/47/ES z dne 18. julija 2005 o Sporazumu med Skupnostjo evropskih železnic (CER) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) o določenih vidikih delovnih pogojev mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju (v nadaljnjem besedilu: Direktiva)[1], je Svet sprejel na podlagi člena 155 Pogodbe o delovanju Evropske unije (prej člen 139 Pogodbe ES), ki določa:

„Člen 155 (prej člen 139 PES)

1. Če socialni partnerji tako želijo, lahko dialog med njimi na ravni Unije privede do pogodbenih razmerij, tudi sporazumov.

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

Svet odloča soglasno, kadar zadevni sporazum vsebuje eno ali več določb, ki se nanašajo na eno od področij, pri katerih je za sprejetje potrebno soglasje v skladu s členom 153(2).“

Ker se izraz „sklep“ v členu 155 Pogodbe uporablja v splošnem smislu, tako da se lahko zakonodajni instrument izbere v skladu s členom 288 Pogodbe, mora Komisija predlagati Svetu, kateri izmed treh zavezujočih instrumentov iz navedenega člena (uredba, direktiva ali sklep) bi bil najprimernejši. V tem primeru je Komisija odločila, da bi bil glede na vrsto in vsebino sporazuma, ki so ga sklenili socialni partnerji, najustreznejši instrument direktiva Sveta in da bi ga bilo najbolje uporabljati posredno z določbami, ki jih morajo države članice ali socialni partnerji prenesti v nacionalno pravo držav članic.
Namen Direktive je izvajanje sporazuma, sklenjenega 27. januarja 2004 med Skupnostjo evropskih železnic (CER) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF) o določenih vidikih delovnih pogojev mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju.

1.2. Formalni prenos Direktive

Države članice so morale po posvetovanju s socialnimi partnerji bodisi prenesti Direktivo do 27. julija 2008 bodisi zagotoviti, da so socialni partnerji do navedenega datuma sprejeli potrebne določbe v obliki sporazuma (člen 5).
Direktivo so prenesle vse države članice, razen držav članic, ki nimajo železniškega sektorja (Malta in Ciper) ali čezmejnih storitev z drugimi državami članicami EU (Finska). V dveh primerih je bil prenos izveden zelo pozno in šele po tem, ko je Komisija sprožila postopek za ugotavljanje kršitev (postopka C-291/10 in C-305/10).
Vse države članice, z izjemo Litve, so se v tem procesu posvetovale s socialnimi partnerji. Kljub temu so socialni partnerji Litve imeli nekaj vpliva na izvajanje prenosa, saj je bila z uveljavitvijo Direktive posodobljena kolektivna pogodba.
V zvezi s predmetom prenosa in njegovo skladnostjo z Direktivo vsebujeta oddelka 2 in 3 opis stanja po posameznih določbah. Komisija namerava ustrezno ukrepati glede vprašanj in problemov, ki so tam opisani.

[1] *UL L 195, 27.7.2005, str. 15.*

1.3. Spremljanje in ocenjevanje Direktive

Za spremljanje ekonomskega in socialnega vpliva Sporazuma, zlasti njegove določbe 4, se je Komisija zavezala Svetu predložiti poročilo, kar je storila 15. decembra 2008 v Sporočilu Komisije Svetu o ekonomskem in socialnem vplivu sporazuma, priloženega k Direktivi 2005/47/ES, sklenjenega 27. januarja 2004 med socialnimi partnerji, o določenih vidikih delovnih pogojev mobilnih delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju[2].

Člen 3 Direktive določa, da Komisija po posvetovanju s socialnimi partnerji na evropski ravni Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o izvajanju te direktive v okviru razvoja železniškega sektorja.

V podporo temu poročilu je Komisija začela izvajati študijo o izvajanju Direktive. Pri tem je tesno sodelovala s socialnimi partnerji in se z njimi posvetovala o ugotovitvah te študije.

2. PODROČJE UPORABE IN PREDMET SPORAZUMA, PRILOŽENEGA DIREKTIVI

*Določba 1 – **področje uporabe***

Ta sporazum se uporablja za mobilne železniške delavce, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve, ki jih izvajajo železniška podjetja.

Za lokalni in regionalni čezmejni potniški promet ter za čezmejni tovorni promet, ki ne presega razdalje 15 kilometrov čez mejo, in za promet med uradnimi mejnimi železniškimi postajami, ki so naštete v Prilogi, je uporaba tega sporazuma neobvezna.

Ta sporazum je prav tako neobvezen za vlake na čezmejnih progah, ki se začnejo in končajo na infrastrukturi iste države članice in ki uporabljajo infrastrukturo druge države članice, ne da bi se tam ustavili (te proge se lahko torej štejejo za nacionalni promet).

Za mobilne delavce, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve, se Direktiva 93/104/ES ne uporablja glede tistih vidikov, ki jih bolj natančno določa ta sporazum.

V petih državah članicah (Estonija, Latvija, Slovenija, Danska in Grčija) zakonodaja (poleg določbe 5) velja samo za strojevodje. V drugih državah članicah zakonodaja velja za strojevodje in običajno tudi za celotno mednarodno vlakovno osebje (posamezne države članice tega ne določajo podrobneje).

Nobena država članica nima posebnih določb za delavce, ki delo opravljajo na mednarodni in nacionalni ravni.

Uporaba neobveznih izključitev s strani držav članic

Petnajst držav članic ni izkoristilo možnosti, da Direktivo uporabijo za lokalni in regionalni čezmejni potniški promet in čezmejni tovorni promet, ki ne presega razdalje 15 kilometrov čez mejo. Deset držav članic (Češka, Estonija, Madžarska, Italija, Slovaška, Avstrija, Luksemburg, Danska, Francija in Španija) je izkoristilo to možnost v svoji zakonodaji in uporabilo besedilo Sporazuma (drugi odstavek določbe 1). Dve državi članici (Litva in Grčija) sta izkoristili to možnost in uporabili svoje besedilo. V slednjem primeru Sporazum velja za celoten čezmejni promet, vključno s prometom na kratke razdalje.

[2] COM(2008) 855 final, 15.12.2008.

Petnajst držav članic ni izkoristilo možnosti, da Direktivo uporabijo za čezmejne proge, ki se začnejo in končajo v isti državi članici. Osem držav članic (Češka, Estonija, Madžarska, Slovaška, Avstrija, Danska, Švedska in Španija) je izkoristilo to možnost in so uporabile opis iz Direktive. Tri države članice (Litva, Grčija in Portugalska) so izkoristile to možnost in uporabile svoj opis.

3. GLAVNE OPERATIVNE DOLOČBE SPORAZUMA, PRILOŽENEGA DIREKTIVI

3.1. Določba 3 – dnevni počitek na domu

Določba 3 zahteva, da dnevni počitek na domu v 24-urnem obdobju navadno traja neprekinjeno najmanj 12 ur. Sporazum dovoljuje skrajšanje na najmanj 9 ur, vendar je takšno skrajšanje dovoljeno le enkrat v sedemdnevnem obdobju. Skrajšanega dnevnega počitka se ne sme načrtovati v času med dvema dnevnima počitkoma zdoma, ure, za katere je bil skrajšan počitek, pa se dodajo k naslednjemu dnevnemu počitku na domu.

Prenos zahtev za dnevni počitek na domu

Določbo, da dnevni počitek na domu v 24-urnem obdobju traja neprekinjeno najmanj 12 ur, uporablja enaindvajset držav članic. Belgija, Luksemburg in Francija je ne uporabljajo; običajno zahtevajo dnevni počitek na domu, ki traja neprekinjeno 14 ur. Tudi Poljska ima drugačno določbo, vendar pa je najkrajši dnevni počitek na domu prav tako 12 ur.
Vse države članice, razen Latvije, Poljske, Slovenije in Slovaške, so v svojo zakonodajo vključile možnost skrajšanja dnevnega počitka v vsakem sedemdnevnem obdobju. Latvija, Poljska in Slovenija te možnosti niso vključile v svojo zakonodajo. Slovaška omogoča skrajšanje dnevnega počitka na domu na podlagi „*dokazljivih stvarno-tehničnih ali organizacijskih razlogov*“. V takšnem primeru se torej pravila Direktive ne upoštevajo in se lahko čas počitka skrajša več kot enkrat tedensko.
Z izjemo Latvije in Poljske so vse države članice v svojo zakonodajo vključile omejitev skrajšanega dnevnega počitka. Latvijsko vlakovno osebje ne potuje več kot 110 km čez mejo, kar pomeni, da se lahko isti dan vrne domov. Poljska ni vključila te omejitve, ker ni vključila niti možnosti skrajšanja dnevnega počitka.
V dvanajstih državah članicah (Češka, Bolgarija, Estonija, Madžarska, Litva, Romunija, Avstrija, Nemčija, Nizozemska, Združeno kraljestvo, Švedska in Španija) pravila, ki glede dnevnega počitka na domu veljajo za čezmejne delavce, niso enaka kot pravila, ki veljajo za drugo osebje v železniškem sektorju. V večini držav, v katerih se razlikuje med nacionalnim in mednarodnim osebjem, so pravila za domače delavce vključena v splošne zakone o delovnem času. V nekaterih državah (Nizozemska in Združeno kraljestvo) na primer ne obstaja posebna pravica do počitka na domu. Drugod se pravila za čezmejne delavce ne razlikujejo od pravil, ki se uporabljajo za drugo osebje v železniškem sektorju.

3.2. Določba 4 – dnevni počitek zdoma

Določba 4 zahteva, da dnevni počitek zdoma v 24-urnem obdobju traja neprekinjeno najmanj 8 ur in da mora dnevnemu počitku zdoma slediti dnevni počitek na domu, razen če so socialni partnerji na ravni železniškega podjetja ali na državni ravni sklenili dogovor o drugem zaporednem počitku zdoma (z nadomestilom).

Besedilo te določbe vključuje opombo pod črto, da se bo na evropski ravni o tem vprašanju ponovno pogajalo dve leti po podpisu Sporazuma. Vendar pa ta pogajanja do zdaj niso bila plodna.

Poleg tega določba priporoča skrb za udobje nastanitve, ki jo mobilno osebje uporablja med počitkom zdoma.

Prenos zahtev za dnevni počitek zdoma

Vse države, ki so prenesle Direktivo, razen Latvije, Poljske, Luksemburga in Slovenije, so pravila o dnevnem počitku zdoma vključile v svojo zakonodajo. Ker Latvija nima mednarodnih prog, daljših od 110 km (v eno smer), se zdi, da ni potrebe po počitku zdoma. Slovenija in Luksemburg uveljavljata pravilo, v skladu s katerim mora dnevnemu počitku zdoma slediti počitek na domu, vendar pa imata različna pravila o trajanju navedenih počitkov. V Sloveniji mora biti počitek med dvema izmenama dvakrat daljši od izmene. Če izmena traja šest ur, mora torej počitek trajati dvanajst ur. Poljska nima posebnih pravil o dnevnem počitku zdoma. V Luksemburgu za najdaljše obdobje zdoma veljajo naslednje omejitve:

- *osemindvajset ur, če počitek traja devet ur,*
- *devetindvajset ur, če počitek traja deset ur,*
- *trideset ur, če počitek traja najmanj enajst ur.*

Če omejitev na osemindvajset, devetindvajset ali trideset ur iz kakršnega koli razloga ni mogoče uporabiti, delavec prejme nadomestilo, enakovredno času, ki presega navedene omejitve.

O možnosti, da se socialni partnerji dogovorijo o drugem počitku zdoma, se je pogajalo samo v osmih državah članicah: v Nemčiji, na Madžarskem, v Romuniji, Sloveniji, na Nizozemskem, v Franciji, Italiji in na Portugalskem. Z izjemo Slovenije je to potekalo na ravni podjetij. V Nemčiji se poroča o samo enem primeru dogovora v zvezi s hčerinsko družbo prvotnega prevoznika. V Italiji, Franciji in na Nizozemskem ni dogovorov s prvotnimi prevozniki. V Sloveniji je bil dogovor dosežen na nacionalni ravni. Zdi se, da dogovori o nadomestilu za počitek zdoma obstajajo le v šestih državah (Madžarska, Romunija, Slovenija, Luksemburg, Francija in Italija).

Skrb za udobje nastanitve mobilnega osebja med počitkom zdoma je vključena v zakonodajo samo devetih držav članic (Madžarska, Litva, Romunija, Slovenija, Belgija, Švedska, Italija in Španija). Danska to vprašanje ureja s kolektivnimi pogodbami.

V nekaterih državah (Češka, Estonija, Madžarska, Litva, Romunija, Avstrija, Belgija, Nemčija, Nizozemska, Združeno kraljestvo in Švedska) se pravila, ki veljajo za dnevni počitek zdoma v primeru mobilnih železniških delavcev, ki opravljajo interoperabilne čezmejne storitve, razlikujejo od pravil, ki veljajo za železniške delavce v izključno domačem okolju.

Razmisliti je treba o opredelitvi izraza „dom“. O tem so razpravljali podpisniki Sporazuma, ker so pogajanja temeljila na francoskem besedilu, ki uporablja izraz „résidence normale du personnel mobile“. V skupnem pismu z dne 10. junija 2009 so pojasnili, da *„francoski pomen izraza ‚résidence normale du personnel mobile‘ v železniškem sektorju ni povezan z zasebnim domom/bivališčem zadevnega delavca, ampak s krajem njegovega delovnega mesta („home depot“ v angleščini, „Dienstort“ v nemščini)“*. Na podlagi tega v v Nemčiji sprejetih določbah „dom“ ne pomeni zasebnega bivališča zadevnega zaposlenega, ampak njegov kraj zaposlitve v povezavi z njegovim delodajalcem („Dienstort“).

3.3. Določba 5 – odmori

Predpisi o odmorih razlikujejo med strojevodji in drugim vlakovnim osebjem.

– Če ni dveh strojevodij, imajo strojevodje pravico do najmanj 45-minutnega odmora, če je delovni čas daljši od 8 ur, in najmanj 30-minutnega odmora, če delovni čas traja med 6 in 8 urami. Med delovnim dnem se deli tega odmora zagotovijo med 3. in 6. uro dela. Če sta strojevodja dva, se odmor določi na nacionalni ravni.

– Za drugo vlakovno osebje se zagotovi odmor vsaj 30 minut, če traja delovni čas dlje kot 6 ur.

Prenos zahtev za odmore

Izjema za primere, ko sta strojevodja dva, je bila uporabljena v 14 državah, vendar pa očitno ne na Češkem, v Bolgariji, na Danskem, Madžarskem, Slovaškem, v Avstriji, Belgiji, na Irskem, v Luksemburgu in na Švedskem.

Zdi se, da samo Združeno kraljestvo, Latvija, Poljska in Češka pri prenosu niso uporabili besedila določbe.

V Latviji imajo vlaki za interoperabilne čezmejne storitve dva strojevodja. Zato pravil glede odmorov ni treba uporabljati. V tej zadevi se Češka sklicuje na svoj nacionalni zakon o delovnem času. Vendar pa je v uredbi vlade[3], s katero je prenesena Direktiva, določen odmor za železniško osebje, ki samo neprekinjeno dela več kot šest ur, ni pa določena dolžina tega odmora. Poljska te določbe sploh nima. Združeno kraljestvo ima v primeru mednarodnih storitev drugačen predpis za odmore: *„najmanj 30 minut, če delovni čas enega samega strojevodje traja 6 ur ali več, ob upoštevanju zamud vlakov in voznega reda, vendar morata biti obdobje dneva in trajanje odmora taka, da se ‚delavec lahko dejansko odpočije', kakor je določeno v predpisu 4. Drugi strojevodje [strojevodje v notranjem prometu], katerih delovni čas je daljši od 6 ur, so upravičeni do 20-minutnega odmora ali enakovrednega trajanja nadomestnega počitka ali druge oblike varovanja zdravja in varnosti, kadar to ni mogoče"*. Združeno kraljestvo nima predpisa, ki bi določal odmor v trajanju najmanj 45 minut, če delovni čas traja dlje kot 8 ur.

Danska to zahtevo uveljavlja s kolektivnimi pogodbami.

V osmih državah (Češka, Danska, Madžarska, Poljska, Avstrija, Nizozemska, Grčija in Portugalska) odmorov v primeru zamud ni mogoče prilagoditi. V Latviji sta dva strojevodja, zato se to pravilo ne uporablja. V Franciji se to vprašanje obravnava različno glede na veljavni sistem: v primeru prvotnega prevoznika odmorov zaradi zamud ni mogoče spremeniti, medtem ko zakon, ki ureja druge železniške prevoznike, dovoljuje to prilagoditev.

Šestnajst držav članic je dobesedno povzelo predpise, ki se nanašajo na čas odmorov.

Tri države članice (Češka, Luksemburg in Združeno kraljestvo) uporabljajo drugačno besedilo, vendar uveljavljajo podobno pravilo. Na primer v Združenem kraljestvu: *„Najmanj 15 minut odmora se zagotovi med 3. in 6. uro dela"*. V Bolgariji, na Poljskem in v Avstriji ne velja ne to ne katero podobno pravilo. V Franciji to pravilo velja samo za železniške prevoznike tovora, ki niso prvotni prevozniki. Ker sta v Latviji dva strojevodja, se to pravilo ne uporablja.

Pravilo, ki zadeva drugo vlakovno osebje, se izvaja v skoraj vseh državah članicah.

[3] Zbirka zakonov št. 589/2006

3.4. Določba 6 – tedenski počitek

Mobilni delavci (tj. strojevodje in drugi), ki opravljajo čezmejne storitve, so upravičeni do najmanj 24 ur neprekinjenega tedenskega počitka v vsakem sedemdnevnem obdobju, k čemur se prištejejo še dnevni počitki v vsakem sedemdnevnem obdobju. Poleg 52 24-urnih tedenskih počitkov se zagotovi dodatnih 52 takšnih počitkov, kar skupaj znese 104 24-urnih počitkov. Te počitke je treba razporediti tako, da je najmanj 12 dvojnih 24-urnih počitkov, da par/dvojni počitek pade na soboto in nedeljo ter da se ob 12 drugih priložnostih ponovno združi dva takšna počitka, vendar pa ni nujno, da ti pari/dvojni počitki padejo na soboto ali nedeljo.

Prenos zahtev za tedenski počitek

Skoraj vse države članice so ta pravila vključile v svojo nacionalno zakonodajo. Na Poljskem ima mobilni delavec zagotovljen 35-urni počitek (uro manj kot določa Direktiva). Luksemburg ima drugačna pravila glede tedenskih počitkov in razlikuje med dolgimi in kratkimi progami. Kratke proge so proge, krajše od 15 km (za kar je v skladu z določbo 1 uporaba Sporazuma/Direktive neobvezna). V primeru dolgih prog so pravila skladna z Direktivo.

3.5. Določba 7 – čas vožnje

Čas vožnje, obdobje, v katerem je strojevodja zadolžen za vlak, vendar ni nujno, da ga premika, ne sme trajati dlje kot 9 ur v dnevni izmeni in dlje kot 8 ur v nočni izmeni. Najdaljši čas vožnje v obdobju dveh tednov je omejen na 80 ur.

Prenos zahtev za čas vožnje

Delovni čas je pomemben vidik delovnih pogojev, saj je eno izmed glavnih tveganj utrujenost. Pri čezmejnih storitvah se lahko težave povečajo, kadar zlasti na tovornih vlakih, na katerih je samo en strojevodja in ni drugega osebja, ni kolegov iz istega podjetja. Pomanjkanje domačnosti in okolje, v katerem se govori tuj jezik, lahko vodita k dejanski odsotnosti podpore ali občutku odsotnosti podpore. Te posebne razmere lahko upravičijo posebne ocene tveganja in smernice za dobro prakso za čezmejne storitve v okviru Direktive 89/391/EGS[4] o uvajanju ukrepov za spodbujanje izboljšav varnosti in zdravja delavcev pri delu.

Med državami, ki so prenesle Direktivo, samo dve državi članici nista uporabili besedila te določbe. Poljska nima predpisov o najdaljšem dnevnem ali tedenskem času vožnje, vendar pa ima v svojem delovnem zakoniku predpis o najdaljšem delovnem tednu, ki znaša 40 ur. To pomeni, da bo čas vožnje ostal pod to mejo. V Latviji so strojevodje vključeni v nacionalne in mednarodne storitve ter ne opravljajo popolnega čezmejnega dela. V primeru interoperabilnih storitev zato strojevodje v obdobju dveh tednov ne vozijo več kot 80 ur.

Sedem držav članic (Estonija, Slovenija, Avstrija, Irska, Danska, Grčija in Italija) je opredelitev nočnega časa povzelo iz Direktive. Osemnajst držav članic uporablja drugačno opredelitev. Veliko število držav je sprejelo širšo razlago nočnega časa, ki je v korist delavcev. Slovaška, Romunija, Madžarska, Bolgarija, Latvija in Španija so nočni čas opredelile kot čas med 22.00 in 6.00 uro. Švedska in Nemčija sta ga opredelili kot čas med 23.00 in 6.00 uro, Nizozemska pa kot čas med 0.00 in 7.00 uro. V Franciji je nočni čas

[4] Direktiva Sveta 89/391/EGS z dne 12. junija 1989 o uvajanju ukrepov za spodbujanje izboljšav varnosti in zdravja delavcev pri delu (*UL L 183, 29.6.1989, str. 1)*.

opredeljen različno za prvotnega prevoznika (med 23.00 in 6.00 uro) in druge železniške prevoznike tovora (med 22.00 in 5.00 uro). Luksemburg uporablja opredelitev, ki je za delavce manj ugodna: nočni čas (za strojevodje) je opredeljen kot čas med 1.00 in 4.00 uro.

Trinajst držav članic uporablja svojo opredelitev „nočne izmene“: Češka, Bolgarija, Madžarska, Latvija, Poljska, Slovaška, Nemčija, Luksemburg, Nizozemska, Združeno kraljestvo (vključno s Severno Irsko), Francija in Španija. Na Slovaškem je nočna izmena vsaka izmena, katere večji del je med 22.00 in 6.00 uro; v Latviji in Nemčiji je nočna izmena vsaka izmena, ki vključuje vsaj dve uri nočnega časa (glej zgoraj), na Nizozemskem in v Bolgariji pa vsaj tri ure nočnega časa. V Franciji je v skladu z zakonom o prevoznikih tovora *„vsako delo med 22.00 in 5.00 uro nočno delo“*; enako velja na Madžarskem. Ta opredelitev je ugodnejša za delavce. V nekaterih državah, kot je Združeno kraljestvo, nočna izmena ni izrecno omenjena. V Luksemburgu je opredelitev, kot kaže, manj ugodna za delavce: nočna izmena je vsaka izmena, ki se začne med 1.00 in 4.00 uro (za strojevodje). To pomeni, da običajne nočne izmene od 23.00 do 7.00 ure *niso* opredeljene kot nočne izmene. Po drugi strani *so* vključene zgodnje jutranje izmene, ki se začnejo pred 4.00 uro.

3.6. Določba 8 – nadzor

Treba je vzpostaviti sistem, s katerim se najmanj eno leto hrani evidenca dnevnih ur dela in počitka.

Prenos zahtev za nadzor

Zdi se, da so vse države članice, ki so prenesle direktivo, uveljavile obveznost vodenja in hranjenja (najmanj eno leto) evidence dnevnih ur dela in počitka mobilnih delavcev. Prejete so bile pripombe, ki navajajo težave z izvajanjem te obveznosti v praksi. Zdi se, da je za organe težavno hitro dostopanje do evidenc, ki se vodijo v drugih državah, in pridobitev popolnega pregleda, kadar strojevodje delajo za več prevoznikov.

Večina držav članic, razen Madžarske, Poljske ali Francije (v primeru prvotnega prevoznika), je določila kazni. Francoski zakon, ki se nanaša na druge (zasebne) prevoznike na področju železniškega tovornega prometa, določa kazni.

4. OCENA PRAKTIČNEGA UČINKA DOLOČB DIREKTIVE

4.1. Na poti k enotnemu evropskemu železniškemu območju – pomen interoperabilnih čezmejnih storitev

Komisija je v svoji beli knjigi „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“[5] določila deset ciljev za konkurenčen in z viri gospodaren prometni sistem. Eden izmed teh ciljev je, da „bi moralo do leta 2030 30 % cestnega tovornega prevoza nad 300 km preiti na druge načine prevoza, kot so železniški ali vodni promet, do leta 2050 pa za več kot 50 % prevoza“.

Vendar pa, kot je razvidno iz bele knjige, resnični notranji trg za železniške storitve, tj. enotno evropsko *železniško* območje, še ni bil vzpostavljen. Cilj za naslednje desetletje je ustvariti pravi enotni evropski prometni prostor, tako da se odstranijo preostale ovire med načini prevoza in nacionalnimi sistemi, olajša postopek integracije ter pojav večnacionalnih in

[5] COM(2011) 144 final.

multimodalnih operaterjev. V ta namen se razmišlja o četrtem železniškem svežnju. Železniški sistemi so tako različni, da obstoj ovir za takšne storitve, ki niso različne zahteve glede delovnih pogojev, pomembno vpliva na razširjenost interoperabilnih čezmejnih storitev. Železniško podjetje, ki želi opravljati storitev prevoza, ki poteka prek ene ali več meja, naleti na vrsto tehničnih, pravnih in upravnih ovir.

Železniški tovorni prevoz v EU je od začetka leta 2007 za nacionalne in mednarodne storitve popolnoma liberaliziran. To pomeni, da lahko vsak licenciran prevoznik v železniškem prometu EU, ki ima potrebno varnostno spričevalo, zaprosi za zmogljivosti ter opravlja nacionalni in mednarodni železniški tovorni prevoz po vsej EU, kar je bilo leta 2010 pospremljeno z odobritvijo Uredbe 913/2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet. Navedena uredba določa pravila za vzpostavitev in organizacijo mednarodnih železniških koridorjev za tovorni promet ter vsebuje seznam izhodiščnih tovornih koridorjev za dolge proge. Trg za mednarodni potniški železniški promet v EU je liberaliziran od 1. januarja 2010. Trg za povsem nacionalni potniški železniški promet še ni bil odprt za čezmejno konkurenco. Tovorne storitve si morajo omrežje TEN-T deliti s potniškimi vlaki za visoke hitrosti in z običajnimi potniškimi vlaki. Z uporabo koridorjev ERTMS se omogoči lažje vključevanje storitev, ki so zelo drugačne v smislu komercialnih hitrosti, potovalnih razdalj in časovnih zahtev.

V pravnem smislu je za to, da lahko železniški prevoznik vstopi na mednarodni trg in dejansko prečka mejo z lokomotivo ali strojevodji, potrebno naslednje:

odobritev voznega parka, zlasti lokomotiv, ki se izvede na ravni države članice;
(ločena) varnostna spričevala za vsako državo članico, v kateri se izvajajo storitve; in
dovoljenja za strojevodje.

Od 27. oktobra 2011 morajo strojevodje obvezno imeti mednarodno dovoljenje za strojevodjo in spričevalo (Direktiva 2007/59).

Poleg tega je treba za zagotavljanje čezmejnih storitev v potniškem in tovornem prometu še vedno izpolnjevati številne tehnične pogoje, ki se nanašajo na opravljanje mednarodnih storitev (tirna širina, elektrifikacija, signalizacija in varnostni sistemi). Izmed skupno 37 mej med državami članicami je 35 parov držav, kjer se železnice srečajo na meji. Toda če upoštevamo vsa tehnična vprašanja, je bilo leta 2011 19 parov držav, kjer so mejo prečkali potniški vlaki, in 17 parov držav, kjer so mejo prečkali tovorni vlaki. Ta tehnična vprašanja obravnava zakonodaja EU na podlagi direktiv o interoperabilnosti in varnosti.

Čeprav je za zamenjavo strojevodij potrebnih le nekaj minut, je za zamenjavo lokomotive potrebno več časa. Železniški prevozniki (zlasti zasebni) pred vzpostavitvijo storitve s čezmejnimi strojevodji običajno izvedejo analizo stroškov in koristi. Slednja upošteva število in pogostost vlakov, ki prečkajo mejo, dolžino prog, stroške in razpoložljivost interoperabilnih lokomotiv (prednosti uporabe stare lokomotive namesto nove so lahko prav tako pomemben dejavnik) ter stroške dela (dodatno usposabljanje za licence, plače in stroški nočitev v tujini). Vendar pa odločitev ne temelji vedno na analizi stroškov in koristi. Pri bolj tradicionalnih prvotnih prevoznikih v potniškem prometu morda še vedno veljajo sporazumi o vlakovnih storitvah med dvema državama, v skladu s katerimi je treba na meji zamenjati lokomotivo in strojevodjo.

4.2. Posledice interoperabilnih čezmejnih železniških storitev za mobilnost osebja

Delovanje interoperabilnih čezmejnih storitev v železniškem sektorju je odločilno pogojeno z ureditvami organizacije dela. V okviru takih ureditev ni nujno, da osebje prečka mejo skupaj z vlakom. Dejansko obstaja pet možnosti:

Podjetje zaposluje osebje v različnih državah: če ima prevoznik osebje na obeh straneh meje, se osebje zamenja na meji in mejo prečka samo vlak.

Podjetje najema osebje od drugih podjetij ali od agencij za zagotavljanje začasnega dela: tudi v tem primeru mejo prečka vlak in ne vlakovno osebje.

Partnerstvo z drugim podjetjem – osebje ne prečka meje: ta tretja možnost vključuje partnerstvo z drugim podjetjem glede skupne uporabe določene mednarodne proge, pri čemer je posamezno podjetje odgovorno za zaposlovanje osebja v svoji državi, čeprav se delo opravlja z interoperabilnimi lokomotivami.

Partnerstvo z drugim podjetjem – osebje prečka mejo: drug model zajema partnerstvo med prevoznikoma držav članic, ki mejita druga na drugo, pri čemer oba prevoznika uporabljata celotno progo, ne da bi na meji zamenjala osebje.

Lastno osebje prečka mejo: pri zadnji možnosti ima prevoznik lastno osebje, ki pri opravljanju interoperabilne storitve prečka mejo na razdalji več kot 15 kilometrov čez mejo. Obstajata dve možnosti: osebje prečka mejo le za tolikšno razdaljo, ki omogoča, da se isti dan vrne domov, ali pa nadaljuje pot čez mejo in počiva zdoma.

Pri prvih treh možnostih osebje podjetja ne prečka meje in se Direktiva ne uporablja. Podjetje tako zavezujejo samo nacionalna pravila. Posledično se omejitve iz Direktive glede števila počitkov zdoma ne uporabljajo, čeprav so lahko razdalje in potovanja znotraj iste države članice dolga. V tem primeru je od nacionalnih pravil in kolektivnih pogodb odvisno, ali so omejitve milejše kot v okviru Direktive. Drugo vprašanje, ki se pojavi v primeru osebja, ki delo opravlja mednarodno, je dodatek k plači/nadomestilo, ki praviloma pripada delavcem za mednarodno delo v številnih državah članicah. Poleg tega podjetjem ni treba imeti dveh varnostnih spričeval za strojevodje, strojevodjem pa ni treba govoriti dodatnih jezikov.

Poudariti je treba razlike med čezmejnimi storitvami in kabotažo. Za namene tega dokumenta čezmejne storitve zadevajo vlakovne storitve, ki se začnejo v eni državi in se bodisi zaključijo v drugi državi ali povezujejo postaje v drugi državi pred povratkom domov v okviru te enotne storitve. V primeru kabotažnih storitev tuj prevoznik izvaja storitev, ki se začne in zaključi v isti državi. V zadnjem primeru se Direktiva ne uporablja. Čeprav tudi tu obstaja čezmejni element, namreč dejstvo, da ima prevoznik, ki upravlja storitev, sedež v državi, ki ni država, v kateri se izvaja storitev, ne gre za čezmejno storitev za namene Direktive, ker sam vlak ne prečka meje.

Samo v okviru zadnjih dveh možnosti člani osebja prečkajo mejo in šele tu se uporabljajo pravila Direktive. Tako imajo prevozniki na voljo številne možnosti za izvajanje čezmejnih storitev, pri katerih osebje z vlakom ne prečka meje, s tem pa obstajajo tudi številni primeri, v katerih se Direktiva za čezmejno storitev ne uporablja.

Poleg tega mora, da bi se Direktiva uporabljala za storitev, obstajati osebje, ki je sposobno opravljati takšno storitev in ki lahko dejansko opravlja čezmejno delo. Skupno število

strojevodij v EU, ki imajo dovoljenje za delo v vsaj dveh državah, se ocenjuje[6] na 5 000 do 7 000, kar predstavlja manj kot 10 % skupnega števila strojevodij v EU, ki znaša približno 93 000. Težje je oceniti, koliko je drugih čezmejnih delavcev. Število sprevodnikov[7] se ocenjuje na 6 000 na podlagi domneve, da sta na vsakega strojevodjo v potniškem prometu v povprečju dva aktivna sprevodnika. Vendar pa večina sprevodnikov čezmejno delo opravlja samo del svoje izmene. Poleg sprevodnikov je na nekaterih potniških vlakih še drugo osebje, ki skrbi za potnike. To je osebje bara, osebje za zagotavljanje hrane in pijače v vagonu z restavracijo ali nočno osebje, ki pripravlja postelje in streže zajtrk. Glede števila takšnega osebja ni nobenih ocen.

Napovedi predvidevajo nenehno povečevanje števila čezmejnih storitev zaradi zmanjšanja tehničnih ovir in povečanja interoperabilnega voznega parka. Do tega ne prihaja samo z vidika čezmejnih storitev, ampak tudi kot del običajnega postopka obnove in zamenjave stare opreme. Vendar pa bo ključni dejavnik za prihodnjo raven čezmejnih železniških storitev to, v kolikšnem obsegu bo lahko ta način prevoza pridobil tržni delež na račun drugih načinov prevoza, kot sta letalski ali cestni prevoz.

Poleg tega se lahko izkaže, da bo eden izmed učinkov politike EU glede železniškega prometa ta, da bo evropski trg za železniški promet zaradi združitev in prevzemov vse bolj integriran. Zaradi tega bi se povečalo število vseevropskih prevoznikov, ki bi medsebojno konkurirali na evropski ravni.

[6] Glej zgoraj navedeno študijo, izvedeno v podporo temu poročilu.

[7] Vlakovno osebje, ki pregleduje (in v nekaterih primerih prodaja) vozovnice na potniških vlakih.

4.3. Socialni vpliv Direktive

Skupno 14 držav članic (Bolgarija, Madžarska, Romunija, Avstrija, Belgija, Nemčija, Irska, Nizozemska, Združeno kraljestvo (vključno s Severno Irsko), Švedska, Grčija, Italija, Portugalska in Španija) je med prenosom Direktive povečalo *raven varstva* delavcev. Socialni vpliv je bil večji v razmerah, v katerih so nacionalni predpisi za čezmejni prevoz, ki so veljali pred izvajanjem Direktive, zagotavljali nižjo raven varstva delavcev. Nekatera podjetja so morala na primer skrajšati čas vožnje z 10/11 ur na 9 ur podnevi in 8 ur ponoči, kar bi moralo prispevati k zmanjšanju zdravstvenih in varnostnih tveganj. Dejstvo, da Direktiva omejuje čas vožnje, lahko v prihodnosti prepreči pritisk delodajalcev, ki težijo k daljšemu delovnemu času, in s tem zaščiti delavce (in podjetja) pred tveganji, povezanimi z dolgim delovnim časom in utrujenostjo. Zdi se, da v zvezi s tem ni bilo nazadovanj.

Večina držav članic uporablja isto zakonodajo za nacionalno in mednarodno železniško osebje. Nekatere imajo za nacionalno železniško osebje drugačno zakonodajo. Obstajajo na primer razlike, ki zadevajo dnevni počitek na domu (Nizozemska in Združeno kraljestvo ga v primeru domačih storitev ne določata), čas vožnje, odmore (Združeno kraljestvo določa krajši čas za domače storitve) in počitek zdoma (Češka, Litva, Nizozemska in Združeno kraljestvo ga v primeru domačih storitev ne zahtevajo).

Najpomembnejše vprašanje za izvajanje Direktive je število dnevnih počitkov zdoma. Sporazum v določbi 4 določa, da mora dnevnemu počitku zdoma slediti dnevni počitek na domu (glej 3.2 zgoraj). Vendar pa se lahko o drugem počitku zdoma socialni partnerji pogajajo na državni ravni ali ravni podjetja. O drugem počitku zdoma so se pogajali samo v osmih državah članicah: v Nemčiji, na Madžarskem, Romuniji, Sloveniji, na Nizozemskem, Franciji, Italiji in na Portugalskem. Toda kot je navedeno v točki 3.2, to pogosto zajema samo nekatere prevoznike v teh državah. To vprašanje se je med socialnimi partnerji v železniškem sektorju izkazalo za razdvajajoče in na ravni EU ni bil mogoč dogovor.

Omejitev števila dnevnih počitkov zdoma občutijo predvsem manjši prevozniki, ki bi radi uporabljali daljše proge. Zdi se, da imajo večji prevozniki večje vire osebja. Pogosto imajo osebje na obeh straneh meje ali „običajne pogodbe o sodelovanju“ z drugimi prevozniki v drugih državah. Te alternative zmanjšajo vpliv te omejitve. Za večino delodajalcev bi vsakršno povečanje števila dovoljenih zaporednih počitkov zdoma okrepilo upravljavsko svobodo in prožnost. Drugi, ki imajo sedež v državah z nižjimi plačami, bi s tem tudi laže razširili svoj geografski doseg in konkurirali v več regijah.

Za večino predstavnikov delavcev ima obdobje zdoma posebno negativen vpliv na usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja. Vendar pa bi bil v državah, v katerih so domače proge dolge in je običajno, da osebje pri izvajanju domačih železniških storitev preživi več dni zdoma, vpliv kakršne koli spremembe v zvezi s tem vprašanjem primerljivo manjši. Poleg tega bi lahko po mnenju nekaterih predstavnikov sindikatov priložnosti za prejemanje višje plače za opravljanje storitev v tujini povečale privlačnost dela v tujini za daljše neprekinjeno obdobje.

To vprašanje lahko postane pomembnejše v primeru železniških koridorjev za tovorni promet (glej Uredbo 913/2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet), ki so večinoma dolge čezmejne proge.

4.4. Ekonomski vpliv Direktive

Kot je omenjeno v točki 4.2, je pošiljanje osebja prek meje samo eden od načinov za mednarodno delovanje. Zato se Direktiva ne uporablja za vsa mednarodna železniška prevozna podjetja ali proge. Poleg tega je število delavcev, ki opravljajo čezmejno delo, majhno v primerjavi s celotnim številom zaposlenih v železniškem sektorju. Ekonomski vpliv takšnih pravil je omejen, ker človeški viri po ocenah v povprečju predstavljajo 8,5 % vseh stroškov poslovanja podjetja, ki opravlja čezmejni železniški tovorni prevoz. Vsakršno povečanje stroškov osebja, ki bi bilo posledica Sporazuma, bi zato imelo nepomemben vpliv v primerjavi z drugimi stroški poslovanja, kot so stroški energije ali infrastrukture.

Zdi se, da bi to v povezavi z že obstoječo ravnjo varstva imelo za posledico omejen ekonomski vpliv. Vpliv Direktive na stroške je bil relativno nekoliko večji v primerih, v katerih so že obstoječi nacionalni predpisi za čezmejni promet zagotavljali nižjo raven varstva delavcev in je uveljavitev Direktive pomenila, da je potrebna prilagoditev.

V zvezi z vplivom na nadaljnji gospodarski razvoj železniškega prometa imajo regulativne spremembe, ki so posledica Direktive, precej manjšo vlogo kot dejavniki, kakršni so tehnični napredek v železniškem sektorju, liberalizacija železniškega trga ali prosti pretok delavcev znotraj EU. Za organizacijo železniškega sektorja in dodeljevanje osebja za čezmejne storitve obstajajo precej pomembnejši dejavniki, kot je Direktiva. Vendar pa se lahko tam, kjer so tehnične ovire odpravljene in trg liberaliziran, prevozniki, zlasti manjši železniški prevozniki tovora, počutijo ovirane zaradi omejitev iz določbe 4, ki zadevajo počitek zdoma. To bi lahko bil znak, da se bo popoln vpliv Direktive pokazal šele, ko bodo tehnične ovire nadalje zmanjšane in se bo pojavilo več mednarodnih storitev.

Čeprav se zato morda zdi, da je gospodarski vpliv Direktive omejen, je ta ustvarila minimalni standard, vzpostavljen z dogovorom med socialnimi partnerji. Direktiva zagotavlja enake konkurenčne pogoje, kar je samo po sebi pomemben cilj. Direktiva s spodbujanjem kakovosti dela za mobilne delavce prispeva tudi k izboljšanju kakovosti storitev.

4.5. Ugotovitve v zvezi z vplivom Direktive

Zdi se, da je socialni in ekonomski vpliv na splošno omejen. Najpomembnejša določba je določba 4 o počitku zdoma. Vendar tudi tu vpliv na delodajalce blažijo razpoložljivi alternativni načini za organizacijo mednarodnega železniškega prometa, ki ne zahtevajo, da osebje prečka mejo na vlaku, katerega posadka je. Večina predstavnikov delavcev ne podpira povečanja števila počitkov zdoma, saj menijo, da negativno vpliva na usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja. Vendar pa je bila v nekaterih primerih (Madžarska, Romunija, Slovenija, Nizozemska, Francija, Italija in Portugalska) sklenjena kolektivna pogodba o drugem zaporednem počitku zdoma.

5. OCENA MOREBITNIH UPRAVNIH OBREMENITEV

Spričo narave predpisov, ki so bili v veljavi ob sprejetju Direktive, Direktiva dejansko ni povečala obstoječe ravni upravnih obremenitev.

Večina določb omejuje razpoložljivost osebja, s čimer ovira upravljavsko svobodo in prožnost. Ne gre za upravne obremenitve, ker ne zahtevajo upravnih formalnosti. Samo za določbe, ki zadevajo evidence, bi lahko veljalo, da povzročajo upravne obremenitve, saj so delodajalci zavezani sprejeti dodatne ukrepe, vključno s formalnostmi, ki ne bi bile potrebne, če teh zahtev ne bi bilo.

Koristi za družbo kot celoto, ki izhajajo iz teh obveznosti, odtehtajo slabosti, če se upoštevajo katastrofalne posledice morebitnih železniških nesreč, povzročenih zaradi utrujenosti.

6. VPRAŠANJA, NA KATERA SO OPOZORILE DRŽAVE ČLANICE IN SOCIALNI PARTNERJI MED POSVETOVANJI GLEDE TEGA POROČILA

Države članice niso poročale o problemih, prav tako niso opozorile na sporna vprašanja ali postavile posebnih zahtev.

Glede osnutka poročila so bila izvedena uradna posvetovanja s socialnimi partnerji. Dva izmed socialnih partnerjev sta julija 2012 zagotovila povratne informacije. Kar zadeva njiju, je edina sporna zadeva, ki ima za posledico pripombe, določba 4 o dnevnem počitku zdoma.

Skupnost evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (CER) izpostavlja pravno varnost, ki jo je prinesla Direktiva. Poudarja, da želi večina delodajalcev povečati število počitkov zdoma, in izpostavlja očitne omejitve, ki jih uveljavlja ta določba glede prožnosti prevoznikov, zlasti manjših. Prizadeva si ponovno začeti pogajanja o določbi 4, čeprav priznava, da je uradno stališče socialnih partnerjev na evropski ravni na strani delavcev nasprotovati takšni spremembi, čeprav se zdi, da imajo nekateri nacionalni predstavniki delavcev manj težav s povečanjem števila zaporednih dni počitka zdoma. CER opozarja tudi na potrebo po enakih konkurenčnih pogojih za konkurenčne načine prevoza in tudi, da noben drug način prevoza nima tako zavezujočih socialnih predpisov.

Evropska federacija delavcev v prometu (ETF) pozdravlja dejstvo, da je izvajanje Sporazuma zvišalo raven varstva delavcev v velikem številu držav članic. Ugotavlja, da bi bilo več kot 48-urno neprekinjeno bivanje v tujini trenutno potrebno samo pri opravljanju kabotaže (na progah v obliki trikotnika ali večkotnika). ETF meni, da določba 4 ni ovira za čezmejne storitve, in zato ne vidi potrebe po njenem spreminjanju. ETF je zaskrbljena, da je 5 držav članic izvajalo samo pravila za strojevodje in ne za drugo vlakovno osebje. Meni tudi, da je potrebno ukrepanje glede vprašanja nadzora, da se pojasnijo naloge in odgovornosti organov in izboljša čezmejno upravno sodelovanje. Predlaga se uporaba tahografov.

7. SKLEPNE UGOTOVITVE

Najpomembnejši vpliv Direktive 2005/47/ES zadeva njeno vlogo varnostne mreže. Z uveljavitvijo usklajene najnižje meje, pod katero se ne sme spustiti noben prevoznik, preprečuje poslabšanje delovnih pogojev, zlasti v zvezi z delovnim časom. Zagotavlja enake pogoje in preprečuje nepošteno konkurenco.

Ni dokazov o tem, da interoperabilne čezmejne storitve v železniškem sektorju znatno ovirajo pravila, ki jih vzpostavlja Direktiva. To je mogoče delno pojasniti z omejenim pojavom situacij, v katerih se ta pravila (osebje prečka mejo z vlakom) trenutno dejansko uporabljajo. S pričakovanim povečanjem obsega teh storitev, zlasti s strani manjših prevoznikov, se bo v prihodnosti pomen teh pravil verjetno okrepil.

Komisija namerava sprejeti ustrezne ukrepe glede vprašanj in problemov, ugotovljenih v zvezi z izvajanjem Direktive, in predloge za izboljšanje uporabe Direktive v praksi.

V zvezi s posebnim vprašanjem glede določbe 4 o dnevnem počitku zdoma Komisija meni, da obe strani industrije še nista povsem izčrpali obstoječih stopenj prožnosti, saj je bilo kolektivnih pogodb manj kot pričakovano. Direktiva dovoljuje, da se v takšnih pogodbah določijo prožnejši pogoji za število počitkov zdoma, kar lahko prispeva k okrepitvi interoperabilnosti čezmejnih storitev v železniškem sektorju in ustvari tržne priložnosti predvsem za mala in srednje velika podjetja. Komisija zato socialne partnerje na nacionalni ravni in ravni EU poziva, naj v celoti izkoristijo to možnost, kjer je potrebno, in ponovno začnejo postopek pogajanj na ravni EU, ki je določen v opombi pod črto v določbi 4 Sporazuma. V zvezi s tem Komisija socialne partnerje poziva, naj pri svojih pogajanjih upoštevajo različne pogoje, pod katerimi delajo železniški prevozniki v potniškem in tovornem prometu, zlasti z vidika komercialnih hitrosti, potovalnih razdalj in časovnih zahtev. Komisija bo pozorno spremljala napredek teh pogajanj in čez dve leti ponovno ocenila situacijo.