EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2012 10 26
COM(2012) 627 final

# KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

## Valstybių narių 2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyvos 2005/47/EB dėl Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) ir Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų įgyvendinimas

**KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI**

**Valstybių narių 2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyvos 2005/47/EB dėl Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) ir Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų įgyvendinimas**

# TURINYS


1. Įžanga ..... 4

1.1. Direktyva ..... 4

1.2. Oficialus Direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę ..... 4

1.3. Direktyvos stebėsena ir vertinimas ..... 5

2. Prie Direktyvos pridėto Susitarimo taikymo sritis ir dalykas ..... 5

3. Pagrindinės prie Direktyvos pridėto Susitarimo dalykinės nuostatos ..... 6

3.1. 3 straipsnis. Dienos poilsis namie ..... 6

3.2. 4 straipsnis. Dienos poilsis ne namie ..... 6

3.3. 5 straipsnis. Pertraukos ..... 8

3.4. 6 straipsnis. Savaitės poilsis ..... 9

3.5. 7 straipsnis. Vairavimo trukmė ..... 9

3.6. 8 straipsnis. Kontrolė ..... 10

4. Praktinio Direktyvos nuostatų poveikio vertinimas ..... 10

4.1. Bendros Europos geležinkelių erdvės kūrimas. Sąveikiųjų tarpvalstybinių paslaugų svarba ..... 10

4.2. Sąveikiųjų tarpvalstybinių geležinkelių paslaugų poveikis darbuotojų judumui ..... 12

4.3. Socialinis Direktyvos poveikis ..... 14

4.4. Ekonominis Direktyvos poveikis ..... 15

4.5. Išvados dėl Direktyvos poveikio ..... 15

5. Galimos administracinės naštos vertinimas ..... 16

6. Per konsultacijas dėl šios ataskaitos valstybių narių ir socialinių partnerių iškelti klausimai ..... 16

7. Išvados ..... 17

## 1. ĮŽANGA

### 1.1. Direktyva

2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyvą 2005/47/EB dėl Europos Geležinkelių Bendrijos (CER) ir Europos Transporto Darbuotojų Federacijos (ETF) susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų[1] (toliau – Direktyva) Taryba priėmė remdamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 155 straipsniu (EB sutarties ex 139 straipsnis), kuriame nustatyta, kad:

*„155 straipsnis (EB sutarties ex 139 straipsnis)*

*1. Administracijos ir darbuotojų pageidavimu jų dialogas Sąjungos lygmeniu gali baigtis sutartiniais santykiais, įskaitant susitarimus.*

*2. Sąjungos lygmeniu sudaryti susitarimai yra įgyvendinami pagal administracijai ir darbuotojams bei valstybėms narėms būdingą ir nusistovėjusią tvarką arba dėl tų reikalų, kuriems taikomas 153 straipsnis, juos pasirašiusioms šalims bendrai paprašius remiantis Komisijos pasiūlymu priimtu Tarybos sprendimu. Apie tai pranešama Europos Parlamentui.*

*Taryba sprendžia vieningai, kai tame susitarime yra viena arba kelios nuostatos, susijusios su viena iš sričių, kurioms pagal 153 straipsnio 2 dalį reikia balsų vieningumo.“*

Kadangi terminas „sprendimas“ Sutarties 155 straipsnyje vartojamas bendrąja prasme ir teisėkūros priemonę galima pasirinkti vadovaujantis Sutarties 288 straipsniu, Komisija siūlo Tarybai, kuri iš minėtame straipsnyje nurodytų trijų privalomų priemonių (reglamentas, direktyvas ar sprendimas) yra tinkamiausia. Šiuo atveju Komisija nusprendė, kad, atsižvelgiant į socialinių partnerių susitarimo rūšį ir turinį, tinkamiausia priemonė būtų Tarybos direktyva ir kad geriausia būtų ją taikyti netiesiogiai, t. y. nuostatomis, kurias valstybės narės ar socialiniai partneriai turi perkelti į valstybių narių nacionalinę teisę.

Iš tiesų, šios direktyvos tikslas – įgyvendinti 2004 m. sausio 27 d. Europos geležinkelių bendrijos (CER) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) susitarimą dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų.

### 1.2. Oficialus Direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę

Po konsultacijų su socialiniais partneriais valstybės narės iki 2008 m. liepos 27 d. turėjo perkelti Direktyvą į nacionalinę teisę arba užtikrinti, kad socialiniai partneriai sudarydami susitarimą iki tos datos priimtų būtinas nuostatas (5 straipsnis).

Direktyvą perkėlė visos valstybės narės, išskyrus tas valstybes nares, kuriose nėra geležinkelių sektoriaus (Malta ir Kipras) arba kurios neplėtoja tarpvalstybinių paslaugų su kitomis ES valstybėmis narėmis (Suomija). Dviem atvejais Direktyva į nacionalinę teisę perkelta labai vėlai, ir tik po to, kai Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūrą (procedūros C-291/10 ir C-305/10).

[1] *OL L 195, 2005 7 27, p. 15.*

Visos valstybės narės, išskyrus Lietuvą, šio proceso metu konsultavosi su socialiniais partneriais. Lietuvos socialiniai partneriai vis dėlto turėjo tam tikros įtakos perkeliant Direktyvą į nacionalinę teisę, nes įgyvendinus Direktyvą buvo atnaujinta kolektyvinė sutartis.

Dėl Direktyvos turinio perkėlimo ir atitikties jai, 2 ir 3 skirsniuose išsamiai aptariama padėtis pagal kiekvieną straipsnį. Komisija ketina imtis atitinkamų priemonių juose nustatytiems klausimams ir problemoms spręsti.

### 1.3. Direktyvos stebėsena ir vertinimas

Siekdama stebėti ekonominį ir socialinį Susitarimo, ypač jo 4 straipsnio, poveikį, Komisija įsipareigojo pateikti ataskaitą Tarybai, ką ji ir padarė 2008 m. gruodžio 15 d. Komisijos komunikate Tarybai dėl „Prie Direktyvos 2005/47/EB pridėto 2004 m. sausio 27 d. socialinių partnerių susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų ekonominis ir socialinis poveikis“[2].

Direktyvos 3 straipsnyje numatyta, kad Komisija, pasikonsultavusi su administracija ir darbuotojais Europos lygiu, Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl šios direktyvos įgyvendinimo, atsižvelgiant į geležinkelių transporto sektoriaus vystymąsi.

Šiai ataskaitai pagrįsti Komisija pradėjo Direktyvos įgyvendinimo tyrimą. Socialiniai partneriai glaudžiai bendradarbiavo ir su jais buvo konsultuotasi dėl tyrimo išvadų.

## 2. PRIE DIREKTYVOS PRIDĖTO SUSITARIMO TAIKYMO SRITIS IR DALYKAS

*1 straipsnis.* ***Taikymo sritis***

*Šis Susitarimas taikomas mobiliesiems geležinkelio darbuotojams, paskirtiems teikti geležinkelio bendrovių vykdomas su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas.*

*Šio Susitarimo neprivalu taikyti vietiniam ir regioniniam keleivių vežimui per sieną ir krovinių gabenimui per sieną, jeigu atstumas nuo sienos trumpesnis nei 15 kilometrų, ir eismui tarp oficialių pasienio stočių, kurių sąrašas pateikiamas priede.*

*Susitarimo taip pat neprivalu taikyti traukiniams, kurių tarpvalstybiniai maršrutai prasideda ir baigiasi tos pačios valstybės narės infrastruktūroje ir tokiuose maršrutuose naudojamasi kitos valstybės narės infrastruktūra, joje nesustojant (todėl tai gali būti laikoma vidaus transporto veikla).*

*Direktyva 93/104/EB netaikoma mobiliesiems darbuotojams, teikiantiems tarpvalstybines su sąveika susijusias paslaugas, srityse, kuriose šis Susitarimas nustato konkretesnes nuostatas.*

Penkiose valstybėse narėse (Estijoje, Latvijoje, Slovėnijoje, Danijoje ir Graikijoje) teisės aktai (išskyrus 5 straipsnį) taikomi tik mašinistams. Kitose valstybėse narėse teisės aktai paprastai taikomi ne tik mašinistams, bet visai tarptautinei traukinio brigadai (ne visos valstybės narės pateikia išsamesnius duomenis).

[2] COM(2008) 855 galutinis, 2008 12 15.

Nė viena iš valstybių narių netaiko specialių nuostatų darbuotojams, dirbantiems ir tarptautiniu, ir nacionaliniu mastu.

**Valstybių narių naudojimasis neprivalomo taikymo galimybe**

Penkiolika valstybių narių nepasinaudojo galimybe taikyti Direktyvą vietiniam ir regioniniam keleivių vežimui per sieną ir krovinių gabenimui per sieną, jeigu atstumas nuo sienos trumpesnis nei 15 kilometrų. Dešimt valstybių narių (Čekija, Estija, Vengrija, Italija, Slovakija, Austrija, Liuksemburgas, Danija, Prancūzija ir Ispanija) perkėlė šią galimybę į savo teisės aktus panaudojusios tą pačią formuluotę kaip ir Susitarime (1 straipsnio antroji pastraipa). Dvi valstybės narės (Lietuva ir Graikija) perkėlė šią nuostatą, tačiau panaudojo savo formuluotę. Pastaruoju atveju Susitarimas taikomas visam tarpvalstybiniam transportui, įskaitant vežimą nedideliais atstumais.

Penkiolika valstybių narių nepasinaudojo galimybe taikyti Direktyvą tarpvalstybiniams maršrutams, kurie prasideda ir baigiasi toje pačioje valstybėje narėje. Aštuonios valstybės narės (Čekija, Estija, Vengrija, Slovakija, Austrija, Danija, Švedija ir Ispanija) pasinaudojo šia galimybe ir rėmėsi ES direktyvoje pateiktu aprašymu. Trys valstybės narės (Lietuva, Graikija ir Portugalija) pasinaudojo šia galimybe, tačiau panaudojo savo pačių aprašymus.

## 3. PAGRINDINĖS PRIE DIREKTYVOS PRIDĖTO SUSITARIMO DALYKINĖS NUOSTATOS

### 3.1. 3 straipsnis. Dienos poilsis namie

3 straipsnyje nustatyta, kad dienos poilsis namie paprastai turėtų trukti ne mažiau kaip 12 valandų iš eilės 24 valandų laikotarpiu. Susitarimu leidžiama jį sutrumpinti iki ne mažiau nei 9 valandų, tačiau tik vieną kartą per 7 dienas. Sutrumpintas dienos poilsis negali būti planuojamas tarp dviejų poilsio ne namie laikotarpių, o valandų, kuriomis buvo sutrumpintas poilsis, skaičius pridedamas prie artimiausio dienos poilsio namie.

**Reikalavimų dėl dienos poilsio namie perkėlimas į nacionalinę teisę**

Dvidešimt viena valstybė narė taiko nuostatą dėl dienos poilsio namie 12 valandų iš eilės 24 valandų laikotarpiu. Belgija, Liuksemburgas ir Prancūzija jos netaiko, jos paprastai taiko 14 valandų iš eilės trukmės dienos poilsio namie taisyklę. Lenkija taip pat taiko kitokią nuostatą, tačiau minimali poilsio namie trukmė taip pat yra 12 valandų.

Visos valstybės narės, išskyrus Latviją, Lenkiją, Slovėniją ir Slovakiją, savo teisės aktuose numato galimybę sutrumpinti dienos poilsio trukmę kas 7 dienas. Latvija, Lenkija ir Slovėnija šios galimybės savo teisės aktuose nenumatė. Slovakija numatė galimybę sumažinti dienos poilsio namie trukmę dėl „objektyvių ir akivaizdžių techninių arba organizacinių priežasčių“. Taigi, tokiu atveju Direktyvos taisyklių nėra laikomasi, o poilsio laikas gali būti sutrumpintas daugiau kaip vieną kartą per savaitę.

Išskyrus Latviją ir Lenkiją, visos valstybės narės į savo teisės aktus įtraukė apribojimą dėl sutrumpinto dienos poilsio. Latvijos geležinkelio darbuotojai nekeliauja už savo valstybės sienų daugiau kaip 110 km, o tai reiškia, kad jie gali grįžti namo tą pačią dieną. Lenkija neįtraukė šio apribojimo, nes ji neįtraukė ir galimybės sutrumpinti dienos poilsį.

Dvylikoje valstybių narių (Čekijoje, Bulgarijoje, Estijoje, Vengrijoje, Lietuvoje, Rumunijoje, Austrijoje, Vokietijoje, Nyderlanduose, Jungtinėje Karalystėje, Švedijoje ir Ispanijoje)

tarpvalstybines paslaugas teikiantiems darbuotojams taikomos taisyklės dėl dienos poilsio namuose skiriasi nuo kitiems geležinkelių sektoriaus darbuotojams taikomų taisyklių. Daugelyje šalių, kuriose šalies viduje ir už jos ribų dirbantiems darbuotojams taikomos skirtingos nuostatos, šalies viduje dirbantiems darbuotojams taikomos į bendruosius darbo laiką reglamentuojančius teisės aktus įtrauktos taisyklės. Pavyzdžiui, kai kuriose šalyse (Nyderlanduose ir Jungtinėje Karalystėje) speciali teisė į poilsį namie nėra numatyta. Kitur, tarpvalstybines paslaugas teikiantiems darbuotojams taikomos taisyklės nesiskiria nuo kitiems geležinkelių sektoriaus darbuotojams taikomų taisyklių.

### 3.2. 4 straipsnis. Dienos poilsis ne namie

Pagal 4 straipsnį dienos poilsis ne namie turi trukti ne mažiau kaip 8 valandas iš eilės 24 valandų laikotarpiu, o po dienos poilsio ne namie turi būti dienos poilsis namie, nebent geležinkelio įmonės ar nacionalinio lygmens socialiniai partneriai sudarė susitarimą dėl antrojo iš eilės poilsio ne namie laikotarpio (su kompensacija).

Šio straipsnio tekste pateikta išnaša, kurioje nurodoma, kad šis klausimas bus iš naujo svarstomas Europos lygmeniu praėjus dvejiems metams po Susitarimo pasirašymo. Vis dėlto iki šiol derybos šiuo klausimu nedavė rezultatų.

Be to, pagal šį straipsnį rekomenduojama pasirūpinti darbuotojų apgyvendinimo patogumo lygiu per šiuos poilsio ne namie laikotarpius.

**Reikalavimų dėl dienos poilsio ne namie perkėlimas į nacionalinę teisę**

Iš Direktyvą į nacionalinę teisę perkėlusių šalių, visos, išskyrus Latviją, Lenkiją, Liuksemburgą ir Slovėniją, į savo teisės aktus įtraukė taisykles dėl dienos poilsio ne namie. Kadangi Latvija neturi ilgesnių nei 110 km tarptautinio susisiekimo maršrutų (į vieną pusę), nuostata dėl poilsio ne namie nėra būtina. Slovėnija ir Liuksemburgas taiko taisykles, pagal kurias po dienos poilsio ne namie turi būti dienos poilsio namie laikotarpis, tačiau tų poilsio laikotarpių trukmę reglamentuoja skirtingomis nuostatomis. Slovėnijoje poilsis tarp dviejų pamainų turi būti du kartus ilgesnis nei pamainos trukmė. Taigi, jei pamaina trunka šešias valandas, poilsis turi trukti dvylika valandų. Lenkija netaiko konkrečių taisyklių dėl dienos poilsio ne namie. Liuksemburge maksimaliam ne namie praleistam laikui taikomi šie apribojimai:

– *dvidešimt aštuonios valandos, jei poilsis trunka devynias valandas;*

– *dvidešimt devynios valandos, jei poilsis trunka dešimt valandų;*

– *trisdešimt valandų, jei poilsis trunka ne mažiau kaip vienuolika valandų.*

*Jei dėl kokios nors priežasties, neįmanoma taikyti 28, 29 arba 30 valandų apribojimo, darbuotojas gaus viršvalandžiams lygią kompensaciją.*

Tik aštuoniose valstybėse narėse (Vokietijoje, Vengrijoje, Rumunijoje, Slovėnijoje, Nyderlanduose, Prancūzijoje, Italijoje ir Portugalijoje) buvo derėtasi dėl galimybės socialiniams partneriams susitarti dėl antrojo poilsio ne namie laikotarpio. Išskyrus Slovėniją, tai vyko įmonių lygmeniu. Vokietijoje pranešta tik apie vieną atvejį, kai buvo sudarytas susitarimas, susijęs su viena rinkoje įsitvirtinusios bendrovės patronuojamąja bendrove. Italijoje, Prancūzijoje ir Nyderlanduose jokių susitarimų su rinkos senbuviais nesudaryta. Slovėnijoje buvo pasiektas susitarimas nacionaliniu lygmeniu. Panašu, kada susitarimus dėl

kompensacijos už poilsį ne namie sudarė tik šešios šalys (Vengrija, Rumunija, Slovėnija, Liuksemburgas, Prancūzija ir Italija).

Tik devynios valstybės narės (Vengrija, Lietuva, Rumunija, Slovėnija, Belgija, Švedija, Italija ir Ispanija) į savo teisės aktus įtraukė nuostatas dėl darbuotojams poilsio ne namie metu užtikrinamo apgyvendinimo patogumo lygio. Danija šiuo klausimu yra sudariusi kolektyvines sutartis.

Kai kuriose šalyse (Čekijoje, Estijoje, Vengrijoje, Lietuvoje, Rumunijoje, Austrijoje, Belgijoje, Vokietijoje, Nyderlanduose, Jungtinėje Karalystėje ir Švedijoje) geležinkelio darbuotojams, teikiantiems su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, taikomos taisyklės dėl dienos poilsio ne namie skiriasi nuo vien vidaus infrastruktūroje dirbantiems geležinkelio darbuotojams taikomų taisyklių.

Reikėtų apsvarstyti sąvokos „namie“ apibrėžtį. Susitarimą pasirašiusios šalys diskutavo šiuo klausimu, nes derybos buvo pagrįstos prancūzų kalbos tekstu, kuriame vartojama sąvoka „résidence normale du personnel mobile“. Bendrame 2009 m. birželio 10 d. rašte jos paaiškino, kad *„sąvokos „résidence normale du personnel mobile“ apibrėžtis prancūzų kalba geležinkelių sektoriaus kontekste nėra susijusi su darbuotojo namais ar buveine, bet labiau su jo darbo vieta (darbo depas / vok. Dienstort), kurioje jis įdarbintas“*. Remiantis tuo, Vokietijos taisyklėse sąvoka „namie“ prilyginama ne atitinkamų darbuotojų privačiai gyvenamajai vietai, tačiau vietai, kurioje jie yra darbdavio įdarbinti (vok. *Dienstort*).

### 3.3. 5 straipsnis. Pertraukos

Mašinistams ir lydintiesiems darbuotojams taikomos skirtingos nuostatos dėl pertraukų.

– Jei nėra antrojo mašinisto, mašinistai turi teisę pasinaudoti ne trumpesne kaip 45 minučių pertrauka, jei darbo laikas yra ilgesnis nei 8 valandos, ir ne trumpesne kaip 30 minučių pertrauka, jei darbo diena trunka nuo 6 iki 8 valandų. Darbo dienos metu dalis pertraukos turėtų būti tarp trečios ir šeštos darbo valandos. Jei yra antrasis mašinistas, pertrauka turi būti reglamentuojama nacionaliniu lygmeniu.

– Lydintiesiems darbuotojams turi būti skiriama bent 30 minučių pertrauka, jei jų darbo diena trunka ilgiau kaip 6 valandas.

**Reikalavimų dėl pertraukų perkėlimas į nacionalinę teisę**

Išimtimi, kurią galima taikyti, kai yra antrasis mašinistas, pasinaudojo 14 šalių, o nepasinaudojo Čekija, Bulgarija, Danija, Vengrija, Slovakija, Austrija, Belgija, Airija, Liuksemburgas ir Švedija.

Atrodo, kad tik Jungtinė Karalystė, Latvija, Lenkija ir Čekija perkeldamos šią nuostatą į nacionalinę teisę nesinaudojo jos formuluote.

Latvijoje tarptautiniai sąveikieji traukiniai turi po du mašinistus, todėl taisyklių dėl pertraukų taikyti nereikia. Čekija šiuo atveju remiasi nacionaliniais darbo laiką reglamentuojančiais teisės aktais. Tačiau vyriausybės nutarime[3], kuriuo perkeliama direktyva, ilgiau nei šešias valandas iš eilės vienam dirbančiam geležinkelio darbuotojui yra nustatyta privaloma pertrauka, tačiau nėra nurodyta jos trukmė. Lenkija šios nuostatos išvis neturi. Jungtinė

[3] Nr. 589/2006, Rink.

Karalystė taiko kitokią taisyklę dėl pertraukų, jei kalbama apie tarptautines paslaugas: *„ne trumpesnė nei 30 minučių pertrauka, jei vienintelio mašinisto darbo laikas yra 6 ar daugiau valandų, (priklausomai nuo traukinio vėlavimų ir tvarkaraščio reikalavimų), atitinkamai atsižvelgiant į laiką ir trukmę, kad „darbuotojas galėtų veiksmingai pailsėti“, kaip nustatyta pagal 4 taisyklę. Šalies viduje dirbantiems mašinistams [vidaus darbuotojams], kurių darbo laikas yra ilgesnis nei 6 valandos, nustatoma 20 minučių pertrauka arba lygiavertis kompensacinio poilsio laikotarpis arba, jei tai neįmanoma, kitokio pobūdžio sveikatos apsaugos ir saugos priemonė*.“ Tuo atveju, jei darbo laikas yra ilgesnis nei 8 valandos, nėra taisyklės, pagal kurią būtų nustatoma bent 45 minučių pertrauka.

Danija šį reikalavimą įtraukė į kolektyvines sutartis.

Aštuoniose šalyse (Čekijoje, Danijoje, Vengrijoje, Lenkijoje, Austrijoje, Nyderlanduose, Graikijoje ir Portugalijoje) vėlavimų atveju pertraukų koreguoti neįmanoma. Latvijoje dirba po du mašinistus, todėl ši taisyklė bet kuriuo atveju netaikoma. Prancūzijoje šis klausimas reglamentuojamas skirtingai, priklausomai nuo galiojančios sistemos: rinkoje įsitvirtinusių įmonių atveju pertraukos negali būti koreguojamos dėl vėlavimų, o kitus geležinkelio sektoriaus operatorius reglamentuojančiais teisės aktais toks koregavimas leidžiamas.

Šešiolika valstybių narių pažodžiui perkėlė nuostatas dėl pertraukų laiko.

Trys valstybės narės (Čekija, Liuksemburgas ir Jungtinė Karalystė) panašiai taisyklei nustatyti pasinaudojo kitokia formuluote. Pavyzdžiui, Jungtinėje Karalystėje *„ne trumpesnė nei 15 minučių pertrauka turi būti skiriama tarp trečios ir šeštos darbo valandos“*. Bulgarija, Lenkija ir Austrija netaiko nei šios, nei jokios panašios taisyklės. Prancūzijoje ši taisyklė taikoma tik krovinių vežimo geležinkeliu operatoriams, išskyrus rinkoje įsitvirtinusias įmones. Kadangi Latvijoje dirba po du mašinistus, ši taisyklė bet kuriuo atveju netaikoma.

Taisyklė dėl lydinčiųjų darbuotojų įgyvendinama beveik visose valstybėse narėse.

### 3.4. 6 straipsnis. Savaitės poilsis

Tarpvalstybines paslaugas teikiantys mobilieji darbuotojai (t. y. mašinistai ir kt.), be dienos poilsio laikotarpių kas septynias dienas, turi teisę į minimalų nepertraukiamą 24 valandų savaitės poilsį. Be šių 52 dvidešimt keturių valandų trukmės poilsio laikotarpių, skiriami dar 52 tokie laikotarpiai, taigi, iš viso susidaro 104 dvidešimt keturių valandų trukmės poilsio laikotarpiai. Šie laikotarpiai turi būti išdėstomi taip, kad bent 12 kartų tokie du 24 valandų trukmės laikotarpiai būtų sujungiami, kad sujungti ar dvigubi poilsio laikotarpiai sutaptų su savaitgaliu ir kad dar 12 kartų du tokie laikotarpiai būtų vėl sujungti, nors šie sujungti ar dvigubi poilsio laikotarpiai nebūtinai turi sutapti su šeštadieniu arba sekmadieniu.

**Reikalavimų dėl savaitės poilsio laikotarpio perkėlimas į nacionalinę teisę**

Beveik visos valstybės narės įtraukė šias taisykles į nacionalinės teisės aktus. Lenkijoje mobiliajam darbuotojui skiriamas 35 valandų poilsio laikotarpis (viena valanda mažiau nei Direktyvoje). Liuksemburgas taiko kitokią taisyklę dėl savaitės poilsio laikotarpių ir skirtingai reglamentuoja ilgus ir trumpus atstumus. Trumpu atstumu laikomas mažesnis nei 15 km atstumas (pagal 1 straipsnį susitarimo arba Direktyvos taikyti neprivaloma). Ilgų atstumų atveju taikomos Direktyvą atitinkančios taisyklės.

### 3.5. 7 straipsnis. Vairavimo trukmė

Vairavimo trukmė, t. y. laikotarpis, kai mašinistas yra atsakingas, nors traukinys nebūtinai rieda, negali viršyti 9 valandų dienos pamainos metu ir 8 valandų nakties pamainos metu. Maksimali vairavimo trukmė 2 savaičių laikotarpiu negali viršyti 80 valandų.

**Reikalavimų dėl vairavimo trukmės perkėlimas į nacionalinę teisę**

Kadangi vienas iš pagrindinių pavojų yra nuovargis, darbo valandos yra svarbus darbo sąlygų aspektas. Problema gali būti ypač aktuali tarpvalstybinių paslaugų atveju, kai nėra kolegų iš tos pačios bendrovės, visų pirma prekiniuose traukiniuose, kuriuose yra tik vienas mašinistas ir nėra kitų darbuotojų. Dėl darbinių santykių trūkumo ir užsienio kalbų nemokėjimo gali atrodyti, kad pagalbos iš tiesų nėra. Atsižvelgiant į šias konkrečias aplinkybes, gali tekti atlikti specifinius rizikos vertinimus ir parengti gerosios praktikos gaires teikiant tarpvalstybines paslaugas, vadovaujantis Direktyva 89/391/EEB[4] dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo.

Iš šalių, kurios perkėlė Direktyvą į nacionalinę teisę, tik dvi valstybės narės nepasinaudojo šio straipsnio formuluote. Lenkija netaiko jokių taisyklių dėl maksimalios leidžiamos dienos ar savaitės vairavimo trukmės, tačiau darbo kodekse yra nustatyta taisyklė dėl maksimalios 40 valandų trukmės darbo savaitės. Tai reiškia, kad vairavimo trukmė šios ribos neviršys. Latvijoje mašinistai teikia ir nacionalines, ir tarptautines paslaugas, jų darbas nėra vien tik tarpvalstybinio pobūdžio. Todėl teikiant sąveikiąsias paslaugas mašinistai nevairuoja daugiau nei 80 valandų per dvi savaites.

Septynios valstybės narės (Estija, Slovėnija, Austrija, Airija, Danija, Graikija ir Italija) perkėlė Direktyvoje nustatytą nakties laiko apibrėžtį. Aštuoniolika valstybių narių taiko kitokią apibrėžtį. Daug šalių darbuotojų naudai taiko platesnį nakties laiko aiškinimą. Slovakijoje, Rumunijoje, Vengrijoje, Bulgarijoje, Latvijoje ir Ispanijoje nakties laikas yra 22.00–6.00 val., Švedijoje ir Vokietijoje jis yra 23.00–6.00 val., o Nyderlanduose – nuo vidurnakčio iki 7.00 val. Prancūzijoje nakties laikas apibrėžiamas skirtingai: rinkoje įsitvirtinusioms bendrovėms tai – 23.00–6.00 val., o kitiems krovinių vežimo geležinkeliu operatoriams – 22.00–5.00 val. Liuksemburgas taiko darbuotojams mažiau palankią apibrėžtį: nakties laikas (mašinistams) yra 1.00–4.00 val.

Dvylika valstybių narių (Čekija, Bulgarija, Vengrija, Latvija, Lenkija, Slovakija, Vokietija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Jungtinė Karalystė, įskaitant Šiaurės Airiją, Prancūzija ir Ispanija) nakties pamainą apibrėžia savaip. Slovakijoje nakties pamaina – tai pamaina, kurios didžioji dalis yra tarp 22.00 ir 6.00 val., Latvijoje ir Vokietijoje nakties pamaina – pamaina, kurią sudaro bent dvi valandos nakties laiko (žr. pirmiau), o Nyderlanduose ir Bulgarijoje – bent trys valandos nakties laiko. Prancūzijoje pagal krovinių vežimo geležinkeliu operatoriams taikomus teisės aktus „*bet koks darbas tarp 22.00 ir 5.00 val. laikomas naktiniu darbu*“, tokia pati taisyklė taikoma ir Vengrijoje. Ši apibrėžtis yra palankesnė darbuotojams. Kai kurios šalys, pvz., Jungtinė Karalystė, nakties pamainos konkrečiai nereglamentuoja. Liuksemburge taikoma darbuotojams mažiau palanki apibrėžtis – tai pamaina, kuri trunka tarp 1.00 ir 4.00 val. (mašinistams). Tai reiškia, kad įprastinė nakties pamaina (–23.00–7.00 val.) *nėra* apibrėžta kaip nakties pamaina. Kita vertus, *yra* įtrauktos anksti ryte prasidedančios pamainos (prieš 4.00 val.).

[4] 1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EEB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo (*OL L 183, 1989 6 29, p. 1*).

### 3.6. 8 straipsnis. Kontrolė

Būtina parengti sistemą, kurioje bent vienerius metus būtų registruojamos kiekvienos dienos darbo valandos ir poilsio laikotarpiai.

**Reikalavimų dėl kontrolės perkėlimas į nacionalinę teisę**

Visos Direktyvą į nacionalinę teisę perkėlusios valstybės narės perkėlė ir reikalavimą bent vienerius metus kasdien registruoti mobiliųjų darbuotojų darbo valandas ir poilsio laikotarpius. Gauta pastabų, kuriose nurodoma šio reikalavimo praktinio įgyvendinimo problemų. Panašu, kad kai mašinistai dirba keliems operatoriams, valdžios institucijoms sudėtinga greitai gauti kitose šalyse kaupiamus sistemos duomenis ir susidaryti išsamų vaizdą.

Dauguma valstybių narių taiko nuobaudas, išskyrus Vengriją, Lenkiją ir Prancūziją (rinkoje įsitvirtinusios bendrovės atveju). Kitoms (privačioms) krovinių vežimo geležinkeliais bendrovėms taikomame Prancūzijos įstatyme nuobaudos yra nustatytos.

## 4. PRAKTINIO DIREKTYVOS NUOSTATŲ POVEIKIO VERTINIMAS

### 4.1. Bendros Europos geležinkelių erdvės kūrimas. Sąveikiųjų tarpvalstybinių paslaugų svarba

Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“[5] Komisija išdėstė 10 konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos tikslų. Vienas iš šių tikslų – užtikrinti, kad „iki 2030 m. 30 proc. daugiau kaip 300 km keliais vežamų krovinių būtų gabenami kitų rūšių transportu – geležinkelių arba vandens transportu, o iki 2050 m. šis skaičius turėtų viršyti 50 proc.“.

Tačiau, kaip teigiama Baltojoje knygoje, tikroji geležinkelių paslaugų vidaus rinka, t. y. bendra Europos *geležinkelių* erdvė, dar nesukurta. Numatytas kito dešimtmečio tikslas – sukurti tikrai bendrą Europos transporto erdvę, pašalinant visas dar likusias kliūtis tarp transporto rūšių ir nacionalinių sistemų, supaprastinant integravimo procesą ir sudarant palankias sąlygas daugiašaliams įvairių transporto rūšių operatoriams pradėti veiklą. Šiuo tikslu svarstoma galimybė priimti ketvirtąjį geležinkelių paketą. Geležinkelių sistemos yra tokios skirtingos, kad teikiant šias paslaugas kylančios kliūtys, išskyrus skirtingus reikalavimus dėl darbo sąlygų, turi didelį poveikį sąveikiųjų tarpvalstybinių paslaugų sklaidai. Geležinkelio įmonės, norinčios teikti vežimo paslaugas, kertamos vienos ar kelių valstybių sienos, susiduria su įvairiomis techninėmis, teisinėmis ir administracinėmis kliūtimis.

Nuo 2007 m. pradžios krovinių vežimas geležinkeliu, tiek nacionalinių, tiek tarptautinių paslaugų atveju, ES buvo visiškai liberalizuotas. Tai reiškia, kad bet kuri teisėta ES geležinkelio įmonė, turinti būtiną saugos pažymėjimą, gali prašyti skirti pajėgumų ir siūlyti nacionalinių ir tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas visoje ES. Vėliau, 2010 m. buvo priimtas Reglamentas Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo. Šiame reglamente nustatytos tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais koridorių kūrimo ir organizavimo taisyklės bei pradinis tolimojo krovinių vežimo koridorių sąrašas. Tarptautinių keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų rinka ES buvo liberalizuota nuo 2010 m. sausio 1 d. Vien nacionalinių keleivių vežimo geležinkeliais

[5] COM/2011/0144 galutinis.

paslaugos dar nėra atvertos tarpvalstybinei konkurencijai. Krovinių vežimo paslaugų teikėjai turi dalytis TEN-T su greitųjų keleivinių geležinkelių paslaugų teikėjais ir tradiciniais keleiviniais traukiniais. Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) diegimas sudaro palankesnes sąlygas integruoti paslaugas, kurios labai skiriasi savo ruožo greičiu, kelionės atstumais ir laiko reikalavimais.

Teisiniu požiūriu, kad geležinkelio įmonė galėtų patekti į tarptautinę rinką ir faktiškai kirsti sieną su lokomotyvu ar mašinistais, reikalaujama:

*geležinkelio riedmenų, ypač lokomotyvų, patvirtinimo, kuris yra atliekamas valstybės narės lygmeniu;*

*su paslaugomis susijusių saugos pažymėjimų (atskirų) kiekvienai valstybei narei ir*

*traukinio mašinisto pažymėjimų.*

Nuo 2011 m. spalio 27 d. traukinių mašinistams privaloma turėti tarptautinį vairuotojo pažymėjimą ir sertifikatą (Direktyva 2007/59).

Be to, norint teikti tarpvalstybines paslaugas, būtina įvykdyti daug techninių sąlygų, taikomų tarptautinių paslaugų teikimui, tiek keleivių, tiek krovinių vežimo atveju (geležinkelio vėžės, elektrifikavimas, signalizacijos ir saugos sistemos). Iš visų 37 sienų tarp valstybių narių, 35 valstybių porų atveju geležinkelių jungtys yra pasienyje. Tačiau, atsižvelgiant į visus techninius klausimus, 2011 m. suskaičiuota 19 valstybių porų, kurių atveju keleiviniai traukiniai kirsdavo sieną, ir 17 valstybių porų, kuriose sieną kirsdavo prekiniai traukiniai. Šie techniniai klausimai sprendžiami sąveikas ir saugos nurodymams skirtuose ES teisės aktuose.

Nors mašinistams pasikeisti tereikia tik kelių minučių, pakeisti traukinio lokomotyvą užtrunka ilgiau. Geležinkelio įmonės (ypač privataus sektoriaus), prieš pradėdamos teikti paslaugas, kurioms reikalingi tarpvalstybinių maršrutų mašinistai, paprastai atlieka sąnaudų ir naudos analizę. Sąnaudų ir naudos analizėje atsižvelgiama į sieną kertančių traukinių dydį ir jų dažnumą bei maršrutų ilgį, sąveikiųjų lokomotyvų sąnaudas ir prieinamumą (seno lokomotyvo naudojimo privalumai palyginti su naujo naudojimu taip pat gali būti veiksniu) ir darbo jėgos sąnaudas (papildomas mokymas licencijoms gauti, atlyginimai ir nakvynės užsienyje išlaidos). Tačiau sprendimas ne visada būna pagrįstas sąnaudų ir naudos analize. Tarp tradiciškesnių keleivinio transporto sektoriaus rinkos senbuvių vis dar galioja tokie dviejų šalių traukinių paslaugų susitarimai, pagal kuriuos pasienyje reikia pakeisti lokomotyvą ir mašinistą.

### 4.2. Sąveikiųjų tarpvalstybinių geležinkelių paslaugų poveikis darbuotojų judumui

Sąveikiųjų tarpvalstybinių paslaugų geležinkelių transporto sektoriuje teikimas labai priklauso nuo darbo organizavimo tvarkos. Ne visais atvejais numatoma, kad darbuotojai traukiniu kirs sieną. Faktiškai yra penkios galimybės:

*Bendrovė pasamdo darbuotojus skirtingose šalyse.* Kai operatorius turi darbuotojų abiejose sienos pusėse, darbuotojai pasikeičia pasienyje ir sieną kerta tik traukinys.

Tuo atveju, kai bendrovė samdo darbuotojus iš kitų bendrovių ar per laikinojo įdarbinimo įmonę, sieną taip pat kerta tik traukinys, o ne darbuotojai.

*Partnerystė su kita bendrove – darbuotojai sienos nekerta.* Pagal šią trečiąją galimybę sudaroma partnerystė su kita bendrove ir sutariama bendrai naudotis konkrečiu tarptautiniu maršrutu, o kiekviena bendrovė yra atsakinga už darbuotojų savo šalyje įdarbinimą, nors jie dirba sąveikiuosiuose lokomotyvuose.

*Partnerystė su kita bendrove – darbuotojai kerta sieną.* Kitas modelis susijęs su kaimyninių valstybių narių operatorių partneryste, kai abu operatoriai naudojasi visu maršrutu nekeisdami darbuotojų pasienyje.

*Pačios bendrovės darbuotojai kerta sieną.* Pagal šią paskutinę galimybę operatoriaus darbuotojai kerta sieną teikdami sąveikiąsias paslaugas ne didesniu nei 15 kilometrų nuo sienos atstumu. Tai įmanoma dviem būdais: darbuotojai, kirtę sieną, važiuoja tokiu atstumu, kad galėtų grįžti namo per tą pačią dieną, arba darbuotojai, kirtę sieną, važiuoja ilgesnį atstumą ir ilsisi ne namie.

Pirmųjų trijų galimybių atveju bendrovės darbuotojai nekerta sienos, todėl Direktyva netaikoma. Taigi, toms bendrovėms taikomos tik vietos taisyklės. Todėl negalioja ir Direktyvoje nustatyti poilsio ne namie laikotarpių skaičiaus apribojimai, nors kelionės atstumai kai kuriose valstybėse narėse gali būti gana ilgi. Tokiu atveju nuo nacionalinių taisyklių ir kolektyvinių sutarčių priklauso, ar suvaržymai yra mažesni nei taikant Direktyvą. Kitas klausimas, susijęs su tarpvalstybiniu mastu dirbančiais darbuotojais, yra atlyginimo priedas arba kompensacija, kuri daugelyje valstybių narių yra įprasta praktika darbo tarpvalstybiniu mastu atveju. Be to, bendrovių mašinistai neprivalo turėti dviejų saugos pažymėjimų ir mokėti papildomų užsienių kalbų.

Verta pabrėžti tarpvalstybinių paslaugų ir kabotažo skirtumus. Šiame dokumente tarpvalstybinės paslaugos – tai traukinių paslaugos, kurios pradedamos teikti vienoje šalyje ir baigiamos teikti kitoje šalyje, arba paslaugos, kai teikiant šias paslaugas prieš grįžtant namo aptarnaujamos kitos šalies stotys. Kabotažo paslaugų atveju, užsienio operatorius teikia paslaugą, kuri pradedama ir baigiama teikti toje pačioje šalyje. Pastaruoju atveju Direktyva netaikoma. Nors šiam atvejui taip pat būdingas tarpvalstybinis aspektas, t. y. paslaugą teikiantis operatorius yra įsisteigęs ne toje pačioje šalyje, kurioje teikiama paslauga, tai nėra tarpvalstybinė paslauga pagal šią direktyvą, nes traukinys sienos nekerta.

Darbuotojai kerta sieną tik pagal dvi paskutines galimybes, todėl tik tuomet taikomos Direktyvoje nustatytos taisyklės. Taigi, operatoriai turi daug galimybių, kaip teikti tarpvalstybines paslaugas jų darbuotojams nekertant sienos traukiniu, todėl daugeliu atvejų Direktyva šioms tarpvalstybinėms paslaugoms netaikoma.

Be to, kad Direktyva būtų taikoma šiai paslaugai, reikia turėti tokią paslaugą galinčių teikti darbuotojų, t. y. kurie iš tikrųjų galėtų dirbti tarpvalstybiniu mastu. Apskaičiuota[6], kad lokomotyvų mašinistų, turinčių leidimą dirbti ES bent dviejose šalyse, skaičius siekia 5 000–7 000, t. y. mažiau nei 10 proc. visų traukinių mašinistų Europos Sąjungoje, kurių yra apie 93 000. Daug sunkiau apskaičiuoti kitų tarpvalstybinių darbuotojų skaičių. Remiantis prielaida, kad kiekvienam keleivinio traukinio mašinistui vidutiniškai tenka po du aktyviai veikiančius konduktorius[7], apskaičiuota, kad konduktorių yra apie 6 000. Tačiau dauguma konduktorių tarpvalstybinį darbą dirba tik dalį pamainos. Kai kurie keleiviniai traukiniai, be konduktorių, turi ir kitų keleivius aptarnaujančių darbuotojų. Tai gali būti baro darbuotojai,

[6] Žr. pirmiau minėtą tyrimą, užsakytą šiai ataskaitai parengti.

[7] Traukinio brigada, kuri tikrina (ir kartais parduoda) bilietus keleiviniuose traukiniuose.

vagono restorano darbuotojai arba lovas klojantys ir pusryčius tiekiantys naktinių traukinių darbuotojai. Duomenų apie šių darbuotojų skaičių neturima.

Remiantis prognozėmis, tarpvalstybinės paslaugos nuolat plečiasi, nes mažėja techninių kliūčių ir daugėja sąveikiųjų geležinkelio riedmenų. Tai vyksta ne tik dėl tarpvalstybinių paslaugų, bet ir dėl įprasto įrangos atnaujinimo ir senos įrangos keitimo nauja proceso. Vis dėlto, pagrindinis veiksnys, lemsiantis būsimą tarpvalstybinių geležinkelių paslaugų plėtrą, bus tai, kokią rinkos dalį ši transporto rūšis sugebės atsiriekti nuo kitų transporto rūšių, pavyzdžiui, oro arba kelių transporto, rinkos dalies.

Be to, gali būti, kad dėl ES geležinkelių politikos poveikio Europos geležinkelių rinka taps vis labiau integruota dėl bendrovių susijungimų ir įsigijimų. Dėl to atsiras daugiau Europos masto operatorių, kurie tarpusavyje konkuruos Europos lygiu.

### 4.3. Socialinis Direktyvos poveikis

Iš viso 14 valstybių narių (Bulgarijoje, Vengrijoje, Rumunijoje, Austrijoje, Belgijoje, Vokietijoje, Airijoje, Nyderlanduose, Jungtinėje Karalystėje, įskaitant Šiaurės Airiją, Švedijoje, Graikijoje, Italijoje, Portugalijoje ir Ispanijoje) perkėlus Direktyvą į nacionalinę teisę darbuotojų apsauga pagerėjo. Socialinis poveikis buvo didesnis tais atvejais, kai iki Direktyvos įgyvendinimo galiojusiais nacionaliniais tarpvalstybinio transporto teisės aktais buvo teikiama mažesnė darbuotojų apsauga. Pavyzdžiui, kai kurios bendrovės turėjo pakeisti vairavimo trukmę nuo 10–11 val. iki 9 val. dienos metu ir 8 val. nakties metu, tam kad sumažintų pavojų sveikatai ir saugai. Tai, kad Direktyva ribojama vairavimo trukmė, gali užkirsti kelią darbdaviams ateityje daryti spaudimą dėl ilgesnių darbo valandų ir taip apsaugoti darbuotojus (ir bendroves) nuo rizikos, susijusios su ilgomis darbo valandomis ir nuovargiu. Šiuo klausimu regreso atvejų neužfiksuota.

Dauguma valstybių narių šalies viduje ir tarptautiniu mastu dirbantiems darbuotojams taiko tuos pačius teisės aktus. Kai kurios taiko skirtingus teisės aktus nacionalinių geležinkelių darbuotojams. Pavyzdžiui, yra skirtumų, susijusių su dienos poilsiu namie (vidaus paslaugų atveju Nyderlandai ir Jungtinė Karalystė jo nenumato), vairavimo trukme, pertraukomis (vidaus paslaugų atveju Jungtinė Karalystė taiko trumpesnes pertraukas), ir poilsiu ne namie (vidaus paslaugų atveju Čekija, Lietuva, Nyderlandai ir Jungtinė Karalystė jo nereikalauja).

Kebliausias su Direktyvos įgyvendinimu susijęs klausimas – dienos poilsio ne namie laikotarpių skaičius. Susitarimo 4 straipsnyje numatyta, kad po poilsio ne namie turi būti dienos poilsis namie (žr. 3.2 skirsnį). Tačiau socialiniai partneriai nacionaliniu ar bendrovės lygmeniu gali susitarti dėl antrojo poilsio ne namie laikotarpio. Dėl šio antrojo poilsio ne namie galimybės derėjosi tik aštuonios valstybės narės: Vokietija, Vengrija, Rumunija, Slovėnija, Nyderlandai, Prancūzija, Italija ir Portugalija. Tačiau, kaip minėta 3.2 skirsnyje, antrojo poilsio laikotarpis minėtose šalyse aktualus tik kai kuriems operatoriams. Geležinkelių sektoriaus socialinių partnerių nuomonė šiuo klausimu taip pat išsiskyrė, o ES lygmeniu pasiekti susitarimą buvo neįmanoma.

Dienos poilsio ne namie laikotarpių skaičiaus apribojimą ypač pajuto mažesni operatoriai, norintys gauti kuo didesnės naudos iš ilgų maršrutų. Tuo tarpu didesni operatoriai turi daugiau žmogiškųjų išteklių. Jie dažnai turi darbuotojų abiejose sienos pusėse arba yra sudarę tradicinius bendradarbiavimo susitarimus su kitais operatoriais kitose šalyse. Dėl tokių alternatyvų jiems paprasčiau laikytis šio apribojimo. Daugumos darbdavių nuomone, padidinus leidžiamų iš eilės einančių poilsio ne namie laikotarpių skaičių, būtų užtikrinta didesnė vadybos laisvė bei lankstumas. Kitiems, įsisteigusiems tose šalyse, kuriose gaunami mažesni atlyginimai, taip pat būtų lengviau plėsti geografinę aprėptį ir konkuruoti su didesniu skaičiumi regionų.

Daugelio darbuotojų atstovų nuomone, ne namie praleistas laikotarpis turi itin neigiamą poveikį darbo ir asmeninio gyvenimo pusiausvyrai. Vis dėlto, tose šalyse, kuriose vidaus maršrutai yra ilgi ir teikiant nacionalines geležinkelių transporto paslaugas įprasta kelias dienas praleisti ne namie, bet kokio pakeitimo šiuo klausimu poveikis būtų sąlyginai mažesnis. Be to, pasak kai kurių profesinės sąjungos atstovų, sudarius galimybės gauti didesnį darbo užmokestį už paslaugų užsienyje teikimą, darbas užsienyje ilgesnį nepertraukiamą laikotarpį taptų patrauklesniu.

Šis klausimas gali tapti dar svarbesnis dėl krovinių vežimo geležinkeliais koridorių (žr. Reglamentą 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo), kurie dažniausiai yra ilgi tarpvalstybiniai maršrutai.

### 4.4. Ekonominis Direktyvos poveikis

Kaip minėta 4.2 skirsnyje, darbuotojų išsiuntimas dirbti tarpvalstybinį darbą yra tik vienas iš veiklos tarptautiniu mastu būdų. Taigi, Direktyva nėra taikytina visoms tarptautinėms geležinkelių transporto bendrovėms ar maršrutams. Be to, nagrinėjamų darbuotojų skaičius yra nedidelis palyginti su visa geležinkelių sektoriaus darbo jėga. Taip pat, bet koks ekonominis minėtų taisyklių poveikis yra ribotas, nes žmogiškieji ištekliai vidutiniškai sudaro apie 8,5 proc. visų tarpvalstybinio krovinių vežimo geležinkeliais veiklos sąnaudų. Taigi, dėl Susitarimo darbuotojų sąnaudos, palyginti su kitomis veiklos sąnaudomis, susijusiomis su, pvz., energija ar infrastruktūra, padidėtų tik nežymiai.

Panašu, kad atsižvelgiant į jau nustatytą apsaugos lygį, ekonominis poveikis būtų ribotas. Apskritai šios direktyvos poveikis sąnaudoms buvo šiek tiek didesnis tais atvejais, kai anksčiau galiojusiomis nacionalinėmis tarpvalstybinio transporto taisyklėmis darbuotojams buvo užtikrinta mažesnė apsauga, o įsigaliojus Direktyvai tas nuostatas reikėjo pakeisti.

Kalbant apie poveikį tolesniam geležinkelių transporto sektoriaus ekonominiam vystymuisi, su Direktyva susiję reglamentavimo pokyčiai turės gerokai mažesnės įtakos nei kiti veiksniai, kaip antai geležinkelių sektoriaus techninė raida, geležinkelių rinkos liberalizavimo procesas arba laisvas darbuotojų judėjimas ES. Geležinkelių sektoriaus organizavimui ir darbuotojų paskyrimui teikti tarpvalstybines paslaugas didesnės įtakos nei Direktyva turi kiti veiksniai. Tačiau jei techninės kliūtys būtų pašalintos ir rinka liberalizuota, operatoriai, ypač mažesni krovinių vežimo geležinkeliu operatoriai galėtų jaustis varžomi 4 straipsnyje nustatytų apribojimų dėl poilsio ne namie. Tuo remiantis, būtų galima tvirtinti, kad visapusiškas Direktyvos poveikis pasijus tik tuomet, kai dar labiau sumažės techninių kliūčių ir atsiras daugiau tarptautinių paslaugų.

Taigi, nors ekonominis poveikis gali būti laikomas ribotu, Direktyvoje buvo nustatyti minimalūs standartai, dėl kurių sudarytas susitarimas su socialiniais partneriais. Direktyva užtikrinamos vienodos sąlygos, o tai savaime yra svarbus tikslas. Galiausiai, remiant geresnes mobiliųjų darbuotojų darbo sąlygas, Direktyva taip pat padedama gerinti paslaugų kokybę.

### 4.5. Išvados dėl Direktyvos poveikio

Apskritai socialinis ir ekonominis poveikis yra nedidelis. Šiuo atžvilgiu svarbiausias yra 4 straipsnis dėl poilsio ne namie. Tačiau ir šiuo atveju poveikį darbdaviams sušvelnina galimybė naudotis alternatyviais tarptautinio geležinkelių transporto organizavimo būdais, kai darbuotojams nereikia kirsti sienos traukiniu, kuriame jie dirba. Dauguma darbuotojų atstovų nepritaria poilsio ne namie laikotarpių skaičiaus didinimui, nes manoma, kad tai daro neigiamą poveikį darbo ir šeiminio gyvenimo pusiausvyrai. Vis dėlto, kelios šalys (Vengrija, Rumunija, Slovėnija, Nyderlandai, Prancūzija, Italija ir Portugalija) sudarė kolektyvines sutartis dėl iš eilės einančių dviejų poilsio ne namie laikotarpių.

## 5. GALIMOS ADMINISTRACINĖS NAŠTOS VERTINIMAS

Atsižvelgiant į priimant Direktyvą jau galiojusių taisyklių pobūdį, Direktyva nepadidino buvusios administracinės naštos.

Dauguma nuostatų ribojamas disponavimas darbuotojais, o tai riboja vadybos laisvę bei lankstumą. Šios nuostatos nesukelia administracinės naštos, kadangi joms vykdyti nereikalingi administraciniai formalumai. Administracinę naštą galėtų sukelti tik nuostatos dėl registravimo, nes darbdaviai privalėtų imtis papildomų priemonių, susijusių su formalumais, kurie nebūtų būtini, jei tokių reikalavimų nebūtų.

Atsižvelgiant į tai, kokių katastrofiškų pasekmių gali turėti nuovargio sukelti geležinkelio eismo įvykiai, šių reikalavimų nauda visuomenei atsveria trūkumus.

## 6. PER KONSULTACIJAS DĖL ŠIOS ATASKAITOS VALSTYBIŲ NARIŲ IR SOCIALINIŲ PARTNERIŲ IŠKELTI KLAUSIMAI

Valstybės narės nepranešė apie jokias problemas ar kilusius klausimus ir nepateikė jokių ypatingų prašymų.

Su socialiniais partneriais oficialiai konsultuotasi dėl ataskaitos projekto. 2012 m. liepos mėn. du iš jų pateikė pastabų. Jų nuomonės išsiskyrė tik vienu klausimu, susijusiu su 4 straipsniu dėl dienos poilsio ne namie.

*Europos geležinkelių ir infrastruktūros bendrovių bendrija* (CER) pažymi dėl Direktyvos atsiradusį teisinį tikrumą. Ji tvirtina, kad dauguma darbdavių nori didinti poilsio ne namie laikotarpių skaičių, ir pabrėžia, kad šis straipsnis sukelia akivaizdžių apribojimų operatorių, ypač mažesniųjų, lankstumui. Ji siekia atnaujinti derybas dėl 4 straipsnio, nors kartu pripažįsta, kad oficiali Europos lygmens socialinių partnerių iš darbuotojų pusės pozicija yra priešintis tokiam pokyčiui, net jei kai kuriems nacionaliniams darbuotojų atstovams nekyla didesnių problemų dėl nepertraukiamo poilsio ne namie laikotarpių skaičiaus didinimo. CER taip pat pabrėžia, kad būtina sukurti vienodas sąlygas konkuruojančioms transporto rūšims ir kad jokia kita transporto rūšis neturi tokių griežtų socialinių taisyklių.

*Europos transporto darbuotojų federacija* (toliau – ETF) palankiai vertina tai, kad įgyvendinant Susitarimą padidėjo darbuotojų apsaugos lygis daugelyje valstybių narių. Ji pažymi, kad šiuo metu tik kabotažo operacijoms (su trikampio arba daugiakampio formos maršrutais) gali būti reikalingas nepertraukiamas buvimas užsienyje ilgiau nei 48 valandas. ETF nuomone, 4 straipsnis nekelia kliūčių tarpvalstybinėms paslaugoms ir todėl nėra būtinybės jį keisti. ETF susirūpinimą kelia tai, kad 5 valstybės narės taisykles įgyvendino tik mašinistų, bet ne kitų lydinčiųjų darbuotojų atžvilgiu. ETF taip pat mano, kad reikia imtis veiksmų dėl kontrolės, siekiant aiškiau apibrėžti valdžios institucijų užduotis bei atsakomybę, ir gerinti tarpvalstybinį administracinį bendradarbiavimą. Siūloma naudoti tachografus.

## 7. IŠVADOS

Pagrindinis Direktyvos 2005/47/EB poveikis yra jos kaip apsauginio tinklo vaidmuo. Ja užkertamas kelias prastoms darbo sąlygoms, ypač susijusioms su darbo laiku, tuo tikslu nustačius vienodas sąlygas, kurių privalu laikytis visiems operatoriams. Ja užtikrinamos vienodos sąlygos ir užkertamas kelias nesąžiningai konkurencijai.

Nėra duomenų, įrodančių, kad Direktyva nustatytos taisyklės keltų kliūčių sąveikiosioms tarpvalstybinėms paslaugoms geležinkelių sektoriuje. Tai iš dalies galima paaiškinti tuo, kad šiuo metu tik mažai daliai situacijų šios taisyklės yra faktiškai taikomos (kai darbuotojai kerta sieną traukiniu). Kaip tikimasi, ateityje plečiantis šioms paslaugoms, visų pirma teikiamoms mažesnių operatorių, šios taisyklės įgis didesnę svarbą.

Komisija ketina imtis atitinkamų priemonių dėl klausimų ir problemų, susijusių su šios direktyvos įgyvendinimu, taip pat pateikti pasiūlymų, kaip pagerinti praktinį Direktyvos taikymą.

Kalbant konkrečiai apie 4 straipsnį dėl dienos poilsio ne namie, Komisija mano, jog nei viena pramonės šalis (sektoriaus darbuotojai ir darbdaviai) nepakankamai naudojasi dabartinėmis lankstumo galimybėmis, nes buvo sudaryta mažiau kolektyvinių sutarčių nei tikėtasi. Direktyvoje numatyta galimybė sudaryti tokias sutartis, siekiant nustatyti lankstesnes sąlygas dėl poilsio ne namie laikotarpių skaičius, o tai gali padėti didinti tarpvalstybinių paslaugų geležinkelių transporto sektoriuje sąveikumą ir atverti rinkos galimybių, ypač mažosioms ir vidutinėms įmonėms. Todėl Komisija ragina socialinius partnerius nacionaliniu ir ES lygmeniu prireikus visiškai išnaudoti šias galimybes ir vėl pradėti derybų procesą ES lygmeniu, kaip numatyta Susitarimo 4 straipsnio išnašoje. Šiuo atžvilgiu Komisija ragina socialinius partnerius derybose atsižvelgti į skirtingas keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais veiklos sąlygas, ypač į ruožo greitį, kelionės atstumus ir laiko reikalavimus. Komisija atidžiai stebės derybų raidą ir iš naujo įvertins padėtį po dvejų metų.