EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.10.26.
COM(2012) 627 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodásról szóló, 2005. július 18-i 2005/47/EK tanácsi irányelv tagállamok általi végrehajtásáról

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodásról szóló, 2005. július 18-i 2005/47/EK tanácsi irányelv tagállamok általi végrehajtásáról

TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés ... 3

1.1. Az irányelv ... 3

1.2. Az irányelv hivatalos átültetése ... 3

1.3. Az irányelv nyomon követése és értékelése ... 4

2. Az irányelvhez csatolt megállapodás hatálya és tárgya ... 4

3. Az irányelvhez csatolt megállapodás főbb rendelkezései ... 5

3.1. 3. szakasz: Lakóhelyi napi pihenőidő ... 5

3.2. 4. szakasz: Lakóhelyen kívüli napi pihenőidő ... 6

3.3. 5. szakasz: Munkaközi szünetek ... 7

3.4. 6. szakasz: Heti pihenőidő ... 8

3.5. 7. szakasz: Vezetési idő ... 8

3.6. 8. szakasz: Ellenőrzések ... 9

4. Az irányelvben foglalt rendelkezések gyakorlati hatásának értékelése ... 10

4.1. Úton az egységes európai vasúti térség felé – a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatások jelentősége ... 10

4.2. A határokon átnyúló interoperábilis vasúti szolgáltatások hatása a munkavállalói mobilitásra ... 11

4.3. Az irányelv szociális hatása ... 14

4.4. Az irányelv gazdasági hatása ... 15

4.5. Az irányelv hatásával kapcsolatos következtetések ... 15

5. A lehetséges adminisztratív terhek értékelése ... 16

6. A tagállamok és a szociális partnerek által az e jelentéshez kapcsolódó konzultációk során felvetett kérdések ... 16

7. Következtetések ... 17

1. BEVEZETÉS

1.1. Az irányelv

Az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodásról szóló, 2005. július 18-i 2005/47/EK tanácsi irányelvet (a továbbiakban: az irányelv)[1] a Tanács az Európai Unió működéséről szóló szerződés 155. cikke (az EK-Szerződés korábbi 139. cikke) alapján fogadta el, amely a következőképpen szól:

„155. cikk (az EKSZ korábbi 139. cikke)

1. A szociális partnerek közötti uniós szintű párbeszéd, amennyiben úgy kívánják, szerződéses kapcsolatokhoz, így megállapodásokhoz vezethet.

2. Az uniós szinten megkötött megállapodásokat a szociális partnerek és a tagállamok sajátos eljárásainak és gyakorlatának megfelelően, vagy pedig – a 153. cikk hatálya alá tartozó kérdésekben – az aláíró felek együttes kérelmére, a Tanács által a Bizottság javaslata alapján hozott határozattal kell végrehajtani. Erről az Európai Parlamentet tájékoztatni kell.

A Tanács egyhangúlag jár el, ha a kérdéses megállapodás, kivéve ha a kérdéses megállapodás egy vagy több, valamely olyan területre vonatkozó rendelkezést tartalmaz, amelyre nézve a 153. cikk (2) bekezdése értelmében egyhangúságra van szükség.”

Mivel a Szerződés 155. cikke általános értelemben használja a „határozat” szót annak érdekében, hogy a jogi eszközt a Szerződés 288. cikkével összhangban ki lehessen választani, a Bizottság tehet javaslatot a Tanácsnak arra vonatkozóan, hogy az említett cikkben szereplő három kötelező jogi eszköz (rendelet, irányelv vagy határozat) közül melyik lenne a legmegfelelőbb. Ebben az esetben a Bizottság megállapította, hogy tekintettel a szociális partnerek közötti megállapodás típusára és tartalmára, valamint arra, hogy az adott eszköz a tagállamok vagy a szociális partnerek által a tagállamok nemzeti jogába átültetendő rendelkezések révén közvetve alkalmazható a leghatékonyabban, a legmegfelelőbb eszköz a tanácsi irányelv.
Az irányelv célja az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között 2004. január 27-én létrejött, a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodás végrehajtása.

1.2. Az irányelv hivatalos átültetése

A tagállamoknak a szociális partnerekkel folytatott konzultációt követően legkésőbb 2008. július 27-ig kellett átültetniük az irányelvet, vagy pedig biztosítaniuk azt, hogy a szociális partnerek legkésőbb az említett időpontig megállapodás útján elfogadják a szükséges rendelkezéseket (5. cikk).
Valamennyi tagállam átültette az irányelvet azok kivételével, ahol nincs vasúti ágazat (Málta és Ciprus), vagy nem nyújtanak más tagállamokat érintő, határokon átnyúló szolgáltatásokat (Finnország). Két esetben az átültetésre hosszú késéssel, csak azt követően került sor, hogy a Bizottság kötelezettségszegési eljárást indított (C-291/10. és C-305/10. számú eljárás).

[1] *HL L 195., 2005.7.27., 15. o.*

Litvánia kivételével valamennyi tagállam konzultált a folyamat során a szociális partnerekkel. A litván szociális partnereknek mindazonáltal volt némi beleszólásuk az átültetés végrehajtásába, mivel az irányelv végrehajtását követően kollektív szerződést aktualizáltak.
Az átültetés tartalmát és annak az irányelvnek való megfelelőségét illetően a 2. és 3. pont az egyes szakaszokat követve ismerteti a helyzetet. A Bizottság az említett pontokban meghatározott kérdések és problémák tekintetében megfelelő intézkedéseket fog hozni.

1.3. Az irányelv nyomon követése és értékelése

A megállapodás, és különösen a 4. szakasz gazdasági és szociális hatásának nyomon követése érdekében a Bizottság vállalta, hogy jelentést nyújtson be a Tanácsnak, amelyet 2008. december 15-én tett meg a 2005/47/EK irányelvhez csatolt, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló, 2004. január 27-én megkötött megállapodás gazdasági és szociális hatásairól szóló, a Tanácshoz intézett bizottsági közlemény[2] útján.

Az irányelv 3. cikke előírja, hogy a Bizottság a szociális partnerekkel folytatott európai szintű konzultációt követően jelentést készítsen az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv végrehajtásáról a vasúti ágazat fejlődésével összefüggésben.

A jelentés megalapozásaként a Bizottság elindította az irányelv végrehajtásáról szóló tanulmány elkészítését. A szociális partnerekkel szorosan együttműködtek, és konzultáltak velük a tanulmány eredményeiről.

2. AZ IRÁNYELVHEZ CSATOLT MEGÁLLAPODÁS HATÁLYA ÉS TÁRGYA

1. szakasz: ***Hatály***

Ezt a megállapodást a vasúttársaságok által nyújtott, határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó vasúti munkavállalókra kell alkalmazni.

A határokon átnyúló helyi és regionális utasforgalom és a határ 15 kilométeres körzetét át nem lépő határokon átnyúló áruszállítási forgalom, valamint a mellékletben felsorolt hivatalos határállomások közötti forgalom tekintetében ezen megállapodás alkalmazása szabadon választható.

Szabadon választható a megállapodás alkalmazása a határokon átnyúló vonalakon közlekedő azon vonatok tekintetében is, amelyek ugyanannak a tagállamnak az infrastruktúrájáról indulnak és arra érkeznek, és amelyek a másik tagállam infrastruktúráját megállás nélkül használják (ami következésképpen belföldi szállítási műveletnek tekinthető).

Ami a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalókat illeti, a 93/104/EK irányelvet nem kell alkalmazni azokra a szempontokra, amelyek tekintetében ez a megállapodás egyedibb rendelkezéseket tartalmaz.

A jogszabály (az 5. szakasz kivételével) öt tagállamban (Észtország, Lettország, Szlovénia, Dánia és Görögország) csak a járművezetőkre alkalmazandó. A többi tagállamban a jogszabályt nem kizárólag a járművezetőkre, hanem rendszerint a nemzetközi vonatszemélyzet egészére kell alkalmazni (erről nem minden tagállam rendelkezik részletesen).

[2] COM(2008) 855 végleges, 2008.12.15.

A tagállamok egyike sem ír elő különös rendelkezéseket a nemzetközi és belföldi környezetben egyaránt dolgozó munkavállalókra vonatkozóan.

A szabadon választható kizárások tagállami alkalmazása

Tizenöt tagállam nem élt azzal a lehetőséggel, hogy az irányelvet a határokon átnyúló helyi és regionális utasforgalomra, valamint a határ 15 kilométeres körzetét át nem lépő áruszállítási forgalomra is alkalmazza. Tíz tagállam (Cseh Köztársaság, Észtország, Magyarország, Olaszország, Szlovákia, Ausztria, Luxemburg, Dánia, Franciaország és Spanyolország) a megállapodás szövegét (az 1. szakasz második bekezdését) átvéve beillesztette ezt a lehetőséget saját jogalkotásába. Két tagállam (Litvánia és Görögország) saját megfogalmazásban rendelkezett erről a lehetőségről. Ez utóbbi esetben a megállapodás valamennyi, többek között a rövid távú, határokon átnyúló szállításra is vonatkozik.

Tizenöt tagállam nem élt azzal a lehetőséggel, hogy az irányelvet az ugyanabból a tagállamból induló és oda érkező, határokon átnyúló vonalakra is alkalmazza. Nyolc tagállam (a Cseh Köztársaság, Észtország, Magyarország, Szlovákia, Ausztria, Dánia, Svédország és Spanyolország) az uniós irányelvben foglalt leírást átvéve rendelkezett erről a lehetőségről. Három tagállam (Litvánia, Görögország és Portugália) saját leírással ismertette ezt a lehetőséget.

3. AZ IRÁNYELVHEZ CSATOLT MEGÁLLAPODÁS FŐBB RENDELKEZÉSEI

3.1. 3. szakasz: Lakóhelyi napi pihenőidő

A 3. szakasz előírja, hogy a lakóhelyi napi pihenőidő hosszának alapvetően 24 órás időszakonként megszakítás nélkül minimum 12 órának kell lennie. A megállapodás lehetővé teszi, hogy ezt az időszakot legfeljebb minimum kilenc órára csökkentsék, erre azonban hétnapos időszakonként csak egyszer van mód. Csökkentett napi pihenőidő nem ütemezhető két lakóhelyen kívüli napi pihenőidő közé, és a csökkentés óraszámát hozzá kell adni a következő lakóhelyi napi pihenőidőhöz.

A lakóhelyi napi pihenőidőre vonatkozó követelmények átültetése

Huszonegy tagállam alkalmazza a 24 órás időszakonként megszakítás nélkül minimum 12 óra napi lakóhelyi pihenőidőt előíró rendelkezést. Belgium, Luxemburg és Franciaország nem alkalmazza ezt; itt a lakóhelyi pihenőidő napi rendes hossza megszakítás nélkül 14 óra. Lengyelországban szintén eltér a vonatkozó rendelkezés, a lakóhelyi pihenőidő hossza azonban itt is legalább 12 óra.
Lettország, Lengyelország, Szlovénia és Szlovákia kivételével valamennyi tagállam biztosítja saját jogszabályában a napi pihenőidő hétnapos időszakonkénti csökkentésének lehetőségét. Lettország, Lengyelország és Szlovénia nem illesztette be jogszabályába ezt a lehetőséget. Szlovákia úgy rendelkezik, hogy a lakóhelyi napi pihenőidő „*bizonyítható tárgyi-technikai vagy szervezési okok*” alapján csökkenthető. Ilyen esetben tehát nem követik az irányelv szabályait, és a pihenőidőt hetente egynél többször is csökkenthetik.
Lettország és Lengyelország kivételével valamennyi tagállam beillesztette saját jogszabályába a rövidített napi pihenőidőre vonatkozó korlátozást. A lettországi vasúti személyzet legfeljebb 110 km-re utazik a határtól, ami azt jelenti, hogy még aznap visszautazhatnak. Lengyelország nem rendelkezett erről a korlátozásról, mivel a napi pihenőidő csökkentésére sem adott lehetőséget.

Tizenkét tagállamban (Cseh Köztársaság, Bulgária, Észtország, Magyarország, Litvánia, Románia, Ausztria, Németország, Hollandia, Egyesült Királyság, Svédország és Spanyolország) a határokon átnyúló munkát végző munkavállalók lakóhelyi napi pihenőidejére a vasúti ágazat más alkalmazottjaira vonatkozóktól eltérő szabályok alkalmazandók. A legtöbb olyan tagállamban, ahol megkülönböztetik a belföldi és a nemzetközi személyzetet, a belföldi munkavállalókra alkalmazandó előírások a munkaidőre vonatkozó általános jogszabályokban szerepelnek. Egyes tagállamokban (Hollandia és Egyesült Királyság) nem biztosítják kifejezetten például a lakóhelyi pihenés jogát. Másutt a határokon átnyúló munkát végző munkavállalókra vonatkozó szabályok megegyeznek a vasúti ágazat más munkavállalóira alkalmazandó szabályokkal.

3.2. 4. szakasz: Lakóhelyen kívüli napi pihenőidő

A 4. szakasz előírja, hogy a lakóhelyen kívüli pihenőidő hosszának 24 órás időszakonként megszakítás nélkül minimum nyolc órának kell lennie, és hogy a lakóhelyen kívüli napi pihenőidőt lakóhelyi napi pihenőidőnek kell követnie, kivéve, ha a szociális partnerek a vasútvállalat szintjén vagy nemzeti szinten megállapodást kötöttek két egymást követő lakóhelyen kívüli pihenőidőről (és annak kompenzálásáról).

Az e szakasz szövegéhez tartozó lábjegyzetben foglaltak szerint a kérdést a megállapodás aláírását követő két év múlva újratárgyalják. Ezek a tárgyalások azonban ez idáig nem vezettek eredményre.

E szakasz értelmében ajánlott ezenkívül figyelmet fordítani a lakóhelyen kívüli pihenőidejét töltő utazó munkavállaló szálláshelyének kényelmére.

A lakóhelyen kívüli napi pihenőidőre vonatkozó követelmények átültetése

Az irányelvet átültető tagállamok Lettország, Lengyelország, Luxemburg és Szlovénia kivételével valamennyien elfogadták saját jogalkotásukban a lakóhelyen kívüli napi pihenőidőre vonatkozó szabályokat. Mivel Lettország nemzetközi útvonalainak hossza (egy irányban) nem haladja meg a 110 km-t, lakóhelyen kívüli pihenőidőre a jelek szerint nincs szükség. Szlovénia és Luxemburg alkalmazza azt a szabályt, amelynek értelmében a lakóhelyen kívüli napi pihenőidőt lakóhelyi pihenőidőnek kell követnie, ezek időtartamáról azonban eltérően rendelkeznek. Szlovénia esetében a két műszak közötti pihenőidőnek a műszakidő kétszeresének kell lennie. Ha tehát egy műszak hatórás, a pihenőidőnek tizenkét órának kell lennie. Lengyelország nem ír elő kifejezetten a *lakóhelyen kívüli napi pihenőidőre* vonatkozó szabályokat. Luxemburgban az alábbi korlátozások érvényesek a lakóhelytől távol töltött maximális időre:

– *Kilencórás pihenőidő esetén huszonnyolc óra.*
– *Tízórás pihenőidő esetén huszonkilenc óra.*
– *Legalább tizenegy órás pihenőidő esetén harminc óra.*

Amennyiben a huszonnyolc, huszonkilenc vagy harmincórás korlátozás valamilyen okból nem alkalmazható, a munkavállaló az ezen felüli idővel megegyező ellentételezésben részesül.

Arról a lehetőségről, hogy a szociális partnerek beleegyezzenek a második lakóhelyen kívüli pihenőidőbe, mindössze nyolc tagállamban: Németországban, Magyarországon, Romániában, Szlovéniában, Hollandiában, Franciaországban, Olaszországban és Portugáliában tárgyaltak. Szlovénia kivételével erre mindenhol vállalati szinten került sor. Németországban csupán egy megállapodásról számoltak be a hagyományos vasúttársaság egyik leányvállalata vonatkozásában. Olaszországban, Franciaországban és Hollandiában nem jött létre megállapodás a hagyományos vasúttársaságokkal. Szlovéniában nemzeti szintű megállapodás

született. A lakóhelyen kívüli pihenőidőért járó kompenzációról az információk szerint csupán hat tagállamban állapodtak meg (Magyarország, Románia, Szlovénia, Luxemburg, Franciaország és Olaszország).
A lakóhelyen kívüli pihenőidő során a munkavállalók számára biztosított kényelemről mindössze kilenc tagállam (Magyarország, Litvánia, Románia, Szlovénia, Belgium, Svédország, Olaszország és Spanyolország) jogszabálya rendelkezik. Dánia e helyett kollektív szerződésekben szabályozza e kérdést.
Egyes tagállamokban (Cseh Köztársaság, Észtország, Magyarország, Litvánia, Románia, Ausztria, Belgium, Németország, Hollandia, Egyesült Királyság és Svédország) a határokon átnyúló interoperábilis feladatokat ellátó vasúti munkavállalók lakóhelyen kívüli napi pihenőidejére a kizárólag belföldi járatokon dolgozó vasúti alkalmazottakra vonatkozóktól eltérő szabályok alkalmazandók.

Mérlegelendő szempont a „lakóhely” fogalmának meghatározása. Erről a megállapodás aláírói is egyeztettek, mivel a tárgyalások a francia szöveg alapján zajlottak, amelyben a „résidence normale du personnel mobile” (az utazó személyzet rendes tartózkodási helye) kifejezés szerepel. Az aláírók 2009. június 10-i közös levelükben egyértelműsítették, hogy „a vasúti ágazatban a francia „*»résidence normale du personnel mobile« kifejezés jelentése nem az érintett munkavállaló saját otthonához/lakóhelyéhez, hanem az őt foglalkoztató munkahelyhez (telephely/Dienstort) kapcsolódik”*. Ennek alapján a németországi szabályokban a „lakóhely” nem az érintett alkalmazottak magánlakóhelyének, hanem annak a telephelynek felel meg, ahová munkaviszonyuk értelmében tartoznak („Dienstort”).

3.3. 5. szakasz: Munkaközi szünetek

A munkaközi szünetekre vonatkozó rendelkezések különbséget tesznek a járművezetők és a kísérőszemélyzet között.

– Második járművezető hiányában a járművezetők nyolc órát meghaladó munkaidő esetén legalább 45 perces, 6–8 órás munkanap esetén pedig legalább 30 perces szünetre jogosultak. Egy munkanapon belül a szünet egy részét a munkaidő harmadik és hatodik órája között kell kiadni. Ha második járművezető is van, a munkaközi szünetet nemzeti szinten kell szabályozni.

– A kísérőszemélyzet számára legalább 30 perces szünetet kell biztosítani, ha a munkaidő hat óránál hosszabb.

A munkaközi szünetekre vonatkozó követelmények átültetése

A második járművezető jelenléte esetén érvényes kivételt 14 tagállamban alkalmazzák, a jelek szerint azonban a Cseh Köztársaságban, Bulgáriában, Dániában, Magyarországon, Szlovákiában, Ausztriában, Belgiumban, Írországban, Luxemburgban és Svédországban nem.

Az Egyesült Királyság, Lettország, Lengyelország és a Cseh Köztársaság az átültetéskor a szakasz szövegétől eltérő megfogalmazást használt.

Lettországban az interoperábilis szolgáltatásokat nyújtó nemzetközi vonatokon két járművezető teljesít szolgálatot. A munkaközi szünetekkel kapcsolatos szabályok tehát nem alkalmazandók. A Cseh Köztársaság e tekintetben a munkaidőről szóló saját nemzeti jogszabályát alkalmazza. Az irányelvet átültető kormányrendeletben[3] azonban a legalább hat órán át folyamatosan egyedül dolgozó vasúti alkalmazottak számára kötelező szünetet írnak

[3] 589/2006. sz. cseh kormányrendelet.

elő, noha ennek hosszát nem határozzák meg. Lengyelország erről a szakaszról nem rendelkezik. Nemzetközi szolgáltatások esetében az Egyesült Királyság eltérő szabályokat ír elő a munkaközi szünetekre vonatkozóan: *„legalább 30 perc, ha az egyedüli járművezető munkaideje – a vonatkésésektől és a menetrendi követelményektől függően – legalább hat óra, de a 4. rendeletben foglaltakkal összhangban időpontja és időtartama minden esetben megfelelő ahhoz, hogy a munkavállaló ténylegesen kipihenhesse magát. A hat óránál hosszabb munkaidőben dolgozó más járművezetők (belföldi járművezetők) esetében 20 perces szünetet, vagy ha erre nincs lehetőség, ennek megfelelő kiegyenlítő pihenőidőt vagy az egészség- és biztonságvédelem más formáját kell biztosítani”*. Az Egyesült Királyságban nincs olyan szabály, amely előírná, hogy nyolc óránál hosszabb munkaidő esetén legalább 45 perces szünetet kell biztosítani.

Dánia ezt a követelményt kollektív szerződések útján érvényesíti.

Nyolc tagállamban (Cseh Köztársaság, Dánia, Magyarország, Lengyelország, Ausztria, Hollandia, Görögország és Portugália) a munkaközi szünetek késés esetén nem módosíthatók. Lettországban egyszerre két járművezető dolgozik, ezért ez a szabály nem alkalmazandó. Franciaországban a kérdést a hatályos rendszer függvényében eltérően kezelik: a hagyományos vasúttársaság esetében a munkaközi szünetek a késések miatt nem változtathatók, míg a többi vasúti szolgáltatókra vonatkozó törvény engedélyezi annak módosítását.

Tizenhat tagállam szó szerint átvette a munkaközi szünetek ütemezéséről szóló rendelkezéseket.

Három tagállam (Cseh Köztársaság, Luxemburg és az Egyesült Királyság) eltérő megfogalmazással hasonló szabályt ír elő. Az Egyesült Királyságban például a következőt: *„A munkaidő harmadik és hatodik órája között legalább 15 perces szünetet kell ütemezni”*. Bulgáriában, Lengyelországban és Ausztriában sem ez, sem hasonló szabály nem alkalmazandó. Franciaországban ez a szabály csak a hagyományos vasúttársaságtól eltérő vasúti árufuvarozókra vonatkozik. Mivel Lettországban egyszerre két járművezető dolgozik, ez a szabály nem alkalmazandó.

A kísérőszemélyzetre vonatkozó szabályt közel valamennyi tagállamban végrehajtják.

3.4. 6. szakasz: Heti pihenőidő

A határokon átnyúló szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók (azaz a járművezetők és mások) a hétnapos időszakonként járó napi pihenőidőszakokon túl legalább 24 óra időtartamú megszakítás nélküli heti pihenőidőre jogosultak. Az ötvenkét 24 órás pihenőidőn kívül további 52 ilyen pihenőidőt, azaz összesen száznégy 24 órás pihenőidőszakot kell biztosítani. Ezeket az időszakokat úgy kell ütemezni, hogy legalább 12 alkalommal két 24 órás pihenőidő kövesse egymást, hogy a kétnapos/kettős pihenőidő hétvégére essen, és hogy további 12 alkalommal két ilyen pihenőidőszak szintén egymást kövesse, ezeknek azonban már nem kell szombatra vagy vasárnapra esniük.

A heti pihenőidőre vonatkozó követelmények átültetése

Közel valamennyi tagállam beillesztette ezeket a szabályokat nemzeti jogszabályaiba. Lengyelországban az utazó munkavállalók 35 óra (az irányelvben foglaltnál egy órával kevesebb) pihenőidőre jogosultak. Luxemburg másképp szabályozza a heti pihenőidőszakot, és különbséget tesz a nagy távolságok és a rövid távolságok között. Rövid távolságnak

minősülnek a 15 km-nél rövidebb utak (amelyek esetében a megállapodás/irányelv alkalmazása az 1. szakasz értelmében nem kötelező). Nagy távolság esetén a szabályok megegyeznek az irányelvben foglaltakkal.

3.5. 7. szakasz: Vezetési idő

A vezetési idő, vagyis az az időtartam, amely alatt a járművezető felelős, nappali műszak esetében nem haladhatja meg a kilenc órát, éjjeli műszak esetében pedig a nyolc órát. A vezetési idő hossza kéthetes időszakonként legfeljebb 80 óra lehet.

A vezetési időre vonatkozó követelmények átültetése

Mivel az egyik legfőbb kockázat a fáradtság, a munkaidő a munkakörülmények fontos tényezője. Határokon átnyúló szolgáltatások esetén súlyosbíthatja a problémát, ha nincsenek jelen az adott vállalatnál dolgozó munkatársak, különösen az áruszállító vonatokon, ahol az egyedüli járművezetőn kívül más személyzet nem tartózkodik. Az ismeretlen helyszín és az idegen nyelvi környezet a támogatás valós vagy érzékelt hiányához vezethet. Ilyen különleges helyzetben indokolt lehet a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről szóló 89/391/EGK irányelv[4] keretében végzett, a határokon átnyúló szolgáltatásokra vonatkozó célzott kockázatértékelés és bevált gyakorlati iránymutatás.

Az irányelvet átültető tagállamok közül mindössze kettő használt az e szakasz szövegétől eltérő megfogalmazást. Lengyelország nem szabályozza a napi vagy heti vezetési idő maximális hosszát, de munkaügyi törvényében legfeljebb 40 órás munkahetet ír elő. Ez azt jelenti, hogy a vezetési idő nem lépi túl ezt a határértéket. Lettországban a járművezetők egyaránt nyújtanak belföldi és nemzetközi szolgáltatásokat, tehát nem kizárólag határokon átnyúló feladatokat látnak el. Interoperábilis szolgáltatások esetén ezért a járművezetők egy kéthetes időszakban legfeljebb 80 órát vezetnek.

Hét tagállam (Észtország, Szlovénia, Ausztria, Írország, Dánia, Görögország és Olaszország) átvette az éjszakai műszak irányelvben foglalt meghatározását. Tizennyolc tagállam ettől eltérő definíciót alkalmaz. Számos tagállam tágabban értelmezi az éjszakai időt, ami kedvez a munkavállalóknak. Szlovákia, Románia, Magyarország, Bulgária, Lettország és Spanyolország meghatározása szerint az éjszaka a 22 órától reggel 6 óráig tartó időszak. Svédország és Németország esetében ez 23 óra és reggel 6 óra, Hollandia esetében pedig éjfél és reggel 7 óra közé esik. Franciaországban különbözik a hagyományos vasúttársaság (éjszakai idő: 23 óra és reggel 6 óra között) és a többi vasúti árufuvarozó (éjszakai idő: 22 óra és reggel 5 óra között) meghatározása. A Luxemburgban alkalmazott definíció kedvezőtlenebb a munkavállalók számára: itt az éjszakai idő (járművezetők esetében) az éjjel 1 óra és reggel 4 óra közötti időszak.

Tizenkét tagállam: a Cseh Köztársaság, Bulgária, Magyarország, Lettország, Lengyelország, Szlovákia, Németország, Luxemburg, Hollandia, az Egyesült Királyság (beleértve Észak-Írországot), Franciaország és Spanyolország saját meghatározását használja az „éjszakai műszak” fogalmára. Szlovákiában éjszakai műszak minden olyan műszak, amelynek nagyobb része 22 óra és reggel 6 óra közé esik; Lettországban és Németországban az éjszakai műszak a legalább két óra éjszakai időt (lásd fent), míg Hollandiában és Bulgáriában a legalább három óra éjszakai időt magában foglaló műszak. Franciaországban az árufuvarozókra vonatkozó

[4] A Tanács 1989. június 12-i 89/391/EGK irányelve a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről *(HL L 183., 1989.6.29., 1. o.).*

jogszabály értelmében „*a 22 óra és reggel 5 óra között végzett munka éjszakai munkának minősül*”, és ugyanez igaz Magyarországon is. Ez a fogalommeghatározás kedvezőbb a munkavállalók számára. Egyes tagállamokban, például az Egyesült Királyságban nem rendelkeznek kifejezetten az éjszakai műszakról. Luxemburgban a meghatározás a munkavállalók szempontjából kedvezőtlenebb: itt (járművezetők esetében) az éjjel 1 óra és reggel 4 óra között kezdődő műszak számít éjszakainak. Ez azt jelenti, hogy a 23 órától reggel 7 óráig tartó hagyományos éjszakai műszakot *nem* éjszakai műszakként határozzák meg. Ezzel szemben a reggel 4 óra előtt kezdődő hajnali műszakot *igen*.

3.6. 8. szakasz: Ellenőrzések

Létre kell hozni egy olyan rendszert, amely legalább egy évig nyilván tartja a napi munka- és pihenőidőket.

Az ellenőrzésekre vonatkozó követelmények átültetése

Az irányelvet átültető valamennyi tagállam kötelezően előírja az utazó munkavállalók napi munkaidejének és pihenőidejének (legalább egy éven át tartó) nyilvántartását. Több olyan észrevétel érkezett, amelyek szerint e követelmény gyakorlati végrehajtása nehézségekbe ütközik. Az információk szerint a hatóságok számára gondot okozhat a más tagállamokban tárolt nyilvántartásokhoz való gyors hozzáférés, így nem kapnak átfogó képet arról, ha egy járművezetőt több piaci szereplő is foglalkoztat.

A legtöbb tagállam meghatározott szankciókat (a hagyományos vasúttársaság tekintetében) kivéve Magyarországot, Lengyelországot és Franciaországot. A vasúti árufuvarozással foglalkozó egyéb (magán-)vállalatokra vonatkozó francia jog nem ír elő szankciókat.

4. AZ IRÁNYELVBEN FOGLALT RENDELKEZÉSEK GYAKORLATI HATÁSÁNAK ÉRTÉKELÉSE

4.1. Úton az egységes európai vasúti térség felé – a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatások jelentősége

A Bizottság az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”[5] című fehér könyvében tíz célt fogalmaz meg a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonnyá tételéhez. Ezek egyike, hogy „2030-ra a 300 km-nél nagyobb távolságú közúti árufuvarozás 30 %-át, 2050-re pedig 50 %-át más közlekedési módoknak, például a vasúti vagy a vízi közlekedésnek kell átvállalnia”.

A fehér könyv szerint ugyanakkor a vasúti szolgáltatások valódi belső piaca, azaz az egységes európai *vasúti* térség még nem valósult meg. A következő évtizedben az a cél, hogy – a közlekedési módok és a tagállamok között még meglévő akadályok leépítésével, az integrálódás folyamatának megkönnyítésével, valamint nemzetközi és multimodális piaci szereplők megjelenésének előmozdításával – egységes európai közlekedési térség jöjjön létre. E célból egy negyedik vasúti csomagot irányoznak elő. A vasúti rendszerek olyannyira sokfélék, hogy az ilyen szolgáltatások előtt álló – a munkakörülményekre vonatkozó különböző követelményektől eltérő – akadályok jelentősen befolyásolják a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatások érvényesülését. Az egy vagy több határon átnyúló közlekedési

[5] COM(2011) 0144 végleges.

szolgáltatást nyújtani kívánó vasúttársaság számtalan műszaki, jogi és adminisztratív korlátba ütközik.

Az Unión belüli vasúti árufuvarozás 2007 óta mind a belföldi, mind a nemzetközi szolgáltatások tekintetében teljes körűen liberalizált. Ez azt jelenti, hogy bármely engedéllyel rendelkező uniós vasúttársaság pályázhat kapacitásra, és Unió-szerte nyújthat belföldi és nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat, amennyiben rendelkezik a szükséges biztonsági tanúsítvánnyal. 2010-ben a liberalizációt a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló 913/2010/EU rendelet elfogadása követte. **Ez a rendelet** a nemzetközi vasúti árufuvarozási folyosók létrehozásának és megszervezésének szabályait határozza meg, valamint megállapítja a távolsági árufuvarozási folyosók kezdeti listáját. Az uniós nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piaca 2010. január 1-je óta liberalizált. A kizárólag belföldi személyszállítási szolgáltatások piacát még nem nyitották meg a határokon túli verseny előtt. Az árufuvarozási szolgáltatásoknak osztozniuk kell a TEN-T hálózaton a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatásokkal, valamint a hagyományos személyszállító vonatokkal. Az ERTMS bevezetése elősegíti a kereskedelmi sebességre, a menettávra és a menetidőre vonatkozó követelmények szempontjából igencsak eltérő szolgáltatások integrálását.

Jogi értelemben a következőkre van szükség ahhoz, hogy egy vasúttársaság beléphessen a nemzetközi piacra, és mozdonyokkal vagy járművezetőkkel ténylegesen átlépje a határt:

a gördülőállomány, különösen a mozdonyok jóváhagyása, amelyet tagállami szinten végeznek;
a szolgáltatások által érintett tagállamok által (külön-külön) kiállított biztonsági tanúsítványok; és
a vasúti járművezetők vezetői engedélye.

2011. október 27-e óta a vasúti járművezetőknek kötelezően rendelkezniük kell nemzetközi vezetői engedéllyel és tanúsítvánnyal (2007/59/EK irányelv).

Mindemellett a határokon átnyúló szolgáltatásnyújtáshoz a nemzetközi járatok üzemeltetéséhez kapcsolódó számos műszaki feltételnek is teljesülnie kell a személy- és áruszállítás terén egyaránt (nyomtávok, villamosítás, jelző- és biztonsági rendszerek). A tagállamok közötti összesen 37 országhatár közül 35 országpár esetében a határnál találkoznak a vasútvonalak. Ezzel szemben valamennyi műszaki kérdést figyelembe véve 2011-ben a személyszállító vonatok 19 szomszédos országpár, az áruszállító vonatok pedig 17 országpár esetében lépték át a határt. Az interoperabilitásról és a biztonságról szóló irányelveken alapuló uniós szabályozás kitér ezekre a műszaki kérdésekre.

Mivel a járművezető-váltás mindössze néhány perces művelet, a vonat mozdonyának cseréje hosszabb időt vesz igénybe. A vasúttársaságok (különösen a magánvállalatok) a határokon átnyúló feladatokat ellátó járművezetők által nyújtott szolgáltatások bevezetése előtt rendszerint költség-haszon elemzést végeznek. A költség-haszon elemzés megvizsgálja a határon áthaladó vonatok számát és a határátlépési gyakoriságot, valamint az útvonalak hosszát, az interoperábilis mozdonyok költségeit és elérhetőségét (szempont lehet, hogy az újjal szemben előnyösebb régi mozdonyt használni), továbbá a munkaerőköltségeket (a vezetői engedélyekhez szükséges továbbképzés, fizetések és a külföldi szállás költségei). A döntést azonban nem minden esetben költség-haszon elemzés alapján hozzák meg. A személyszállítás terén a hagyományosabb vasúttársaságok körében máig érvényesek lehetnek azok a két tagállam közötti vonatjáratokra vonatkozó megállapodások, amelyek a határon előírják a mozdony- és vezetőcserét.

4.2. A határokon átnyúló interoperábilis vasúti szolgáltatások hatása a munkavállalói mobilitásra

A vasúti ágazatban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatások működését döntően befolyásolják a munkaszervezési intézkedések. A vonattal együtt nem minden esetben lépik át a határt a munkavállalók is. Egészen pontosan ötféle lehetőség van:

A vállalat más tagállamokban foglalkoztat munkavállalókat: Amennyiben egy piaci szereplő a határ mindkét oldalán rendelkezik alkalmazottakkal, a személyzetet a határon leváltják, így ott csak a vonat halad át.

A vállalat más vállalatoktól vagy munkaerő-kölcsönző cégtől vesz át munkavállalókat: Ebben az esetben is a vonat lépi át a határt, annak személyzete nem.

Más vállalattal kialakított partnerség – a munkavállalók nem lépik át a határt: E lehetőség értelmében partnerség jön létre egy másik vállalattal egy olyan adott nemzetközi útvonal megosztására, ahol a saját tagállamukban az egyes vállalatok felelnek a munkavállalók alkalmazásáért, noha interoperábilis mozdonyokkal dolgoznak.

Más vállalattal kialakított partnerség – a munkavállalók átlépik a határt: Egy további modell szerint a szomszédos tagállamok gazdasági szereplői közötti partnerség keretében e szereplők a teljes útvonalat üzemeltetik, a határon történő személyzetcsere nélkül.

A saját munkavállalók lépik át a határt: Az utolsó lehetőség értelmében a gazdasági szereplő saját alkalmazottjai interoperábilis járatokon a határ 15 kilométeres körzetén túl átlépik a határt. Ez kétféleképpen valósulhat meg: a munkavállalók csak olyan távolságra utaznak a határon túl, hogy még aznap visszatérhessenek, illetve ennél távolabb utaznak, és lakóhelyüktől távol töltik a pihenőidőt.

Az első három lehetőség esetében a vállalat saját munkavállalói nem lépik át a határt, így az irányelv nem alkalmazandó. A vállalatot ennélfogva a belföldi szabályok kötelezik. Ebből következően az irányelvben a lakóhelyen kívüli pihenőidők számára vonatkozó korlátozások nem alkalmazandók, noha egyes tagállamokon belül előfordulhatnak nagy távolságok és hosszú utak. A nemzeti szabályoktól és a kollektív szerződésektől függ, hogy a korlátozások az irányelvben előírtnál kevésbé szigorúbbak-e. A nemzetközi környezetben dolgozó munkavállalók esetében további kérdésként merül fel a fizetéskiegészítés/kompenzáció, amely a nemzetközi munka tekintetében számos tagállamban egységes. A vállalatoknak ezenfelül nem szükséges két külön biztonsági tanúsítványt kiállítaniuk járművezetőik részére, ellenben utóbbiaknak több nyelvet kell beszélniük.

Érdemes kiemelni a határokon átnyúló szolgáltatás és a kabotázs különbségeit. E dokumentum alkalmazásában határokon átnyúló szolgáltatás alatt olyan vonatjáratok értendők, amelyek egy adott tagállamból indulva másik tagállamba érkeznek vagy egy egyszeri járat részeként a visszatérés előtt egy másik tagállam állomásait is kiszolgálják. Kabotázsszolgáltatások esetében a külföldi vállalat által üzemeltetett járat indulása és érkezése ugyanazon tagállamban történik. Utóbbi esetben az irányelv nem alkalmazandó. Noha ilyenkor is adott a határokon átnyúló vonatkozás, vagyis az a tény, hogy a szolgáltatást kezelő piaci szereplő a szolgáltatásnyújtás helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban található, az irányelv alkalmazásában ez a szolgáltatás nem határokon átnyúló jellegű, mivel maga a vonat nem lépi át a határt.

Az alkalmazottak csak a két utolsó esetben lépik át a határt, és az irányelvet csak ezekben az esetekben kell alkalmazni. Ennélfogva a piaci szereplők számos különféle módon üzemeltethetnek határokon átnyúló szolgáltatásokat anélkül, hogy a munkavállalók a vonattal együtt átlépnék a határt, az irányelv tehát sok esetben nem alkalmazandó a határokon átnyúló szolgáltatásokra.

Az irányelv ezenkívül csak akkor alkalmazható egy adott szolgáltatásra, ha rendelkezésre állnak az annak ellátására, azaz a tényleges határokon átnyúló munkavégzésre alkalmas munkavállalók. A legalább két tagállamban történő munkavégzésre engedéllyel rendelkező uniós mozdonyvezetők száma becslések szerint[6] 5000 és 7000 között van, ami a teljes, közel 93 000 fős európai uniós vasúti járművezetői állomány kevesebb mint 10 %-a. Nehezebb megbecsülni, hogy rajtuk kívül hány további munkavállaló lát el határokon átnyúló feladatokat. A kalauzok számát[7] 6000-re becsülik abból a feltételezésből kiindulva, hogy minden személyszállítást végző járművezetőre átlagosan két aktív kalauz jut. E kalauzok többsége ugyanakkor csak munkaidejük egy részében végez határokon átnyúló munkát. A kalauzokon kívül egyes személyszállító vonatokon az utasokat kiszolgáló kísérőszemélyzet is jelen van. Ide tartoznak a bár alkalmazottjai, az étkezőkocsikban dolgozó ellátószemélyzet vagy az éjszakai vonatokon az ágyazást végző és a reggelit felszolgáló személyzet. Az ilyen alkalmazottak számára vonatkozóan nincsenek becslések.

Az előrejelzések szerint a határokon átnyúló szolgáltatások a műszaki akadályok csökkenése és az interoperábilis gördülőállomány növelése nyomán folyamatosan bővülni fognak. Minderre nem csupán a határokon átnyúló szolgáltatások érdekében, hanem egyúttal az elavult berendezések rendes felújításának és cseréjének részeként kerül sor. A határokon átnyúló vasúti szolgáltatások jövőbeni szintjét ugyanakkor döntően meghatározza majd, hogy milyen mértékű piaci részesedést tud kivívni magának ez a közlekedési mód más közlekedési módokkal, például a légi vagy a közúti szállítással szemben.

Az uniós vasúti politika egyik hatásaként előfordulhat az is, hogy az európai vasúti piac összefonódások és felvásárlások révén egyre integráltabbá válik. Ennek eredményeképpen több európai szintű piaci szereplő jönne létre, amelyek európai szinten versenyeznének egymással.

---

6 Lásd az e jelentéshez alapul szolgáló, fent említett tanulmányt.

7 A vonatszemélyzet azon tagjai, akik a személyszállító vonatokon a jegyeket ellenőrzik (és bizonyos esetekben jegyet értékesítenek).

4.3. Az irányelv szociális hatása

Az irányelv átültetése során összesen 14 tagállamban (Bulgária, Magyarország, Románia, Ausztria, Belgium, Németország, Írország, Hollandia, Egyesült Királyság, ezen belül Észak-Írország, Svédország, Görögország, Olaszország, Portugália és Spanyolország) nőtt a munkavállalói védelem szintje. A szociális hatás érezhetőbb volt ott, ahol az irányelv végrehajtása előtt meglévő, határokon átnyúló közlekedésre vonatkozó nemzeti előírások alacsonyabb mértékű védelmet biztosítottak a munkavállalók számára. Egyes vállalatoknak például a nappali vezetési időt 10/11 óráról 9 órára, az éjszakai vezetési időt pedig 8 órára kellett csökkenteniük, ami várhatóan enyhíteni fogja az egészségügyi és biztonsági kockázatokat. Mivel az irányelv korlátozza a vezetési időt, megelőzheti, hogy a munkáltatók a jövőben hosszabb munkaidőt próbáljanak kialkudni, és ezáltal védi a munkavállalókat (és a vállalatokat) a hosszú munkaórákkal és a fáradtsággal járó kockázatokkal szemben. A jelek szerint sehol nem történt visszaesés.

A legtöbb tagállam egyetlen jogszabályban rendelkezik a belföldi és nemzetközi vasúti személyzetről. Mások a belföldi vasúti személyzetre külön jogszabályokat alkalmaznak. A különbségek többek között az alábbiakra vonatkoznak: lakóhelyi napi pihenőidő (Hollandia és az Egyesült Királyság belföldi szolgáltatások esetében nem rendelkezik ilyenről); vezetési idő; munkaközi szünetek (az Egyesült Királyság belföldi szolgáltatások esetében rövidebb időszakot ír elő); valamint a lakóhelyen kívüli pihenőidő (a Cseh Köztársaság, Litvánia, Hollandia és az Egyesült Királyság belföldi szolgáltatások esetében nem ír elő ilyet).

Az irányelv végrehajtása szempontjából legkritikusabb kérdés a lakóhelyen kívüli napi pihenőidők száma volt. A megállapodás 4. szakasza úgy rendelkezik, hogy a lakóhelyen kívüli pihenőidőt lakóhelyi napi pihenőidőnek kell követnie (lásd a 3.2. pontot). A szociális partnerek ugyanakkor nemzeti vagy vállalati szinten megállapodhatnak egy második lakóhelyen kívüli pihenőidőről. Erről a második lakóhelyen kívüli pihenőidőről csak nyolc tagállamban: Németországban, Magyarországon, Romániában, Szlovéniában, Hollandiában, Franciaországban, Olaszországban és Portugáliában tárgyaltak. A 3.2. pontban foglaltak szerint ugyanakkor ez az említett tagállamokban gyakran csak bizonyos piaci szereplőket érint. A kérdés megosztotta a vasúti ágazatbeli szociális partnereket, és uniós szinten nem sikerült megegyezésre jutni.

A lakóhelyen kívüli napi pihenőidők számára vonatkozó korlátozást különösen a hosszú útvonalakat üzemeltetni kívánó kisebb piaci szereplők érzékelik. A nagyobb piaci szereplők több személyzeti erőforrással rendelkeznek. Gyakran a határ mindkét oldalán foglalkoztatnak munkavállalókat, vagy „hagyományos együttműködési megállapodást” kötnek más tagállamok más piaci szereplőivel. Ezek az alternatívák enyhítik e korlátozás hatását. A lakóhelyen kívüli, egymást követő pihenőidőszakok számának növelése a legtöbb munkáltató számára nagyobb vezetési szabadságot és rugalmasságot biztosítana. Más, alacsony fizetést adó tagállamokban letelepedett munkáltatók esetében megkönnyítené földrajzi elérésük kibővítését és azt, hogy több régióban is bekapcsolódjanak a versenybe.

A munkavállalók képviselőinek a többsége a munka és a magánélet egyensúlyát rendkívül kedvezőtlenül befolyásoló tényezőnek tekinti a lakóhelytől távol töltött időszakokat. A hosszú belföldi útvonalakkal rendelkező tagállamokban azonban, ahol a belföldi vasúti szolgáltatások keretében megszokott a többnapos, lakóhelytől távoli tartózkodás, a kérdéssel kapcsolatos változások hatása számottevően enyhébb. Egyes szakszervezeti képviselők szerint ezenkívül a

külföldi járatokon való szolgálatteljesítésért járó magasabb fizetés lehetősége növelheti a huzamosabb ideig külföldön végzett munka vonzerejét.

Ez a szempont nagyobb jelentőséget nyerhet a vasúti árufuvarozási folyosók esetében (lásd a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat létrehozásáról szóló 913/2010/EU rendeletet), amelyek jellemzően hosszú, határokon átnyúló útvonalak.

4.4. Az irányelv gazdasági hatása

A 4.2. pontban említettek szerint a nemzetközi üzemeltetésnek csak egyik módja a munkavállalók határokon túlra küldése. Az irányelv ennélfogva nem alkalmazandó mindenfajta nemzetközi vasúti szállítási vállalatra vagy útvonalra. Az érintett munkavállalók száma ezenkívül alacsony a vasúti ágazatban dolgozók teljes létszámához viszonyítva. Ráadásul az ilyen szabályok esetleges gazdasági hatása korlátozott, mivel az emberi erőforrások becslések szerint a határokon átnyúló vasúti árufuvarozási üzletág összes működési költségnek átlagosan 8,5 %-át teszik ki. A megállapodás nyomán megemelkedő személyzeti költségek hatása ezért elhanyagolható más működési, például az energia- vagy infrastruktúraköltségekkel összehasonlítva.

A védelem korábban meglévő szintjével együtt vizsgálva megállapítható, hogy a gazdasági hatás mérsékelt. Az irányelv költséghatása valamivel nagyobb volt ott, ahol a határokon átnyúló közlekedésre vonatkozó meglévő nemzeti előírások kevésbé védték a munkavállalókat, és ezért az irányelv hatálybalépését követően kiigazításokra volt szükség.

Ami a vasúti szállítás jövőbeni gazdasági fejlődésére gyakorolt hatást illeti, az irányelvből fakadó szabályozási változások szerepe jóval kisebb az olyan tényezőkénél, mint a vasúti ágazatbeli műszaki fejlesztések, a vasúti piac liberalizációjának folyamata vagy a munkavállalók Európai Unión belüli szabad mozgása. A vasúti ágazat szervezését és a személyzet határokon átnyúló szolgáltatásokhoz történő hozzárendelését az irányelvnél jóval fontosabb tényezők befolyásolják. Ugyanakkor ott, ahol nincsenek műszaki akadályok és a piacok liberalizáltak, a piaci szereplők, különösen a kisebb vasúti árufuvarozók úgy érezhetik, hogy a 4. szakaszban a lakóhelyen kívüli pihenőidő tekintetében előírt korlátozások korlátozzák őket. Ez arra utalhat, hogy az irányelv hatásai teljes körűen majd csak a műszaki akadályok további csökkentésekor és több nemzetközi járat tényleges üzembe állásakor fognak megmutatkozni.

Noha a gazdasági hatás a fentiek alapján korlátozottnak tekinthető, az irányelv olyan minimumszabályt rögzített, amely a szociális partnerek megállapodása útján jött létre. Az irányelv egyenlő feltételeket biztosít, ami önmagában is fontos cél. Végül pedig az utazó munkavállalók minőségi foglalkoztatásának támogatásával az irányelv egyúttal elősegíti a szolgáltatások színvonalának javítását.

4.5. Az irányelv hatásával kapcsolatos következtetések

A jelek szerint a szociális és gazdasági hatások összességében korlátozottak. E tekintetben a legfontosabb a lakóhelyen kívüli pihenőidőről szóló 4. szakasz. A munkáltatókat érő hatást azonban még ebben az esetben is enyhítik a nemzetközi vasúti szállítás megszervezéséhez rendelkezésre álló alternatív módok, amihez nem szükséges, hogy a határon áthaladó vonattal együtt az azon szolgálatot teljesítő munkavállalók is átlépjék a határt. A munkavállalói képviselők többsége nem ért egyet a lakóhelyen kívüli pihenőidők számának növelésével, mivel úgy vélik, hogy az kedvezőtlenül befolyásolja a munka és a magánélet közötti egyensúlyt. Néhány esetben azonban (Magyarország, Románia, Szlovénia, Hollandia,

Franciaország, Olaszország és Portugália) kollektív szerződést kötöttek az előzőt közvetlenül követő második lakóhelyen kívüli pihenőnapról.

5. A LEHETSÉGES ADMINISZTRATÍV TERHEK ÉRTÉKELÉSE

Tekintettel az irányelv elfogadásakor már hatályban lévő szabályozások jellegére, az irányelv nem növelte lényegesen az adminisztratív terhek meglévő mértékét.

A legtöbb rendelkezés korlátozza a személyzet elérhetőségét, ezáltal pedig a vezetési szabadságot és rugalmasságot. Ezek nem adminisztratív terhek, mivel nem igényelnek adminisztratív alaki követelményeket. Csak a nyilvántartásra vonatkozó rendelkezések tekinthetők igazgatási terhekkel járó rendelkezésnek, amennyiben a munkáltatók kötelesek olyan alaki követelményeket magukban foglaló további intézkedéseket hozni, amelyekre ilyen követelmények hiányában nem lenne szükség.

A társadalom egésze számára az említett kötelezettségeknek több előnyük van, mint amennyi hátránnyal járnak, figyelembe véve a fáradtság okozta vasúti balesetek lehetséges katasztrofális következményeit.

6. A TAGÁLLAMOK ÉS A SZOCIÁLIS PARTNEREK ÁLTAL AZ E JELENTÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ KONZULTÁCIÓK SORÁN FELVETETT KÉRDÉSEK

A tagállamok nem számoltak be problémákról, nem tettek fel kérdéseket, és konkrét kéréseket sem fogalmaztak meg.

Hivatalos konzultációt folytattak a szociális partnerekkel a jelentéstervezetről. Ketten közülük 2012 júliusában visszajelzést küldtek. Az ő esetükben az egyetlen észrevételeket kiváltó ellentmondásos kérdés a lakóhelyen kívüli napi pihenőidőről szóló 4. szakasz.

Az *Európai Vasúti Közösség* (CER) felhívja a figyelmet az irányelv által nyújtott jogbiztonságra. Rámutat arra, hogy a legtöbb munkáltató növelni kívánja a lakóhelyen kívüli pihenőidők számát, és kiemeli azokat a nyilvánvaló korlátozásokat, amelyekkel ez a szakasz a piaci szereplők, különösen a kisebb szereplők rugalmasságát csökkenti. Törekszik a 4. szakasszal kapcsolatos tárgyalások újbóli megnyitására, noha elismeri, hogy munkavállalói oldalon az európai szintű szociális partnerek hivatalos álláspontjuk szerint ellenzik ezt a változást, még akkor is, ha egyes nemzeti munkavállalói képviselők kevésbé tartják aggályosnak a lakóhelyen kívüli, egymást követő napi pihenőidők számának növelését. A CER megjegyzi ezenkívül, hogy valamennyi közlekedési mód számára egyenlő feltételeket kell biztosítani, és hogy egyetlen közlekedési módra sem vonatkozik ilyen kötelező erejű szociális szabályozás.

Az *Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége* (ETF) üdvözli, hogy a megállapodás végrehajtása igen sok tagállamban javította a munkavállalói védelem szintjét. Megállapítja, hogy jelenleg csak a (háromszöget vagy sokszöget bezáró útvonalakon zajló) kabotázsműveletek során lehet szükség 48 óránál hosszabb folyamatos külföldi tartózkodásra. Az ETF szerint a 4. szakasz nem jelent akadályt a határokon átnyúló szolgáltatások előtt, és ezért nincs szükség annak módosítására. Az ETF-et aggodalommal tölti el, hogy 5 tagállam csak a járművezetőkre vonatkozóan hajtotta végre a szabályokat, és azok a kísérőszemélyzetre nem vonatkoznak. Úgy véli ezenkívül, hogy az ellenőrzéseket illetően intézkedésekre van szükség a hatóságok feladatainak és hatásköreinek tisztázása, valamint a határokon átnyúló igazgatási együttműködés javítása érdekében. Menetíró készülékek használatát javasolja.

7. KÖVETKEZTETÉSEK

A 2005/47/EK irányelv legfőbb hatása annak biztonsági hálóként betöltött szerepében áll. Megelőzi a munkakörülményekkel, különösen a munkaidővel kapcsolatos kedvezőtlen versenyt, mivel olyan harmonizált alsó küszöbértéket határoz meg, amelyet minden piaci szereplőnek be kell tartania. Egyenlő feltételeket biztosít és elejét veszi a tisztességtelen versenynek.

Nincs arra utaló információ, hogy az irányelvben előírt szabályok jelentősen akadályoznák a vasúti ágazatbeli határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat. Ezt részben az magyarázhatja, hogy jelenleg kevés olyan helyzet fordul elő, ahol ezeket a szabályokat ténylegesen alkalmazni kell (ahol a vonaton dolgozó személyzet átlépi a határt). Az ilyen szolgáltatások várható elterjedésével elképzelhető, hogy a kisebb piaci szereplők a jövőben nagyobb jelentőséget tulajdonítanak majd ezeknek az előírásoknak.

A Bizottság tervei szerint megfelelő intézkedéseket fog hozni az irányelv végrehajtásához kapcsolódóan meghatározott kérdések és problémák, valamint az irányelv gyakorlati alkalmazásának javítására irányuló javaslatok tekintetében.

A lakóhelyen kívüli napi pihenőidőről szóló 4. szakasz konkrét kérdését illetően a Bizottság azon az álláspontón van, hogy az ágazaton belül egyik oldal sem merítette még ki a rugalmasság szempontjából kínálkozó lehetőségeket, mivel a vártnál kevesebb kollektív szerződés született. Az irányelv lehetővé teszi, hogy ilyen megállapodásokban rugalmasabb feltételeket biztosítsanak a lakóhelyen kívüli pihenőidők száma tekintetében, ami javíthatja a vasúti ágazatbeli határokon átnyúló szolgáltatások interoperabilitását, és elsősorban a kkv-k számára teremthet piaci lehetőségeket. A Bizottság ezért szorgalmazza, hogy a nemzeti és uniós szintű szociális partnerek szükség esetén maradéktalanul éljenek ezzel a lehetőséggel, és a megállapodás 4. szakaszához tartozó lábjegyzetben foglaltak szerint indítsák újra az uniós szintű tárgyalási folyamatot. E tekintetben a Bizottság felkéri a szociális partnereket, hogy tárgyalásaik során vegyék figyelembe a vasúti személyszállítás és árufuvarozás eltérő körülményeit, különösen a kereskedelmi sebességre, a menettávokra és a menetidőre vonatkozó követelmények tekintetében. A Bizottság szorosan figyelemmel fogja kísérni az ilyen tárgyalások alakulását, és két év múlva újabb helyzetértékelést készít.