EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 26.10.2012
COM(2012) 627 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā dalībvalstis īsteno Padomes 2005. gada 18. jūlija Direktīvu 2005/47/EK par Nolīgumu starp Eiropas Dzelzceļa kopienu (*CER*) un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF) par dažiem to mobilo darbinieku izmantošanas nosacījumu aspektiem, kuri sniedz savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumus dzelzceļa sektorā

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā dalībvalstis īsteno Padomes 2005. gada 18. jūlija Direktīvu 2005/47/EK par Nolīgumu starp Eiropas Dzelzceļa kopienu (*CER*) un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF) par dažiem to mobilo darbinieku izmantošanas nosacījumu aspektiem, kuri sniedz savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumus dzelzceļa sektorā

SATURS

1. Ievads ... 3

1.1. Direktīva ... 3

1.2. Direktīvas formāla transponēšana ... 3

1.3. Direktīvas uzraudzība un novērtēšana ... 4

2. Direktīvai pievienotā nolīguma darbības joma un priekšmets ... 4

3. Direktīvai pievienotā nolīguma galvenie rezolutīvie noteikumi ... 5

3.1. 3. klauzula. Diennakts atpūta dzīvesvietā ... 5

3.2. 4. klauzula. Diennakts atpūta ārpus dzīvesvietas ... 5

3.3. 5. klauzula. Pārtraukumi darbā ... 7

3.4. 6. klauzula. Nedēļas atpūtas laiks ... 8

3.5. 7. klauzula. Vadīšanas laiks ... 8

3.6. 8. klauzula. Pārbaudes ... 9

4. Direktīvas noteikumu praktiskās ietekmes novērtējums ... 9

4.1. Virzība uz Eiropas vienoto dzelzceļa telpu — savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumu svarīgums ... 9

4.2. Savstarpējas izmantojamības pārrobežu dzelzceļa pakalpojumu ietekme uz personāla mobilitāti ... 11

4.3. Direktīvas sociālā ietekme ... 13

4.4. Direktīvas ekonomiskā ietekme ... 14

4.5. Secinājumi par direktīvas ietekmi ... 14

5. Iespējamā administratīvā sloga novērtējums ... 15

6. Jautājumi, ko dalībvalstis un sociālie partneri izvirzīja šā ziņojuma apspriešanas gaitā ... 15

7. Secinājumi ... 16

1. IEVADS

1.1. Direktīva

Padomes 2005. gada 18. jūlija Direktīvu 2005/47/EK par Nolīgumu starp Eiropas Dzelzceļa kopienu (*CER*) un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF) par dažiem to mobilo darbinieku izmantošanas nosacījumu aspektiem, kuri sniedz savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumus dzelzceļa sektorā (turpmāk "direktīva")[1], Padome pieņēma, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību 155. pantu (bijušais EK Līguma 139. pants), kurā teikts:

"155. pants (bijušais EKL 139. pants)

1. Ja darba devēji un darba ņēmēji to vēlas, viņu dialogs Savienības līmenī var radīt līgumattiecības, tostarp nolīgumus.

2. Savienības līmenī noslēgtus nolīgumus īsteno vai nu saskaņā ar procedūrām un praksi, kas raksturīga darba devējiem un darba ņēmējiem, kā arī dalībvalstīm, vai – jautājumos, uz ko attiecas 153. pants – pēc parakstītāju pušu kopīga lūguma, Padomei pieņemot lēmumu pēc Komisijas priekšlikuma. Par to informē Eiropas Parlamentu.

Padome lēmumu pieņem ar kvalificētu vairākumu, ja attiecīgais nolīgums ietver vienu vai vairākus noteikumus, kas attiecas uz kādu no jomām, kurās saskaņā ar 153. panta 2. punktu lēmumi jāpieņem vienprātīgi."

Termins "lēmums" Līguma 155. pantā lietots tā vispārējā nozīmē, tāpēc, lai būtu iespējams izvēlēties likumdošanas instrumentu saskaņā ar Līguma 288. pantu, Komisijas ziņā ir Padomei ieteikt, kurš no trijiem minētajā pantā norādītajiem saistošajiem tiesību aktiem (regula, direktīva vai lēmums) būtu vispiemērotākais. Šajā gadījumā Komisija secināja, ka vispiemērotākais likumdošanas instruments, ņemot vērā sociālo partneru nolīguma veidu un saturu, būtu Padomes direktīva un ka vislabāk būtu to piemērot netieši, paredzot noteikumus, kas dalībvalstīm vai sociālajiem partneriem jātransponē dalībvalstu tiesību aktos.

Direktīvas mērķis ir īstenot nolīgumu, kas 2004. gada 27. janvārī noslēgts starp Eiropas Dzelzceļa kopienu (*CER*) un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF) par savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumu sniegšanā iesaistīto mobilo darbinieku darba apstākļu dažiem aspektiem.

1.2. Direktīvas formāla transponēšana

Dalībvalstīm bija vai nu pēc apspriešanās ar sociālajiem partneriem jātransponē direktīva līdz 2008. gada 27. jūlijam, vai jānodrošina, ka sociālie partneri līdz minētajam datumam ir pieņēmuši vajadzīgos noteikumus, noslēdzot nolīgumu (5. pants).

Visas dalībvalstis ir transponējušas direktīvu, izņemot dalībvalstis, kurās nav dzelzceļa nozares (Malta un Kipra) vai kurās nenotiek pārrobežu satiksme ar citām ES dalībvalstīm (Somija). Divos gadījumos transponēšana notika ļoti vēlu un tikai pēc tam, kad Komisija uzsāka pienākumu neizpildes procedūru (procedūra C-291/10 un C-305/10).

[1] OV L 195, 27.7.2005., 15. lpp.

Visas dalībvalstis, izņemot Lietuvu, šajā procesā apspriedās ar sociālajiem partneriem. Tomēr sociālie partneri Lietuvā varēja daļēji ietekmēt transponēšanu, jo pēc direktīvas īstenošanas tika atjaunināts kolektīvais līgums.

Situācijas apraksts, kurā raksturota katras klauzulas transponēšanas būtība un atbilstība direktīvai, ietverts 2. un 3. iedaļā. Komisija gatavojas veikt attiecīgus pasākumus, lai risinātu šeit norādītos jautājumus un problēmas.

1.3. Direktīvas uzraudzība un novērtēšana

Lai uzraudzītu nolīguma, un it sevišķi tā 4. klauzulas, ekonomisko un sociālo ietekmi, Komisija uzņēmās iesniegt Padomei ziņojumu un 2008. gada 15. decembrī tā laida klajā Komisijas paziņojumu Padomei "Par to, kāda ekonomiskā un sociālā ietekme ir Direktīvas 2005/47/EK pielikumā iekļautajam nolīgumam, kas noslēgts 2004. gada 27. janvārī starp sociālajiem partneriem par dažiem to mobilo darbinieku izmantošanas nosacījumu aspektiem, kuri sniedz savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumus dzelzceļa sektorā"[2].

Direktīvas 3. pantā noteikts, ka Komisija, Eiropas līmenī apspriedusies ar darba devējiem un darba ņēmējiem, sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu saistībā ar dzelzceļa sektora attīstību.

Komisija uzsāka pētījumu par direktīvas īstenošanu, kurš deva pamatu šim ziņojumam. Sociālie partneri tika cieši iesaistīti un ar tiem apsprieda šā pētījuma secinājumus.

2. DIREKTĪVAI PIEVIENOTĀ NOLĪGUMA DARBĪBAS JOMA UN PRIEKŠMETS

1. klauzula. ***Darbības joma***

Šo nolīgumu piemēro mobilajiem dzelzceļa darba ņēmējiem, kuri iesaistīti tādu savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumu nodrošināšanā, ko sniedz dzelzceļa uzņēmumi.

Šā nolīguma piemērošana nav obligāta attiecībā uz pasažieru vietējo vai reģionālo pārrobežu satiksmi un kravas pārrobežu pārvadājumiem līdz 15 km attālumā no robežas, kā arī attiecībā uz satiksmi starp oficiālajām robežstacijām, kas uzskaitītas pielikumā.

Šā nolīguma piemērošana nav obligāta arī attiecībā uz vilcieniem, kuru satiksme notiek pa starpvalstu dzelzceļa līnijām, kas sākas un beidzas tās pašas dalībvalsts infrastruktūrā un kas izmanto citas dalībvalsts infrastruktūru, tajā neapstājoties (tātad to var uzskatīt par iekšzemes pārvadājumu).

Attiecībā uz mobilajiem darba ņēmējiem, kuri veic savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumus, Direktīvu 93/104/EK nepiemēro tajos aspektos, kuros piemēro īpašus šajā nolīgumā paredzētus noteikumus.

Piecās dalībvalstīs (Igaunijā, Latvijā, Slovēnijā, Dānijā un Grieķijā) tiesību akts (izņemot 5. klauzulu) attiecas tikai uz vilciena vadītājiem. Citās dalībvalstīs tiesību akts parasti attiecas

[2] COM(2008) 855 galīgā redakcija, 15.12.2008.

uz visu starptautiskās satiksmes vilciena apkalpi, ne tikai uz vilciena vadītājiem (ne visas dalībvalstis precizē sīkāk).

Nevienā dalībvalstī nav īpašu klauzulu par darba ņēmējiem, kas nodarbināti gan starptautiskajā, gan iekšzemes satiksmē.

Kā dalībvalstis izmanto izvēles iespējas piemērot direktīvu

Piecpadsmit dalībvalstis neizmantoja iespēju piemērot direktīvu pasažieru vietējai vai reģionālajai pārrobežu satiksmei un kravas pārrobežu pārvadājumiem līdz 15 km attālumā no robežas. Desmit dalībvalstis (Čehija, Igaunija, Ungārija, Itālija, Slovākija, Austrija, Luksemburga, Dānija, Francija un Spānija) ietvēra šo iespēju savos tiesību aktos un izmantoja nolīguma formulējumu (1. klauzulas otrā daļa). Divas dalībvalstis (Lietuva un Grieķija) izmantoja šo iespēju un izstrādāja savu formulējumu. Pēdējā gadījumā nolīgumu piemēro visiem pārrobežu pārvadājumiem, ietverot arī nelielus attālumus.

Piecpadsmit dalībvalstis neizmantoja iespēju piemērot direktīvu pārrobežu maršrutiem, kas sākas un beidzas tajā pašā dalībvalstī. Astoņas dalībvalstis (Čehija, Igaunija, Ungārija, Slovākija, Austrija, Dānija, Zviedrija un Spānija) izmantoja šo iespēju un pielietoja ES direktīvā ietverto aprakstu. Trīs dalībvalstis (Lietuva, Grieķija un Portugāle) izmantoja šo iespēju un izstrādāja savus aprakstus.

3. DIREKTĪVAI PIEVIENOTĀ NOLĪGUMA GALVENIE REZOLUTĪVIE NOTEIKUMI

3.1. 3. klauzula. Diennakts atpūta dzīvesvietā

Nolīguma 3. klauzulā noteikts, ka diennakts atpūtas laiks dzīvesvietā parasti ilgst vismaz 12 secīgas stundas katrā 24 stundu laikposmā. Nolīgumā atļauts šo laiku samazināt līdz 9 stundu absolūtajam minimumam, tomēr šāds samazinājums var būt tikai vienreiz 7 dienu laikposmā. Samazināto diennakts atpūtu nedrīkst plānot starp divām atpūtām ārpus dzīvesvietas, un stundas, par kurām atpūtas laiks tika samazināts, jāpievieno nākamajam diennakts atpūtas laikam dzīvesvietā.

Kā transponētas prasības par diennakts atpūtu dzīvesvietā

Divdesmit viena dalībvalsts piemēro noteikumu par diennakts atpūtu dzīvesvietā 12 secīgas stundas katrā 24 stundu laikposmā. Beļģija, Luksemburga un Francija to neizmanto; parasti tās piemēro diennakts atpūtu dzīvesvietā 14 secīgas stundas. Polijā arī ir atšķirīga klauzula, tomēr minimālais atpūtas laiks dzīvesvietā arī ir 12 stundas.

Visas dalībvalstis, izņemot Latviju, Poliju, Slovēniju un Slovākiju, savos tiesību aktos ietver iespēju samazināt diennakts atpūtas laiku vienreiz 7 dienu laikposmā. Latvija, Polija un Slovēnija savos tiesību aktos nav ietvērušas šo iespēju. Slovākija paredz iespēju samazināt diennakts atpūtas laiku dzīvesvietā, pamatojoties uz "pierādāmiem objektīviem tehniskiem vai organizatoriskiem iemesliem". Tādējādi šādā situācijā direktīvas noteikumi netiek pildīti, un atpūtas laiku iespējams samazināt biežāk nekā reizi nedēļā.

Visas dalībvalstis, izņemot Latviju un Poliju, savos tiesību aktos ietvērušas samazināta diennakts atpūtas laika ierobežojumus. Latvijas vilcienu apkalpes nepārvietojas aiz robežām tālāk par 110 km, tāpēc tām iespējams atgriezties mājās tajā pašā dienā. Polija nav ietvērusi šādu ierobežojumu, jo tā nemaz nav paredzējusi iespēju samazināt diennakts atpūtas laiku.

Divpadsmit dalībvalstīs (Čehijā, Bulgārijā, Igaunijā, Ungārijā, Lietuvā, Rumānijā, Austrijā, Vācijā, Nīderlandē, Apvienotajā Karalistē, Zviedrijā un Spānijā) noteikumi, ko attiecībā uz diennakts atpūtu dzīvesvietā piemēro pārrobežu pakalpojumos iesaistītajiem darbiniekiem, atšķiras no noteikumiem, ko piemēro citam dzelzceļa nozares personālam. Vairumā valstu, kur iekšzemes un starptautiskajos pārvadājumos iesaistītajam personālam piemērojamie noteikumi atšķiras, iekšzemes personālam piemērojamie noteikumi iekļauti vispārējos tiesību aktos, kas reglamentē darba laiku. Dažās valstīs (Nīderlandē un Apvienotajā Karalistē), piemēram, nav īpaši noteiktas tiesības uz atpūtu dzīvesvietā. Citviet pārrobežu pakalpojumos iesaistītajiem darbiniekiem piemērojamie noteikumi neatšķiras no noteikumiem, ko piemēro citam dzelzceļa nozares personālam.

3.2. 4. klauzula. Diennakts atpūta ārpus dzīvesvietas

Nolīguma 4. klauzulā noteikts, ka diennakts atpūtas laikam ārpus dzīvesvietas jāilgst vismaz 8 secīgas stundas katrā 24 stundu laikposmā un ka pēc diennakts atpūtas ārpus dzīvesvietas ir jābūt diennakts atpūtai dzīvesvietā, ja vien starp sociālajiem partneriem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai valsts līmenī nav panākta vienošanās par otru secīgu atpūtas laiku ārpus dzīvesvietas (ar kompensāciju).

Šīs klauzulas tekstā ietverta zemsvītras piezīme, kurā norādīts, ka šo jautājumu Eiropas līmenī atkārtoti apspriedīs pēc diviem gadiem no nolīguma parakstīšanas. Tomēr līdz šim šī apspriešana nav devusi rezultātus.

Turklāt klauzulā ieteikts pievērst uzmanību tam, cik labiekārtotas ir mītnes, kas paredzētas personāla atpūtai ārpus dzīvesvietas.

Kā transponētas prasības par diennakts atpūtu ārpus dzīvesvietas

Visas valstis, kuras transponējušas direktīvu, izņemot Latviju, Poliju, Luksemburgu un Slovēniju, ir savos tiesību aktos ietvērušas noteikumus par diennakts atpūtu ārpus dzīvesvietas. Tā kā Latvijā nav starptautisko maršrutu, kas būtu garāki par 110 km (vienā virzienā), šķiet, nebūtu vajadzības pēc atpūtas ārpus dzīvesvietas. Slovēnijā un Luksemburgā ir spēkā noteikums, kas paredz, ka pēc diennakts atpūtas ārpus dzīvesvietas jāseko atpūtai dzīvesvietā, tomēr noteikumi par šā atpūtas laika ilgumu atšķiras. Slovēnijā atpūtai starp divām maiņām jābūt divreiz ilgākai par maiņu. Tātad, ja maiņa ilgst sešas stundas, atpūtai jāilgst vismaz 12 stundas. Polijā nav īpašu noteikumu par diennakts atpūtu ārpus dzīvesvietas. Luksemburgā piemēro šādus ierobežojumus ilgākajam laikam, kas pavadīts ārpus dzīvesvietas:

- *divdesmit astoņas stundas, ja atpūta ilgst deviņas stundas,*

- *divdesmit deviņas stundas, ja atpūta ilgst desmit stundas,*

- *trīsdesmit stundas, ja atpūta ilgst ne mazāk kā vienpadsmit stundas.*

Ja jebkāda iemesla dēļ divdesmit astoņu, divdesmit deviņu vai trīsdesmit stundu ierobežojumu nav iespējams piemērot, darba ņēmējs saņem kompensāciju, kas līdzvērtīga pārsniegtajam laikam.

Iespēja sociālajiem partneriem vienoties par otru atpūtas laiku ārpus dzīvesvietas ir apspriesta tikai astoņās dalībvalstīs: Vācijā, Ungārijā, Rumānijā, Slovēnijā, Nīderlandē, Francijā, Itālijā un Portugālē. Šajā valstīs, izņemot Slovēniju, šis process ir noticis uzņēmumu līmenī. Vācijā

tikai vienā gadījumā panākta vienošanās par vienu no vēsturiskā uzņēmuma meitasuzņēmumiem. Itālijā, Francijā un Nīderlandē nav panāktas vienošanās ar vēsturiskajiem uzņēmumiem. Slovēnijā panākta vienošanās valsts līmenī. Šķiet, ka tikai sešās valstīs (Ungārijā, Rumānijā, Slovēnijā, Luksemburgā, Francijā un Itālijā) ir spēkā vienošanās par kompensāciju par atpūtas laiku ārpus dzīvesvietas.

Tikai deviņu dalībvalstu (Ungārijas, Lietuvas, Rumānijas, Slovēnijas, Beļģijas, Zviedrijas, Itālijas un Spānijas) tiesību aktos ir pievērsta uzmanību tam, cik labiekārtotas ir mītnes, kas paredzētas personāla atpūtai ārpus dzīvesvietas. Savukārt Dānijā par šo jautājumu noslēgti kolektīvie līgumi.

Dažās valstīs (Čehijā, Igaunijā, Ungārijā, Lietuvā, Rumānijā, Austrijā, Beļģijā, Vācijā, Nīderlandē, Apvienotajā Karalistē un Zviedrijā) noteikumi, ko piemēro savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumos iesaistītu dzelzceļa darbinieku diennakts atpūtai ārpus dzīvesvietas, atšķiras no noteikumiem, ko piemēro dzelzceļa darbiniekiem, kuri nodarbināti tikai iekšzemē.

Viens jautājums, kas būtu jāizskata, ir termina "dzīvesvieta" definīcija. To apsprieda nolīguma parakstītājas puses, jo sarunu pamatā bija teksts franču valodā, kurā izmantots termins "résidence normale du personnel mobile". Kopīgā 2009. gada 10. jūnija vēstulē parakstītājas puses precizēja, ka *"franču valodā izteiktā formulējuma "résidence normale du personnel mobile" nozīme dzelzceļa nozarē nav saistīta ar attiecīgā darba ņēmēja privāto adresi/dzīvesvietu, bet gan ar viņa/viņas pamatdarbavietu (pamatdepo/Dienstort)"*. Uz šā pamata Vācijas noteikumos jēdziens "dzīvesvieta" attiecināts nevis uz attiecīgā personāla privāto dzīvesvietu, bet gan uz vietu, kur tas bāzējas attiecībā pret darba devēju ("Dienstort").

3.3. 5. klauzula. Pārtraukumi darbā

Noteikumi par pārtraukumiem ir atšķirīgi vilciena vadītājiem un pārējam vilciena personālam.

– Ja nav otra vadītāja, vilciena vadītājam pienākas vismaz 45 minūšu pārtraukums, ja darba laiks ir ilgāks par 8 stundām, vai vismaz 30 minūšu pārtraukums, ja darba diena ilgst 6 līdz 8 stundas. Darba dienas laikā šā pārtraukuma daļas būtu jāpiešķir starp trešo un sesto darba stundu. Ja ir otrs vadītājs, noteikumi par pārtraukumu jāreglamentē valsts līmenī.

– Pārējam vilciena personālam jāpiešķir vismaz 30 minūšu pārtraukums, ja darba laiks ir ilgāks par 6 stundām.

Kā transponētas prasības par pārtraukumiem

Izņēmums gadījumos, ja ir otrs vilciena vadītājs, izmantots 14 valstīs, bet nav izmantots Čehijā, Bulgārijā, Dānijā, Ungārijā, Slovākijā, Austrijā, Beļģijā, Īrijā, Luksemburgā un Zviedrijā.

Šķiet, ka tikai Apvienotā Karaliste, Latvija, Polija un Čehija transponēšanā nav izmantojušas klauzulas formulējumu.

Latvijā savstarpējas izmantojamības starptautiskās satiksmes vilcieniem ir divi vadītāji. Tāpēc noteikumi par pārtraukumiem nav jāpiemēro. Čehijā šajā jautājumā tiek izmantoti valsts

tiesību akti, kas reglamentē darba laiku. Tomēr valdības noteikumos[3], ar ko transponē direktīvu, ir noteikts pārtraukums dzelzceļa personālam, kas vienatnē strādā ilgāk nekā 6 stundas pēc kārtas, tomēr nav precizēts šā pārtraukuma ilgums. Polijā šīs klauzulas nav vispār. Apvienotajā Karalistē ir spēkā atšķirīgs noteikums par pārtraukumiem starptautiskajos pārvadājumos: *"ne mazāk kā 30 minūtes, ja vienatnē strādājoša vadītāja darba laiks ir 6 vai vairāk stundas, ņemot vērā vilciena kavēšanos un vilcienu saraksta prasības, tomēr pietiekami ilgs laiks, lai būtu iespējams "darbiniekam faktiski atgūt spēkus", kā prasīts Noteikumos Nr. 4. Citiem vilciena vadītājiem [iekšzemes satiksmē], kuru darba laiks ir ilgāks par 6 stundām, pienākas 20 minūšu pārtraukums vai līdzvērtīgs kompensējošs atpūtas laikposms, vai, ja tas nav iespējams, cita veida veselības un drošības aizsardzība*". Nav noteikuma, kas prasītu vismaz 45 minūšu pārtraukumu, ja darba laiks ir ilgāks par 8 stundām.

Dānijā šī prasība noteikta kolektīvajos līgumos.

Astoņās valstīs (Čehijā, Dānijā, Ungārijā, Polijā, Austrijā, Nīderlandē, Grieķijā un Portugālē) pārtraukumu nav iespējams pielāgot, ja vilciens kavējas. Latvijas vilcienos ir divi vadītāji, tāpēc šis noteikums nav jāpiemēro. Francijā jautājums tiek risināts atšķirīgi atkarībā no spēkā esošās sistēmas: vēsturiskā uzņēmuma gadījumā pārtraukumus nevar mainīt, ja vilciens kavējas, savukārt likums, kas reglamentē citus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, pieļauj šādus pielāgojumus.

Sešpadsmit dalībvalstis burtiski pārņēmušas noteikumus, kas saistīti ar pārtraukumu laika plānošanu.

Trīs dalībvalstis (Čehija, Luksemburga un Apvienotā Karaliste) izmanto citu formulējumu, tomēr noteikums ir līdzīgs. Piemēram, Apvienotajā Karalistē: *"Jāieplāno vismaz 15 minūšu pārtraukums starp trešo un sesto darba laika stundu"*. Bulgārijā, Polijā un Austrijā nepiemēro ne šo, ne arī kādu līdzīgu noteikumu. Francijā šis noteikums piemērojams tikai dzelzceļa kravas pārvadājumu uzņēmumiem, izņemot vēsturisko uzņēmumu. Tā kā Latvijas vilcienos ir divi vadītāji, šis noteikums nav jāpiemēro.

Noteikums attiecībā uz pārējo vilciena personālu ir īstenots gandrīz visās dalībvalstīs.

3.4. 6. klauzula. Nedēļas atpūtas laiks

Mobilajiem darbiniekiem (t.i., vilciena vadītājiem un pārējam personālam), kas iesaistīti pārrobežu pakalpojumos, 7 dienu laikposmā papildus diennakts atpūtas laikam pienākas vismaz 24 stundu nepārtraukts nedēļas atpūtas laiks. Papildus 52 šiem 24 stundu atpūtas laikposmiem jābūt vēl 52 šādiem laikposmiem, kopā veidojot 104 šādus 24 stundu atpūtas laikposmus. Šie laikposmi jāizkārto tā, lai vismaz 12 reizes divi šādi 24 stundu laikposmi būtu kopā, šiem pāra/dubultajiem atpūtas laikposmiem esot sestdienā un svētdienā, un lai vēl 12 reizes divi šādi laikposmi atkal būtu kopā, tomēr šiem pāra/dubultajiem atpūtas laikposmiem nav jābūt sestdienā vai svētdienā.

Kā transponētas prasības par nedēļas atpūtas laiku

Gandrīz visas dalībvalstis ietvērušas šos noteikumus savos valsts tiesību aktos. Polijā mobilajiem darbiniekiem ir 35 stundu atpūtas laikposms (par vienu stundu mazāk, nekā noteikts direktīvā). Luksemburgā ir spēkā atšķirīgs noteikums par nedēļas atpūtas laiku un tiek nošķirti tāli un tuvi braucieni. Tuvi braucieni ir tie, kas ir īsāki par 15 km (kad saskaņā ar

[3] Nr. 589/2006 *Coll.*

1. klauzulu nolīguma/direktīvas piemērošana nav obligāta). Tālu braucienu gadījumā noteikumi ir saderīgi ar direktīvu.

3.5. 7. klauzula. Vadīšanas laiks

Vadīšanas laiks – laikposms, kad vadītājs ir atbildīgs par vilcienu, pat ja vilciens ne vienmēr ir kustībā – nedrīkst pārsniegt 9 stundas dienas maiņā un 8 stundas nakts maiņā. 2 nedēļu laikposmā vadīšanas laiks nedrīkst pārsniegt 80 stundas.

Kā transponētas prasības par vadīšanas laiku

Darba stundu skaits ir svarīgs darba apstākļu aspekts, jo nogurums ir viens no lielākajiem riska faktoriem. Pārrobežu pakalpojumos šī problēma var saasināties, ja nepiedalās kolēģi no tā paša uzņēmuma, it sevišķi tas attiecas uz kravas vilcieniem, kuros ir tikai viens vadītājs un neviena cita darbinieka. Apstākļu nepārzināšana un svešvalodu vide var radīt īstu vai šķietamu atbalsta trūkumu. Šajā sevišķajā kontekstā var būt vajadzīgs īpašs riska novērtējums un norādes par labu praksi pārrobežu pakalpojumos saskaņā ar Direktīvu 89/391/EEK[4] par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā.

Tikai divas dalībvalstis no valstīm, kuras transponējušas direktīvu, nav izmantojušas šīs klauzulas formulējumu. Polijā nav nekādu noteikumu par maksimālo dienas vai nedēļas vadīšanas laiku, bet tās darba likumu kodeksā ir noteikums par maksimālo darba nedēļas ilgumu 40 stundas. Tas nozīmē, ka vadīšanas laikam jāiekļaujas šajā ierobežojumā. Latvijā vilciena vadītāji ir iesaistīti gan iekšzemes, gan starptautiskajos pārvadājumos un neveic tikai pārrobežu darbu vien. Tāpēc, sniedzot savstarpējas izmantojamības pakalpojumus, vadītāji nevadīs vilcienu ilgāk kā 80 stundas divās nedēļās.

Septiņas dalībvalstis (Igaunija, Slovēnija, Austrija, Īrija, Dānija, Grieķija un Itālija) jēdziena "nakts laiks" definīciju ir pārņēmušas no direktīvas. Astoņpadsmit dalībvalstis izmanto atšķirīgu definīciju. Liels skaits valstu pieņēmušas plašāku jēdziena "nakts laiks" interpretāciju, kas ir labvēlīga darba ņēmējiem. Slovākija, Rumānija, Ungārija, Bulgārija, Latvija un Spānija definē nakts laiku kā laiku no 22:00 līdz 06:00. Zviedrijā un Vācijā tas ir no 23:00 līdz 06:00 un Nīderlandē – no 00:00 līdz 07:00. Francijā pastāv atšķirības starp vēsturisko uzņēmumu (nakts laiks no 23:00 līdz 06:00) un pārējiem dzelzceļa kravas pārvadājumu uzņēmumiem (nakts laiks no 22:00 līdz 05:00). Luksemburga izmanto definīciju, kas ir mazāk labvēlīga darba ņēmējiem: nakts laiku (vilciena vadītājiem) definēts kā laiks no 01:00 līdz 04:00.

Divpadsmit dalībvalstis izmanto pašas savu jēdziena "nakts maiņa" definīciju: Čehija, Bulgārija, Ungārija, Latvija, Polija, Slovākija, Vācija, Luksemburga, Nīderlande, Apvienotā Karaliste, ietverot Ziemeļīriju, Francija un Spānija. Slovākijā nakts maiņa ir jebkura maiņa, kuras lielākā daļa ir starp 22:00 un 06:00. Latvijā un Vācijā nakts maiņa ir maiņa, kas ietver vismaz divas stundas nakts laika (sk. iepriekš), un Nīderlandē un Bulgārijā – vismaz trīs stundas nakts laika. Francijā saskaņā ar likumu, kas attiecas uz kravas pārvadājumu uzņēmumiem, "*jebkuru darbu, kas tiek veikts laikā no 22:00 līdz 05:00, uzskata par nakts darbu*". Šādu pašu noteikumu piemēro arī Ungārijā. Šī definīcija ir labvēlīgāka darba ņēmējiem. Ir dažas valstis, piemēram, Apvienotā Karaliste, kur nakts maiņa nav skaidri minēta. Luksemburgā definīcija šķiet mazāk labvēlīga darba ņēmējiem: tā ir jebkura maiņa, kas sākas laikā no 01:00 līdz 04:00 (vilciena vadītājiem). Tas nozīmē, ka parastās nakts

[4] Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva 89/391/EEK par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (OV L 183, 29.6.1989., 1. lpp.)

maiņas no 23:00 līdz 07:00 *nav* definētas kā nakts maiņas. Savukārt maiņas, kas sākas agri no rīta pirms 04:00, *ir* ietvertas.

3.6. 8. klauzula. Pārbaudes

Jāizveido sistēma, kurā vismaz vienu gadu saglabā uzskaiti par dienas darba stundām un atpūtas laikposmiem.

Kā transponētas prasības par pārbaudēm

Šķiet, ka visas dalībvalstis, kuras transponējušas direktīvu, nosaka šo pienākumu saglabāt uzskaiti (vismaz vienu gadu) par mobilo darba ņēmēju dienas darba stundām un atpūtas laikposmiem. Saņemtas piezīmes, kurās norādītas problēmas šā pienākuma praktiskā īstenošanā. Šķiet, ka iestādēm var būt sarežģīti ātri piekļūt uzskaitei, kas tiek glabāta citās valstīs, un gūt pilnīgu pārskatu gadījumos, kad vilciena vadītāji strādā vairākiem uzņēmumiem.

Lielākā daļa dalībvalstu, izņemot Ungāriju, Poliju un Franciju (attiecībā uz vēsturisko uzņēmumu), ir paredzējušas sankcijas. Francijas tiesību aktos, kas attiecas uz citiem (privātiem) dzelzceļa kravas pārvadājumu uzņēmumiem, ir paredzētas sankcijas.

4. DIREKTĪVAS NOTEIKUMU PRAKTISKĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

4.1. Virzība uz Eiropas vienoto dzelzceļa telpu — savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumu svarīgums

Komisija Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"[5] ir izvirzījusi desmit mērķus konkurētspējīgai un resursefektīvai transporta sistēmai. Viens no šiem mērķiem ir, ka "30 % no tādiem kravas autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdens transportu, līdz 2030. gadam un vairāk nekā 50 % — līdz 2050. gadam".

Tomēr, kā minēts Baltajā grāmatā, vēl nav izveidots īsts dzelzceļa pakalpojumu iekšējais tirgus, t.i., Eiropas vienotā *dzelzceļa* telpa. Mērķis ir nākamajā desmitgadē izveidot patiesi vienotu Eiropas transporta telpu, likvidējot visus atlikušos šķēršļus starp transporta veidiem un valstu sistēmām, atvieglojot integrācijas procesu un veicinot daudznacionālu un multimodālu uzņēmumu veidošanos. Šajā nolūkā tiek apsvērta ceturtā dzelzceļa tiesību aktu kopuma izstrādāšana. Dzelzceļa sistēmas ir tik ļoti dažādas, ka šo pakalpojumu sniegšanu kavē arī citi šķēršļi, ne tikai atšķirīgas prasības par darba apstākļiem, un tie būtiski ietekmē savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumu attīstību. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas vēlas sniegt transporta pakalpojumus, šķērsojot vienu vai vairākas robežas, saskaras ar virkni tehnisku, juridisku un administratīvu šķēršļu.

Dzelzceļa kravas pārvadājumi ES ir pilnībā liberalizēti kopš 2007. gada sākuma gan iekšzemes, gan starptautiskajos pārvadājumos. Tas nozīmē, ka ikviens atļauju saņēmis ES dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kam ir nepieciešamais drošības sertifikāts, var pieprasīt kapacitāti un piedāvāt iekšzemes un starptautiskos dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus visā ES. Līdztekus tam 2010. gadā tika pieņemta Regula (ES) Nr. 913/2010 par

[5] COM(2011) 144 galīgā redakcija.

Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem. Šajā regulā paredzēti starptautisku dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoru izveides un organizācijas noteikumi un norādīts tālsatiksmes kravas pārvadājumu koridoru sākotnējais saraksts. Starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus ES ir liberalizēts no 2010. gada 1. janvāra. Tirgus, kas aptver dzelzceļa pasažieru pārvadājumus tikai valsts iekšienē, vēl nav atvērts pārrobežu konkurencei. TEN-T tīklu kravas pārvadājumiem nākas izmantot kopīgi ar pasažieru ātrgaitas vilcieniem un parastajiem pasažieru vilcieniem. *ERTMS* ieviešana dod iespēju sekmīgāk integrēt šos pārvadājumus, kas ļoti atšķiras ātruma, braucienu attāluma un vajadzīgā laika ziņā.

Juridiskā ziņā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, lai tas iekļūtu starptautiskajā tirgū un lai tā lokomotīve vai vilciena vadītāji patiešām drīkstētu šķērsot robežu, ir nepieciešami šādi dokumenti:

ritošā sastāva, it sevišķi lokomotīvju, apstiprinājums, ko piešķir dalībvalsts līmenī;

(atsevišķi) drošības sertifikāti katrai dalībvalstij, kurā tiek sniegti pakalpojumi, un

vadītāja apliecības vilciena vadītājiem.

Kopš 2011. gada 27. oktobra vilciena vadītājiem obligāti jābūt starptautiskajai vadītāja apliecībai un sertifikātam (Direktīva 2007/59).

Turklāt, lai būtu iespējams sniegt pārrobežu pakalpojumus, vēl aizvien jāizpilda daudzi tehniski nosacījumi, kas saistīti ar starptautisku pārvadājumu veikšanu gan pasažieru, gan kravas satiksmē (sliežu ceļa platumi, elektroapgāde, signalizācijas un drošības sistēmas). No pavisam 37 robežām starp dalībvalstīm ir 35 tādas robežas starp divām valstīm, kur dzelzceļa līnijas uz robežas savienojas. Tomēr, ņemot vērā visus tehniskos sarežģījumus, 2011. gadā bija 19 valstu pāri, robežu starp kurām šķērsoja pasažieru vilcieni, un 17 valstu pāri, robežu starp kurām šķērsoja kravas vilcieni. Šie tehniskie jautājumi ES likumdošanā tiek risināti, pamatojoties uz savstarpējas izmantojamības un drošības direktīvām.

Kaut arī tikai ar dažām minūtēm pietiek, lai nomainītos vilciena vadītāji, vilciena lokomotīves nomaiņai vajadzīgs ilgāks laiks. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi (it sevišķi privātie), pirms uzsākt pakalpojumu, kurā iesaistīti pārrobežu vilciena vadītāji, parasti veic izmaksu un ieguvumu analīzi. Šajā analīzē ņem vērā robežu šķērsojošo vilcienu ietilpību un kustības biežumu un maršrutu garumu, savstarpējas izmantojamības lokomotīvju izmaksas un pieejamību (varētu arī izsvērt priekšrocības, ko dod vecas lokomotīves izmantošana jaunas lokomotīves vietā) un darbaspēka izmaksas (papildu apmācība licenču saņemšanai, algas un izmaksas par izmitināšanu ārvalstīs). Tomēr lēmumi ne vienmēr balstās uz izmaksu un ieguvumu analīzi. Starp tradicionālajiem vēsturiskajiem uzņēmumiem pasažieru transportā vēl aizvien var būt spēkā līgumi par vilcienu kustību starp divām valstīm, kad nepieciešama lokomotīves un vilciena vadītāja nomaiņa uz robežas.

4.2. Savstarpējas izmantojamības pārrobežu dzelzceļa pakalpojumu ietekme uz personāla mobilitāti

Savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumu funkcionēšanu dzelzceļa nozarē būtiski ietekmē darba organizācijas kārtība. Ne vienmēr tas nozīmē, ka personāls šķērso robežu vilcienā. Pastāv piecas iespējas.

Uzņēmums pieņem darbā personālu dažādās valstīs: ja uzņēmumam ir personāls abpus robežai, darbinieki nomainās uz robežas un to šķērso tikai vilciens.

Uzņēmums pieņem darbā personālu no citiem uzņēmumiem vai no pagaidu darbā iekārtošanas aģentūras: arī šajā gadījumā robežu šķērso vilciens, bet ne tā apkalpe.

Partnerība ar citu uzņēmumu – personāls nešķērso robežu: šī trešā iespēja ietver partnerību ar citu uzņēmumu, ja paredzēts kopīgi nodrošināt pārvadājumus konkrētā starptautiskā maršrutā un katrs uzņēmums atbild par personāla pieņemšanu darbā savā valstī, lai gan tiek ekspluatētas savstarpējas izmantojamības lokomotīves.

Partnerība ar citu uzņēmumu – personāls šķērso robežu: cits modelis ietver partnerību starp uzņēmumiem no dalībvalstīm, kurām ir kopīga robeža, ja abi uzņēmumi apkalpo visu maršrutu, personālam nenomainoties uz robežas.

Pašu personāls šķērso robežu: šī pēdējā iespēja paredz, ka paša uzņēmuma personāls šķērso robežu, veicot starptautisku pārvadājumu vairāk nekā 15 km aiz robežas. Tas savukārt ietver vēl divas alternatīvas: personāls brauc pāri robežai tikai tik tālu, lai būtu iespējams atgriezties dzīvesvietā tajā pašā dienā, vai arī personāls brauc pāri robežai tālāk un atpūšas ārpus dzīvesvietas.

Ja tiek izmantotas pirmās trīs iespējas, paša uzņēmuma personāls nešķērso robežu un direktīva nav piemērojama. Tāpēc uzņēmumam ir saistoši tikai iekšzemes noteikumi. Tādējādi direktīvas ierobežojumi par atpūtas laikposmu skaitu ārpus dzīvesvietas nav piemērojami, lai gan attālumi un braucieni dažās dalībvalstīs var būt gari. Tādā gadījumā no valsts noteikumiem un kolektīvajiem līgumiem ir atkarīgs, vai ierobežojumi ir zemāki, nekā noteikts direktīvā. Cits jautājums, kas rodas, ja personāls strādā starptautiskajā satiksmē, ir piemaksa pie algas/kompensācija, kas daudzās dalībvalstīs ir standarta prakse, ja darbs tiek veikts starptautiskā mērogā. Turklāt uzņēmumu vilciena vadītājiem nav vajadzīgi divi drošības sertifikāti un nav jārunā papildu valodās.

Būtu jāuzsver atšķirības starp pārrobežu pakalpojumiem un kabotāžu. Šajā dokumentā pārrobežu pakalpojumi ir vilciena braucieni, kas sākas vienā valstī un vai nu beidzas citā valstī, vai notiek apstāšanās stacijās citā valstī pirms atgriešanās izbraukšanas valstī un kuri ir šā viena pakalpojuma daļa. Kabotāžas gadījumā ārvalstu uzņēmums veic pārvadājumu, kas sākas un beidzas vienā un tajā pašā valstī. Pēdējā gadījumā direktīva nav piemērojama. Lai gan šajā situācijā arī ir pārrobežu elements, proti, uzņēmums, kas pārvalda pakalpojumu, atrodas citā valstī nevis tajā, kurā notiek pārvadājums, tomēr tas nav pārrobežu pakalpojums šīs direktīvas izpratnē, jo vilciens nešķērso robežu.

Personāls šķērso robežu tikai tad, ja tiek izmantotas pēdējās divas iespējas, un tikai tādā gadījumā direktīvas noteikumi ir piemērojami. Tātad uzņēmumiem ir daudzas iespējas sniegt pārrobežu pakalpojumus, personālam nešķērsojot robežu vilcienā, un tādējādi ir daudzi gadījumi, kad direktīvu nepiemēro pārrobežu pakalpojumam.

Turklāt, lai direktīva būtu piemērojama pakalpojumam, ir vajadzīgs personāls, kas spēj sniegt šādu pakalpojumu un strādāt pārrobežu satiksmē. Tiek lēsts[6], ka ES kopumā ir 5000 līdz 7000 lokomotīves vadītāju, kam piešķirta atļauja strādāt vismaz divās valstīs, un tie ir aptuveni 10 % no vilciena vadītāju kopskaita Eiropas Savienībā, kas ir aptuveni 93 000. Ir grūtāk aplēst, cik daudz ir citu pārrobežu pārvadājumos iesaistītu darbinieku. Pamatojoties uz

[6] Sk. iepriekšminēto pētījumu, kas veikts šā ziņojuma atbalstam.

pieņēmumu, ka uz katru pasažieru vilciena vadītāju vidēji ir divi nodarbināti konduktori[7], tiek lēsts, ka ir aptuveni 6000 konduktoru. Tomēr vairums šo konduktoru strādā pārrobežu satiksmē tikai daļu no maiņas. Dažos pasažieru vilcienos ir ne tikai konduktori, bet arī cits personāls, kas apkalpo pasažierus. Tas ir bāra personāls, ēdināšanas personāls restorānvagonā vai personāls, kas nakts vilcienā klāj gultas un piedāvā brokastis. Par šā personāla skaitu nav aplēšu.

Prognozes paredz pārrobežu pakalpojumu stabilu pieaugumu, kas izriet no tehnisko šķēršļu samazināšanās un savstarpējas izmantojamības ritošā sastāva aizvien plašākas pieejamības. Tas notiek ne tikai tāpēc, lai sniegtu pārrobežu pakalpojumus, bet arī veca aprīkojuma atjaunināšanas un aizstāšanas parastā procesa gaitā. Tomēr svarīgākais faktors, kas noteiks dzelzceļa pārrobežu pakalpojumu apjomu nākotnē, būs tas, cik lielā mērā šis transporta veids spēs atgūt tirgus daļu no citiem transporta veidiem, piemēram, gaisa transporta vai autotransporta.

Turklāt ES dzelzceļa politikai var būt arī tādas sekas, ka uzņēmumu apvienošanās un iegādes rezultātā Eiropas dzelzceļa tirgus kļūs aizvien integrētāks. Tādējādi veidotos vairāk Eiropas mēroga uzņēmumu, kas savstarpēji konkurētu Eiropas līmenī.

[7] Vilciena apkalpes loceklis, kas pārbauda (un dažos gadījumos pārdod) biļetes pasažieru vilcienos.

4.3. Direktīvas sociālā ietekme

Kopumā 14 dalībvalstis (Bulgārija, Ungārija, Rumānija, Austrija, Beļģija, Vācija, Īrija Nīderlande, Apvienotā Karaliste, ietverot Ziemeļīriju, Zviedrija, Grieķija, Itālija, Portugāle un Spānija) direktīvas transponēšanas gaitā ir paaugstinājušas darba ņēmēju aizsardzības līmeni. Sociālā ietekme bijusi lielāka situācijās, kad valstu tiesību akti, kuri attiecībā uz pārrobežu transportu bija spēkā pirms direktīvas īstenošanas, piedāvāja mazāk aizsardzības darba ņēmējiem. Dažiem uzņēmumiem, piemēram, nācās samazināt vadīšanas laiku no 10/11 stundām līdz 9 stundām dienā un 8 stundām naktī, un tam vajadzētu mazināt riskus, kas apdraud veselību un drošību. Tas, ka direktīva ierobežo vadīšanas laiku, varētu kavēt darba devējus turpmāk uzspiest garāku darba laiku un tādējādi aizsargātu darba ņēmējus (un uzņēmumus) no riskiem, ko rada ilgas darba stundas un nogurums. Šķiet, ka nav bijuši regresa gadījumi.

Vairumā dalībvalstu vieni un tie paši tiesību akti attiecas uz valsts un starptautiskajos dzelzceļa pārvadājumos iesaistīto personālu. Dažviet valsts dzelzceļa pārvadājumos iesaistītajam personālam piemēro atšķirīgus tiesību aktus. Piemēram, pastāv atšķirības šādos aspektos: diennakts atpūta dzīvesvietā (Nīderlandē un Apvienotajā Karalistē tā nav paredzēta iekšzemes pārvadājumos), vadīšanas laiks, pārtraukumi (Apvienotajā Karalistē noteikti īsāki pārtraukumi iekšzemes pārvadājumos) un atpūta ārpus dzīvesvietas (Čehija, Lietuva, Nīderlande un Apvienotā Karaliste to nepieprasa iekšzemes pārvadājumos).

Diennakts atpūtas laikposmu skaits ārpus dzīvesvietas ir izrādījies vispretrunīgākais direktīvas īstenošanas aspekts. Nolīguma 4. klauzulā noteikts, ka pēc katras diennakts atpūtas ārpus dzīvesvietas ir jābūt diennakts atpūtai dzīvesvietā (sk. 3.2. iedaļu iepriekš). Tomēr sociālie partneri valsts vai uzņēmuma līmenī var vienoties par otru atpūtas laiku ārpus dzīvesvietas. Šis otrais atpūtas laiks ārpus dzīvesvietas ir apspriests tikai astoņās dalībvalstīs: Vācijā, Ungārijā, Rumānijā, Slovēnijā, Nīderlandē, Francijā, Itālijā un Portugālē. Tomēr, kā minēts iepriekš 3.2. iedaļā, tas bieži vien attiecas tikai uz dažiem uzņēmumiem šajās valstīs. Dzelzceļa nozares sociālo partneru domas par šo jautājumu dalās, un nav bijis iespējams panākt vienošanos ES līmenī.

Ierobežojumu, kas noteikts diennakts atpūtas laikposmu skaitam ārpus dzīvesvietas, īpaši asi izjūt mazāki uzņēmumi, kas vēlas apkalpot garus maršrutus. Šķiet, ka lielākiem uzņēmumiem pieejami plašāki personāla resursi. Tiem bieži vien ir personāls abpus robežai vai "tradicionālie sadarbības līgumi" ar citiem uzņēmumiem citās valstīs. Šīs alternatīvas samazina šā ierobežojuma ietekmi. Vairums darba devēju uzskata, ka jebkurš palielinājums, kas skartu atļauto secīgo atpūtas laikposmu skaitu ārpus dzīvesvietas, dotu lielāku rīcības brīvību un elastīgumu uzņēmuma vadībā. Citi darba devēji, kuri bāzējas valstīs, kur algas ir zemākas, uzskata, ka tas ļautu vienkāršāk paplašināt to darbības ģeogrāfisko tvērumu un konkurēt vairākos reģionos.

Lielākā daļa darba ņēmēju pārstāvju uzskata, ka ārpus dzīvesvietas pavadītais laiks īpaši nelabvēlīgi ietekmē darba un privātās dzīves līdzsvaru. Tomēr valstīs, kurās iekšzemes maršruti ir gari un iekšzemes dzelzceļa pārvadājumos ir ierasts pavadīt vairākas dienas ārpus dzīvesvietas, jebkuras šā aspekta izmaiņas būtu salīdzinoši mazāk izjūtamas. Turklāt, kā apgalvo daži arodbiedrību pārstāvji, iespējas saņemt lielāku atalgojumu, sniedzot pakalpojumus ārvalstīs, varētu paaugstināt ieinteresētību strādāt ārvalstīs ilgākus nepārtrauktus laika posmus.

Šis jautājums var kļūt vēl svarīgāks dzelzceļa kravas koridoru kontekstā (sk. Regulu (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem), kas parasti ir gari pārrobežu maršruti.

4.4. Direktīvas ekonomiskā ietekme

Kā minēts 4.2. iedaļā, sūtīt personālu pāri robežai ir tikai viens no veidiem, kā strādāt starptautiskā mērogā. Tāpēc direktīva nav piemērojama visiem starptautisko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai maršrutiem. Turklāt iesaistīto darbinieku skaits ir neliels salīdzinājumā ar dzelzceļa nozares kopējo darbaspēku. Bez tam jebkāda šādu noteikumu ekonomiskā ietekme ir ierobežota, jo tiek lēsts, ka cilvēkresursi veido vidēji 8,5 % no pārrobežu dzelzceļa kravas pārvadājumu uzņēmuma kopējām darbības izmaksām. Jebkuram personāla izmaksu palielinājumam, kas izriet no nolīguma, tādējādi būtu nenozīmīga ietekme salīdzinājumā ar citām darbības izmaksām, piemēram, enerģijas un infrastruktūras izmaksām.

Šķiet, ka apvienojumā ar iepriekš pastāvējušo aizsardzības līmeni ekonomiskā ietekme ir ierobežota. Direktīvas ietekme uz izmaksām ir bijusi relatīvi lielāka gadījumos, kad iepriekš spēkā bijušie valsts tiesību akti par pārrobežu pārvadājumiem vājāk aizsargāja darba ņēmējus un tāpēc direktīvas stāšanās spēkā nozīmēja, ka vajadzīgas korekcijas.

Apskatot ietekmi uz dzelzceļa transporta turpmāko ekonomisko attīstību, no direktīvas izrietošajām regulatīvajām izmaiņām ir daudz mazāka nozīme nekā tādiem faktoriem kā tehniskā attīstība dzelzceļa nozarē, dzelzceļa tirgus liberalizācijas process vai darba ņēmēju pārvietošanās brīvība ES. Pastāv par direktīvu daudz svarīgāki faktori, kuri ietekmē dzelzceļa nozares organizāciju un personāla piesaistīšanu pārrobežu pakalpojumiem. Tomēr pēc tehnisko šķēršļu novēršanas un tirgu liberalizācijas pabeigšanas uzņēmumi, it sevišķi mazāki dzelzceļa kravas pārvadājumu uzņēmumi, 4. klauzulā noteiktos ierobežojumus par atpūtas laiku ārpus dzīvesvietas var izjust kā kavēkli. Šis apstāklis varētu norādīt uz to, ka direktīvas ietekme pilnībā kļūs jūtama tikai tad, kad tehniskie šķēršļi tiks vēl vairāk samazināti un faktiski izveidosies vairāk starptautisku pakalpojumu.

Lai gan ekonomisko ietekmi tāpēc var uzskatīt par ierobežotu, direktīvas rezultātā, sociālajiem partneriem vienojoties, ir izveidots minimālais standarts. Direktīva nodrošina vienlīdzīgus konkurences apstākļus, kas pats par sevi jau ir svarīgs mērķis. Visbeidzot, veicinot mobilo darba ņēmēju nodarbinātības kvalitāti, direktīva arī palīdz uzlabot pakalpojumu kvalitāti.

4.5. Secinājumi par direktīvas ietekmi

Vispārīgi runājot, sociālā un ekonomiskā ietekme šķiet ierobežota. Vissvarīgākā klauzula šajā ziņā ir 4. klauzula par atpūtas laiku ārpus dzīvesvietas. Tomēr arī šajā gadījumā ietekmi uz darba devējiem mazina pieejamās alternatīvās starptautisko dzelzceļa pārvadājumu organizācijas iespējas, kas neparedz personālam šķērsot robežu vilcienā, ko tas apkalpo. Lielākā daļa darba ņēmēju pārstāvju neatbalsta to, ka tiktu palielināts atpūtas laikposmu skaits ārpus dzīvesvietas, jo tiek uzskatīts, ka tas nelabvēlīgi ietekmē darba un privātās dzīves līdzsvaru. Tomēr dažos gadījumos (Ungārija, Rumānija, Slovēnija, Nīderlande, Francija, Itālija un Portugāle) ir panākta kolektīva vienošanās par otru secīgu atpūtas laiku ārpus dzīvesvietas.

5. IESPĒJAMĀ ADMINISTRATĪVĀ SLOGA NOVĒRTĒJUMS

Ņemot vērā to noteikumu būtību, kuri jau bija spēkā pirms direktīvas pieņemšanas, direktīva īstenībā nav palielinājusi esošā administratīvā sloga līmeni.

Lielākā daļa direktīvas noteikumu ierobežo personāla pieejamību, tādējādi ierobežojot rīcības brīvību un elastīgumu uzņēmuma vadībā. Tas nav administratīvais slogs, jo nav nepieciešamas nekādas administratīvas formalitātes. Var uzskatīt, ka tikai noteikumi par uzskaiti rada administratīvo slogu, ciktāl darba devējiem ir pienākums veikt papildu pasākumus, kas saistīti ar formalitātēm, kuras nebūtu nepieciešamas, ja šādu prasību nebūtu.

No šiem pienākumiem izrietošie ieguvumi sabiedrībai kopumā atsver trūkumus, ja apdomājam, cik katastrofiskas sekas var būt dzelzceļa satiksmes negadījumiem, ko izraisījis nogurums.

6. JAUTĀJUMI, KO DALĪBVALSTIS UN SOCIĀLIE PARTNERI IZVIRZĪJA ŠĀ ZIŅOJUMA APSPRIEŠANAS GAITĀ

Dalībvalstis neziņoja par problēmām, neizvirzīja jautājumus un neizteica īpašus pieprasījumus.

Ar sociālajiem partneriem tika oficiāli apspriests ziņojuma projekts. Divi no tiem sniedza atbildes 2012. gada jūlijā. Pēc to domām, vienīgais pretrunīgais jautājums, par ko izteiktas piezīmes, ir 4. klauzula par diennakts atpūtu ārpus dzīvesvietas.

Eiropas dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopiena (*CER*) min juridisko noteiktību, ko devusi direktīva. Tā norāda, ka lielākā daļa darba devēju vēlas palielināt atpūtas laikposmu skaitu ārpus dzīvesvietas, un uzsver, ka šī klauzula nepārprotami ierobežo uzņēmumu, it sevišķi mazāku uzņēmumu, darbības elastīgumu. Tā vēlas atsākt sarunas par 4. klauzulu, lai gan atzīst, ka sociālo partneru oficiālā nostāja Eiropas līmenī ir darba ņēmēju pusē un tie būs pret šādām izmaiņām, pat ja dažu valstu darba ņēmēju pārstāvji, šķiet, saredz mazāk problēmu, ja tiktu palielināts secīgu atpūtas laikposmu skaits ārpus dzīvesvietas. *CER* arī norāda uz nepieciešamību pēc vienlīdzīgiem apstākļiem ar konkurējošiem transporta veidiem un uzsver, ka nevienā citā transporta nozarē nav šādu saistošu sociālās jomas tiesību aktu.

Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) atzinīgi novērtē to, ka nolīguma īstenošana ir paaugstinājusi darba ņēmēju aizsardzības līmeni ievērojamā daļā dalībvalstu. Tā atzīmē, ka patlaban tikai kabotāžas pārvadājumos (trīsstūra vai daudzstūra maršruti) var būt nepieciešama nepārtraukta uzturēšanās ārvalstīs ilgāk nekā 48 stundas. ETF neuzskata 4. klauzulu par šķērsli pārrobežu pakalpojumu sniegšanai un tāpēc neredz vajadzību to mainīt. ETF pauž bažas par to, ka 5 dalībvalstis īstenojušas noteikumus tikai attiecībā uz vilciena vadītājiem, bet ne pārējo vilciena apkalpes personālu. Tā arī uzskata, ka jārisina jautājums par pārbaudēm, lai precizētu iestāžu uzdevumus un atbildību un uzlabotu pārrobežu administratīvo sadarbību. Tiek ieteikts izmantot tahogrāfus.

7. SECINĀJUMI

Direktīvas 2005/47/EK ietekme galvenokārt izpaužas kā drošības garantija. Tā kavē centienus pasliktināt darba apstākļus, it sevišķi darba laika nosacījumus, jo tajā ir noteikta saskaņota zemākā robeža, kuru uzņēmumi nedrīkst pārkāpt. Tā nodrošina vienlīdzīgus konkurences apstākļus un novērš negodīgu konkurenci.

Nav pierādījumu, kas liecinātu, ka direktīvas noteikumi ievērojami traucē savstarpējas izmantojamības pārrobežu pakalpojumu sniegšanu dzelzceļa nozarē. Šo aspektu daļēji var skaidrot ar to, ka patlaban nav daudz tādu situāciju (personāls šķērso robežu vilcienā), kad šie noteikumi ir faktiski piemērojami. Gaidāms, ka šādu pakalpojumu, it sevišķi mazāku uzņēmumu nodrošināto pakalpojumu, apjoms palielināsies, un tāpēc šie noteikumi nākotnē varētu kļūt svarīgāki.

Komisija gatavojas veikt atbilstīgus pasākumus saistībā ar jautājumiem un problēmām, kas konstatētas šīs direktīvas īstenošanas gaitā, un ierosinājumiem, kas pausti, lai uzlabotu šīs direktīvas piemērošanu praksē.

Runājot par konkrēto jautājumu saistībā ar 4. klauzulu par diennakts atpūtu ārpus dzīvesvietas, Komisija uzskata, ka nozares abas puses nav pilnībā izmantojušas pastāvošās elastīguma iespējas, jo ir noslēgts mazāk kolektīvo līgumu, nekā tika gaidīts. Direktīva ļauj šādos līgumos ietvert elastīgākus nosacījumus par atpūtas laikposmu skaitu ārpus dzīvesvietas, un tas varētu uzlabot pārrobežu pakalpojumu savstarpēju izmantojamību dzelzceļa nozarē un pavērt tirgus iespējas, it sevišķi maziem un vidējiem uzņēmumiem. Tāpēc Komisija mudina sociālos partnerus valstu un ES līmenī pilnā apmērā izmantot šo iespēju, kad tas ir nepieciešams, un atsākt sarunu procesu ES līmenī, kā norādīts nolīguma 4. klauzulas zemsvītras piezīmē. Šajā kontekstā Komisija aicina sociālos partnerus sarunās ņemt vērā dzelzceļa pasažieru un kravas pārvadājumu atšķirīgos nosacījumus, jo īpaši ātruma, braucienu attāluma un vajadzīgā laika ziņā. Komisija rūpīgi sekos šo sarunu norisei un pēc diviem gadiem atkārtoti novērtēs situāciju.