ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 26.10.2012
COM(2012) 627 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Εφαρμογή από τα κράτη μέλη της οδηγίας 2005/47/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2005, για τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) για θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Εφαρμογή από τα κράτη μέλη της οδηγίας 2005/47/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2005, για τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) για θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Εισαγωγή ... 3

1.1. Η οδηγία ... 3

1.2. Τυπική μεταφορά της οδηγίας ... 3

1.3. Παρακολούθηση και αξιολόγηση της οδηγίας ... 4

2. Πεδίο εφαρμογής και αντικείμενο της συμφωνίας που επισυνάπτεται στην οδηγία ... 4

3. Οι κυριότερες διατάξεις της συμφωνίας που επισυνάπτεται στην οδηγία ... 5

3.1. Ρήτρα 3 — Ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας ... 5

3.2. Ρήτρα 4 — Ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας ... 6

3.3. Ρήτρα 5 — Διαλείμματα ... 8

3.4. Ρήτρα 6 — Περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης ... 9

3.5. Ρήτρα 7 — Χρόνος οδήγησης ... 9

3.6. Ρήτρα 8 — Έλεγχος ... 11

4. Αξιολόγηση των πρακτικών αποτελεσμάτων των διατάξεων της οδηγίας ... 11

4.1. Προς τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο —η σημασία των διασυνοριακών διαλειτουργικών υπηρεσιών ... 11

4.2. Συνέπειες των διασυνοριακών διαλειτουργικών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για την κινητικότητα του προσωπικού ... 13

4.3. Ο κοινωνικός αντίκτυπος της οδηγίας ... 16

4.4. Ο οικονομικός αντίκτυπος της οδηγίας ... 17

4.5. Συμπεράσματα σχετικά με τον αντίκτυπο της οδηγίας ... 18

5. Εκτίμηση του ενδεχόμενου διοικητικού φόρτου ... 19

6. Ζητήματα που έθεσαν τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι κατά τις διαβουλεύσεις σχετικά με την παρούσα έκθεση ... 19

7. Συμπεράσματα ... 21

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Η οδηγία

Η οδηγία 2005/47/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2005, για τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) για θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων (στο εξής «η οδηγία»)[1] εγκρίθηκε από το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 155 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρώην άρθρο 139 της Συνθήκης ΕΚ), το οποίο προβλέπει ότι:

«Άρθρο 155 (πρώην άρθρο 139 της ΣΕΚ)

1. Ο διάλογος μεταξύ κοινωνικών εταίρων σε επίπεδο της Ένωσης μπορεί να οδηγήσει, εφόσον οι κοινωνικοί εταίροι το επιθυμούν, στη σύναψη συμβατικών σχέσεων, συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών.

2. Οι συμφωνίες που συνάπτονται σε επίπεδο της Ένωσης εφαρμόζονται, είτε σύμφωνα με τις διαδικασίες και πρακτικές των ενδιαφερομένων κοινωνικών εταίρων και κρατών μελών, είτε σε τομείς που εμπίπτουν στο άρθρο 153, όταν το ζητούν από κοινού τα υπογράφοντα μέρη, με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Επιτροπής. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τηρείται ενήμερο.

Το Συμβούλιο αποφασίζει ομοφώνως, εκτός εάν η εν λόγω συμφωνία περιέχει μία ή περισσότερες διατάξεις σχετικές με τομέα για τον οποίο απαιτείται ομοφωνία δυνάμει του άρθρου 153, παράγραφος 2».

Δεδομένου ότι ο όρος «απόφαση» στο άρθρο 155 της Συνθήκης χρησιμοποιείται κατά τη γενική του έννοια, έτσι ώστε το νομοθετικό μέσο να μπορεί να επιλεγεί σύμφωνα με το άρθρο 288 της Συνθήκης, εναπόκειται στην Επιτροπή να προτείνει στο Συμβούλιο ποια από τις τρεις δεσμευτικές πράξεις που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο (κανονισμός, οδηγία ή απόφαση) είναι η πλέον κατάλληλη. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το πλέον κατάλληλο μέσο θα ήταν μια οδηγία του Συμβουλίου, δεδομένης της φύσης και του περιεχομένου της συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων και ότι θα ήταν προτιμότερο να εφαρμοστεί έμμεσα μέσω διατάξεων που θα μεταφερθούν από τα κράτη μέλη ή τους κοινωνικούς εταίρους, στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών.
Πράγματι, σκοπός της οδηγίας είναι η εφαρμογή της συμφωνίας που συνήφθη στις 27 Ιανουαρίου 2004 μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) όσον αφορά ορισμένες πτυχές των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες.

1.2. Τυπική μεταφορά της οδηγίας

Τα κράτη μέλη όφειλαν είτε να μεταφέρουν την οδηγία στην εθνική τους νομοθεσία, ύστερα από διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, έως τις 27 Ιουλίου 2008 είτε να εξασφαλίσουν ότι οι κοινωνικοί εταίροι θέσπισαν τα απαραίτητα μέτρα μέσω συμφωνίας το αργότερο έως την εν λόγω ημερομηνία (άρθρο 5).
Όλα τα κράτη μέλη έχουν μεταφέρει την οδηγία, με εξαίρεση τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό τομέα (Μάλτα και Κύπρος) ή καμία διασυνοριακή υπηρεσία με

[1] ΕΕ L 195 της 27.7.2005, σ. 15.

άλλα κράτη μέλη της ΕΕ (Φινλανδία). Σε δύο περιπτώσεις, η μεταφορά έγινε πολύ αργά και μόνον αφού η Επιτροπή είχε κινήσει διαδικασίες επί παραβάσει (υποθέσεις C-291/10 και C-305/10).
Όλα τα κράτη μέλη, με εξαίρεση τη Λιθουανία, διαβουλεύθηκαν με τους κοινωνικούς εταίρους στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας.
Ωστόσο, οι κοινωνικοί εταίροι της Λιθουανίας είχαν κάποια επιρροή στην υλοποίηση της μεταφοράς, διότι μια συλλογική συμφωνία επικαιροποιήθηκε μετά την εφαρμογή της οδηγίας.
Για την ουσία της μεταφοράς και για τη συμμόρφωση με την οδηγία, μια περιγραφή της κατάστασης ρήτρα προς ρήτρα περιέχεται στα τμήματα 2 και 3. Η Επιτροπή προτίθεται να λάβει τα κατάλληλα μέτρα σχετικά με τα θέματα και τα προβλήματα που εντοπίζονται στην εν λόγω χώρα.

1.3. Παρακολούθηση και αξιολόγηση της οδηγίας

Για την παρακολούθηση του οικονομικού και κοινωνικού αντίκτυπου της συμφωνίας, και ιδιαίτερα της ρήτρας 4, η Επιτροπή ανέλαβε την υποχρέωση να υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο, πράγμα το οποίο έπραξε στις 15 Δεκεμβρίου 2008 με την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο με τίτλο «Οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος της συμφωνίας στο πλαίσιο της οδηγίας 2005/47/ΕΚ, που συνήφθη στις 27 Ιανουαρίου 2004, μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, για θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων»[2].

Το άρθρο 3 της οδηγίας προβλέπει ότι η Επιτροπή, αφού ζητήσει τη γνώμη των κοινωνικών εταίρων σε κοινοτικό επίπεδο, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στο πλαίσιο της εξέλιξης του σιδηροδρομικού κλάδου.

Προς υποστήριξη της παρούσας έκθεσης, η Επιτροπή προώθησε μελέτη σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας. Οι κοινωνικοί εταίροι συμμετείχαν εκ του σύνεγγυς και κλήθηκαν να διατυπώσουν τη γνώμη τους για τα πορίσματα της εν λόγω μελέτης.

2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΠΟΥ ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ

*«Ρήτρα 1 – **Πεδίο εφαρμογής***

Η παρούσα συμφωνία εφαρμόζεται στους μετακινούμενους εργαζομένους σιδηροδρόμων που έχουν τοποθετηθεί σε διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες που πραγματοποιούνται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Για την τοπική και την περιφερειακή διασυνοριακή κυκλοφορία επιβατών και για τη διασυνοριακή κυκλοφορία εμπορευμάτων σε ακτίνα όχι μεγαλύτερη των 15 χιλιομέτρων πέραν των συνόρων, καθώς και για την κυκλοφορία μεταξύ επίσημων μεθοριακών σιδηροδρομικών σταθμών, κατάλογος των οποίων παρατίθεται σε παράρτημα, η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας είναι προαιρετική.

Η παρούσα συμφωνία έχει, επίσης, προαιρετικό χαρακτήρα για τους συρμούς που εκτελούν διασυνοριακές διαδρομές, οι οποίες έχουν αφετηρία και τέρμα στο σιδηροδρομικό δίκτυο του

[2] COM(2008) 855 τελικό της 15.12.2008.

ίδιου κράτους μέλους και χρησιμοποιούν το δίκτυο άλλου κράτους μέλους χωρίς να σταματούν στο κράτος αυτό (και οι οποίες, συνεπώς, μπορούν να θεωρούνται ως εθνικές μεταφορές).

Όσον αφορά τους μετακινούμενους εργαζομένους που παρέχουν διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες, η οδηγία 93/104/ΕΚ δεν εφαρμόζεται επί θεμάτων όπου η παρούσα συμφωνία περιέχει ειδικότερες διατάξεις.»

Σε πέντε κράτη μέλη (Εσθονία, Λετονία, Σλοβενία, Δανία και Ελλάδα) η νομοθεσία (εκτός από τη ρήτρα 5) εφαρμόζεται μόνο στους μηχανοδηγούς. Στα άλλα κράτη μέλη η νομοθεσία ισχύει όχι μόνο για τους μηχανοδηγούς, αλλά συνήθως για το σύνολο του διεθνούς πληρώματος της αμαξοστοιχίας (δεν παρέχουν όλα τα κράτη μέλη περισσότερες λεπτομέρειες).

Κανένα από τα κράτη μέλη δεν διαθέτει ειδικές ρήτρες για τους μισθωτούς που εργάζονται τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Χρήση των προαιρετικών εξαιρέσεων από τα κράτη μέλη

Δεκαπέντε κράτη μέλη δεν έκαναν χρήση της δυνατότητας να εφαρμόζουν την οδηγία για την τοπική και περιφερειακή διασυνοριακή κυκλοφορία επιβατών και για την κυκλοφορία εμπορευμάτων σε απόσταση έως 15 χιλιομέτρων από τη μεθόριο. Δέκα κράτη μέλη (Τσεχική Δημοκρατία, Εσθονία, Ουγγαρία, Ιταλία, Σλοβακία, Αυστρία, Λουξεμβούργο, Δανία, Γαλλία και Ισπανία) περιέλαβαν αυτή τη δυνατότητα στη νομοθεσία τους και χρησιμοποίησαν τη διατύπωση της συμφωνίας (δεύτερη παράγραφος της ρήτρας 1). Δύο κράτη μέλη (Λιθουανία και Ελλάδα) περιέλαβαν αυτή τη δυνατότητα και χρησιμοποίησαν δική τους διατύπωση. Στην τελευταία περίπτωση, η συμφωνία ισχύει για όλες τις διασυνοριακές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Δεκαπέντε κράτη μέλη δεν υιοθέτησαν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν την οδηγία σε διασυνοριακές διαδρομές που έχουν τέρμα και αφετηρία στο ίδιο κράτος μέλος. Οκτώ κράτη μέλη (Τσεχική Δημοκρατία, Εσθονία, Ουγγαρία, Σλοβακία, Αυστρία, Δανία, Σουηδία και Ισπανία) υιοθέτησαν αυτή τη δυνατότητα και χρησιμοποίησαν την περιγραφή που περιέχεται στην οδηγία ΕΕ. Τρία κράτη μέλη (Λιθουανία, Ελλάδα και Πορτογαλία) υιοθέτησαν αυτή την επιλογή και χρησιμοποίησαν δική τους περιγραφή.

3. ΟΙ ΚΥΡΙΟΤΕΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΠΟΥ ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ

3.1. Ρήτρα 3 — Ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας

Η ρήτρα 3 προβλέπει ότι η ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 12 συναπτές ώρες ανά εικοσιτετράωρο. Η συμφωνία επιτρέπει μείωση μέχρις ένα ελάχιστο διάστημα 9 ωρών, αλλά η μείωση αυτή μπορεί να γίνεται μόνο μία φορά ανά περίοδο επτά ημερών. Η μειωμένη ημερήσια ανάπαυση δεν πρέπει να είναι προγραμματισμένη μεταξύ δύο περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας, και οι ώρες κατά τις οποίες μειώθηκε η ανάπαυση πρέπει να προστεθούν στην επόμενη ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας.

Μεταφορά των απαιτήσεων σχετικά με την ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας

Εικοσιένα κράτη μέλη εφαρμόζουν τη διάταξη των 12 συναπτών ωρών ημερήσιας ανάπαυσης στον τόπο κατοικίας ανά εικοσιτετράωρο. Το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο και η Γαλλία δεν την

εφαρμόζουν· κατά κανόνα, προβλέπουν 14 συναπτές ώρες ημερήσιας ανάπαυσης στον τόπο κατοικίας. Η Πολωνία εφαρμόζει επίσης διαφορετική ρήτρα, αλλά η ελάχιστη ανάπαυση στον τόπο κατοικίας είναι επίσης 12 ώρες.
Όλα τα κράτη μέλη, εκτός από τη Λετονία, την Πολωνία, τη Σλοβενία και τη Σλοβακία, προβλέπουν στη νομοθεσία τους τη δυνατότητα μείωσης της ημερήσιας ανάπαυσης σε κάθε περίοδο επτά ημερών. Η Λετονία, η Πολωνία και η Σλοβενία δεν έχουν συμπεριλάβει τη δυνατότητα αυτή στη νομοθεσία τους. Η Σλοβακία προβλέπει τη δυνατότητα μείωσης της ημερήσιας ανάπαυσης στον τόπο κατοικίας βάσει «*αποδείξιμων αντικειμενικών και τεχνικών λόγων ή οργανωτικών λόγων*». Έτσι, υπό τις συνθήκες αυτές, οι κανόνες της οδηγίας δεν ακολουθούνται και ο χρόνος ανάπαυσης μπορεί να μειωθεί περισσότερο από μία φορά την εβδομάδα.
Με εξαίρεση τη Λετονία και την Πολωνία, όλα τα κράτη μέλη έχουν ενσωματώσει στη νομοθεσία τους τον περιορισμό της μείωσης της ημερήσιας ανάπαυσης. Το σιδηροδρομικό προσωπικό της Λετονίας δεν ταξιδεύει περισσότερο από 110 χιλιόμετρα πέραν των συνόρων, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι μπορεί να επιστρέψει στον τόπο κατοικίας του την ίδια ημέρα. Η Πολωνία δεν περιέλαβε στη νομοθεσία της τον περιορισμό αυτό, διότι δεν είχε περιλάβει τη δυνατότητα μείωσης της ημερήσιας ανάπαυσης.
Σε δώδεκα κράτη μέλη (Τσεχική Δημοκρατία, Βουλγαρία, Εσθονία, Ουγγαρία, Λιθουανία, Ρουμανία, Αυστρία, Γερμανία, Κάτω Χώρες, Ηνωμένο Βασίλειο, Σουηδία και Ισπανία), οι κανόνες που ισχύουν για τους διασυνοριακούς εργαζομένους όσον αφορά την ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας δεν είναι οι ίδιοι με αυτούς που εφαρμόζονται στους υπόλοιπους εργαζομένους στον τομέα των σιδηροδρόμων. Στις περισσότερες χώρες όπου υπάρχει διαφορά μεταξύ του εθνικού και του διεθνούς προσωπικού, οι κανόνες για το εθνικό προσωπικό περιλαμβάνονται στη γενική νομοθεσία για το χρόνο εργασίας. Για παράδειγμα σε ορισμένες χώρες (Κάτω Χώρες και Ηνωμένο Βασίλειο) δεν προβλέπεται ειδικά δικαίωμα ανάπαυσης στον τόπο κατοικίας. Σε άλλους τομείς, οι κανόνες για τους διασυνοριακούς εργαζόμενους δεν διαφέρουν από τους κανόνες που εφαρμόζονται στους υπόλοιπους εργαζομένους στον τομέα των σιδηροδρόμων.

3.2. Ρήτρα 4 — Ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας

Η ρήτρα 4 προβλέπει ότι η ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 8 συναπτές ώρες ανά εικοσιτετράωρο και ότι η ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας πρέπει να ακολουθείται από ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας, εκτός εάν οι κοινωνικοί εταίροι σε επίπεδο σιδηροδρομικής επιχείρησης ή σε εθνικό επίπεδο έχουν συνάψει συμφωνία για μια δεύτερη εν συνεχεία ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας (αντιστάθμιση).

Το κείμενο της εν λόγω ρήτρας περιέχει υποσημείωση στην οποία αναφέρεται ότι το ζήτημα θα αποτελέσει αντικείμενο επαναδιαπραγμάτευσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο δύο έτη μετά την υπογραφή της συμφωνίας. Μέχρι σήμερα, ωστόσο, οι διαπραγματεύσεις αυτές δεν έχουν καρποφορήσει.

Επιπλέον, η ρήτρα συνιστά να δοθεί προσοχή στο επίπεδο άνεσης του καταλύματος που χρησιμοποιείται από το προσωπικό κατά τη διάρκεια των εν λόγω περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας.

Μεταφορά των απαιτήσεων για ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας

Όλες οι χώρες που έχουν μεταφέρει την οδηγία, έχουν υιοθετήσει τους κανόνες σχετικά με την ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας στη νομοθεσία τους, εκτός από τη Λετονία, την Πολωνία, το Λουξεμβούργο και τη Σλοβενία. Επειδή η Λετονία δεν έχει διεθνείς

αυτοκινητοδρόμους μήκους μεγαλύτερου από 110 χιλιόμετρα (απλή διαδρομή), δεν φαίνεται να υπάρχει ανάγκη περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας. Η Σλοβενία και το Λουξεμβούργο επιβάλλουν τον κανόνα, σύμφωνα με τον οποίο η ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας πρέπει να ακολουθείται από ανάπαυση στον τόπο κατοικίας, αλλά έχουν διαφορετικούς κανόνες όσον αφορά τη διάρκεια των εν λόγω περιόδων ανάπαυσης. Για τη Σλοβενία, η ανάπαυση ανάμεσα σε δύο βάρδιες πρέπει να είναι διπλάσιας διαρκείας από ό,τι η βάρδια. Ως εκ τούτου, εάν μια βάρδια διαρκεί έξι ώρες, η ανάπαυση πρέπει να διαρκέσει δώδεκα ώρες. Η Πολωνία δεν έχει ειδικούς κανόνες σχετικά με την ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας. Στο Λουξεμβούργο, ισχύουν τα ακόλουθα όρια για το μέγιστο χρόνο εκτός τόπου κατοικίας:

- *Είκοσι οκτώ ώρες εάν η ανάπαυση διαρκεί εννέα ώρες,*
- *Είκοσι εννέα ώρες εάν η ανάπαυση διαρκεί δέκα ώρες,*
- *Τριάντα ώρες εάν η ανάπαυση διαρκεί τουλάχιστον έντεκα.*

Εάν για κάποιο λόγο, τα όρια των είκοσι οκτώ, είκοσι εννέα ή τριάντα ωρών δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν, ο εργαζόμενος λαμβάνει αντιστάθμιση ίση προς το επιπλέον χρονικό διάστημα.

Η δυνατότητα των κοινωνικών εταίρων να συμφωνήσουν σχετικά με μια δεύτερη περίοδο ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας έχει αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης μόνο σε οκτώ κράτη μέλη: Γερμανία, Ουγγαρία, Ρουμανία, Σλοβενία, Κάτω Χώρες, Γαλλία, Ιταλία και Πορτογαλία. Με εξαίρεση τη Σλοβενία, οι διαπραγματεύσεις αυτές διεξάγονται σε επίπεδο επιχειρήσεων. Στη Γερμανία, μία μόνο περίπτωση συμφωνίας αναφέρθηκε σε σχέση με μία των θυγατρικών της κατεστημένης επιχείρησης. Στην Ιταλία, τη Γαλλία και τις Κάτω Χώρες δεν συνάφθηκαν συμφωνίες με τις κατεστημένες επιχειρήσεις. Στη Σλοβενία, επιτεύχθηκε συμφωνία σε εθνικό επίπεδο. Φαίνεται ότι υπάρχουν συμφωνίες σχετικά με την αντιστάθμιση των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας μόνο σε έξι χώρες (Ουγγαρία, Ρουμανία, Σλοβενία, Λουξεμβούργο, Γαλλία και Ιταλία).

Το επίπεδο άνεσης που προσφέρεται στους εργαζομένους κατά τη διάρκεια των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας προβλέπεται στη νομοθεσία μόνον εννέα κρατών μελών (Ουγγαρία, Λιθουανία, Ρουμανία, Σλοβενία, Βέλγιο, Σουηδία, Ιταλία και Ισπανία). Αντί γι' αυτό στη Δανία ισχύουν συλλογικές συμβάσεις σχετικά με το θέμα αυτό.

Σε ορισμένες χώρες (την Τσεχική Δημοκρατία, την Εσθονία, την Ουγγαρία, τη Λιθουανία, τη Ρουμανία, την Αυστρία, το Βέλγιο, τη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες, το Ηνωμένο Βασίλειο και τη Σουηδία), οι κανόνες που ισχύουν για την ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας στην περίπτωση εργαζομένων που παρέχουν διαλειτουργικές διασυνοριακές υπηρεσίες στις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι διαφορετικοί από τους κανόνες που ισχύουν για τους σιδηροδρομικούς που εργάζονται μόνον στο εσωτερικό της χώρας.

Ένα σημείο που πρέπει να εξεταστεί είναι ο ορισμός του όρου «κατοικία». Αυτό συζητήθηκε από τα υπογράφοντα μέρη της συμφωνίας, διότι οι διαπραγματεύσεις βασίστηκαν στο γαλλικό κείμενο, όπου χρησιμοποιείται ο όρος «résidence normale du personnel mobile (συνήθης κατοικία του μετακινούμενου προσωπικού)». Σε κοινή επιστολή της 10ης Ιουνίου 2009, τα μέρη διευκρίνισαν ότι *«η γαλλική έννοια της έκφρασης «résidence normale du personnel mobile (συνήθης κατοικία του μετακινούμενου προσωπικού)» στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν σχετίζεται με την ιδιωτική στέγη/σπίτι του ενδιαφερόμενου εργαζομένου, αλλά μάλλον με τον τόπο της εργασίας του /της όπου και διαμένει (home depot/Dienstort).»* Με βάση τα παραπάνω, στη Γερμανία, οι κανόνες νοούν ως «κατοικία», όχι την ιδιωτική στέγη του εν λόγω προσωπικού, αλλά τον τόπο στον οποίο αυτό διαμένει λόγω της σχέσης εργασίας του («dienstort»).

3.3. Ρήτρα 5 — Διαλείμματα

Οι διατάξεις σχετικά με τα διαλείμματα κάνουν τη διάκριση μεταξύ μηχανοδηγών και προσωπικού συνοδείας.

– Εάν δεν υπάρχει δεύτερος μηχανοδηγός, οι μηχανοδηγοί δικαιούνται διάλειμμα 45 λεπτών τουλάχιστον εάν ο χρόνος εργασίας υπερβαίνει τις 8 ώρες και τουλάχιστον 30 λεπτών για ημέρες εργασίας μεταξύ 6 και 8 ωρών. Κατά τη διάρκεια της ημέρας εργασίας μέρη του διαλείμματος αυτού πρέπει να πραγματοποιούνται μεταξύ της τρίτης και της έκτης ώρας εργασίας. Εάν υπάρχει δεύτερος μηχανοδηγός, το διάλειμμα αυτό πρέπει να ρυθμίζεται σε εθνικό επίπεδο.

– Για το προσωπικό συνοδείας πρέπει να προβλέπεται διάλειμμα τουλάχιστον 30 λεπτών, εάν η ημέρα εργασίας διαρκεί περισσότερο από 6 ώρες.

Μεταφορά των απαιτήσεων σχετικά με τα διαλείμματα

Η εξαίρεση για τις περιπτώσεις στις οποίες υπάρχει δεύτερος μηχανοδηγός εφαρμόζεται σε 14 χώρες, αλλά προφανώς όχι στην Τσεχική Δημοκρατία, τη Βουλγαρία, τη Δανία, την Ουγγαρία, τη Σλοβακία, την Αυστρία, το Βέλγιο, την Ιρλανδία, το Λουξεμβούργο και τη Σουηδία.

Φαίνεται ότι μόνον το Ηνωμένο Βασίλειο, η Λετονία, η Πολωνία και η Τσεχική Δημοκρατία δεν έχουν χρησιμοποιήσει τη διατύπωση της ρήτρας κατά τη μεταφορά της στο εθνικό τους δίκαιο.

Στη Λετονία, οι διεθνείς διαλειτουργικές αμαξοστοιχίες έχουν δύο μηχανοδηγούς. Συνεπώς, οι κανόνες όσον αφορά τα διαλείμματα δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται. Ως προς το θέμα αυτό, η Τσεχική Δημοκρατία εφαρμόζει την εθνική νομοθεσία της σχετικά με το χρόνο εργασίας. Ωστόσο, με τον εθνικό κανονισμό της[3] για τη μεταφορά της οδηγίας, επιβάλλεται διάλειμμα για τα άτομα του σιδηροδρομικού προσωπικού που εργάζονται μόνα τους πάνω από έξι συναπτές ώρες, αν και η διάρκεια του εν λόγω διαλείμματος δεν προσδιορίζεται. Η Πολωνία δεν έχει την εν λόγω ρήτρα. Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει διαφορετικό κανόνα για τα διαλείμματα στην περίπτωση διεθνών υπηρεσιών: *«τουλάχιστον 30 λεπτά, εάν ο χρόνος εργασίας ενός μόνου μηχανοδηγού είναι 6 ή περισσότερες ώρες, με την επιφύλαξη της καθυστέρησης των τρένων και των απαιτήσεων του χρονοδιαγράμματος, αλλά οπωσδήποτε στον κατάλληλο χρόνο και επαρκούς διάρκειας ώστε να επιτρέπεται η «πραγματική ανάκτηση δυνάμεων του εργαζομένου», της ορίζεται στον κανονισμό 4. Για τους λοιπούς μηχανοδηγούς [μηχανοδηγούς εγχώριων γραμμών], των οποίων ο χρόνος εργασίας είναι άνω των 6 ωρών, η περίοδος διαλείμματος που δικαιούνται είναι 20 λεπτά ή ισοδύναμη περίοδος αντισταθμιστικής ανάπαυσης ή άλλη μορφή προστασίας της υγείας και της ασφάλειας, όταν αυτό δεν είναι δυνατόν».* Οι ανωτέρω χώρες δεν προβλέπουν κανόνα που επιβάλλει διάλειμμα 45 λεπτών τουλάχιστον εάν ο χρόνος εργασίας υπερβαίνει τις 8 ώρες.

Η Δανία προβλέπει τη συγκεκριμένη απαίτηση μέσω συλλογικών συμβάσεων.

Σε οκτώ χώρες (Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Ουγγαρία, Πολωνία, Αυστρία, Κάτω Χώρες, Ελλάδα και Πορτογαλία) τα διαλείμματα δεν είναι δυνατόν να προσαρμοστούν σε περίπτωση καθυστερήσεων. Στη Λετονία προβλέπονται δύο μηχανοδηγοί, έτσι ώστε αυτός ο κανόνας δεν έχει εφαρμογή ούτως ή άλλως. Στη Γαλλία το θέμα ρυθμίζεται διαφορετικά, ανάλογα με

[3] Αριθ. 589/2006 Συλλ.

το ισχύον σύστημα: στην περίπτωση μιας κατεστημένης εταιρείας, τα διαλείμματα δεν είναι δυνατόν να αλλάζουν λόγω καθυστερήσεων, ενώ η νομοθεσία που διέπει τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις επιτρέπει την εν λόγω προσαρμογή.

Δεκαέξι κράτη μέλη έχουν κυριολεκτικά αντιγράψει κατά λέξη τις διατάξεις της οδηγίας σχετικά με το χρονοδιάγραμμα των διαλειμμάτων.

Τρία κράτη μέλη (η Τσεχική Δημοκρατία, το Λουξεμβούργο και το Ηνωμένο Βασίλειο) χρησιμοποιούν διαφορετικό κείμενο, αλλά επιβάλλουν παρόμοιο κανόνα. Για παράδειγμα, στο Ηνωμένο Βασίλειο: *«Πρέπει να προβλέπεται διάλειμμα τουλάχιστον 15 λεπτών μεταξύ της τρίτης και της έκτης ώρας του χρόνου εργασίας»*. Στη Βουλγαρία, την Πολωνία και την Αυστρία δεν ισχύει ούτε αυτός ούτε άλλος παρόμοιος κανόνας. Στη Γαλλία, ο κανόνας αυτός ισχύει μόνον για επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων άλλες από την κατεστημένη εταιρεία. Επειδή στη Λετονία προβλέπονται δύο μηχανοδηγοί, ο εν λόγω κανόνας δεν έχει εφαρμογή ούτως ή άλλως.

Ο κανόνας σχετικά με το προσωπικό συνοδείας εφαρμόζεται σε όλα σχεδόν τα κράτη μέλη.

3.4. Ρήτρα 6 — Περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης

Μετακινούμενοι εργαζόμενοι (δηλ. μηχανοδηγοί και άλλοι) που απασχολούνται σε διασυνοριακές υπηρεσίες δικαιούνται ελάχιστη αδιάλειπτη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης 24 ωρών, πέραν των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης ανά περίοδο επτά ημερών. Εκτός από αυτές τις 52 κατ' έτος περιόδους ανάπαυσης των 24 ωρών, προστίθενται ακόμη 52 τέτοιες περίοδοι, δηλαδή προβλέπονται συνολικά 104 ετήσιες περίοδοι ανάπαυσης των 24 ωρών. Οι περίοδοι αυτές πρέπει να ρυθμίζονται έτσι ώστε σε δώδεκα περιπτώσεις τουλάχιστον να παρέχονται δύο τέτοιες περίοδοι ανάπαυσης των 24 ωρών μαζί και να συμπίπτει το ζεύγος περιόδων ανάπαυσης με σαββατοκύριακο, ενώ σε 12 άλλες περιπτώσεις δύο τέτοιες περίοδοι να είναι και πάλι ζεύγος, όμως αυτά τα ζεύγη περιόδων ανάπαυσης δεν χρειάζεται να συμπίπτουν με Σάββατο ή Κυριακή.

Μεταφορά των απαιτήσεων όσον αφορά την περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης

Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη έχουν ενσωματώσει τους κανόνες αυτούς στην εθνική τους νομοθεσία. Στην Πολωνία, ένας μετακινούμενος εργαζόμενος δικαιούται περίοδο ανάπαυσης 35 ωρών (μία ώρα λιγότερο από ό,τι προβλέπεται στην οδηγία). Το Λουξεμβούργο έχει θεσπίσει διαφορετικό κανόνα όσον αφορά την εβδομαδιαία ανάπαυση και προβλέπει διάκριση μεταξύ μεγάλων και μικρών αποστάσεων. Οι μικρές αποστάσεις είναι αποστάσεις μικρότερες των 15 χιλιομέτρων (για τις οποίες, σύμφωνα με τη ρήτρα 1, η εφαρμογή της συμφωνίας/οδηγίας είναι προαιρετική). Στην περίπτωση μεγάλων αποστάσεων, οι κανόνες συμμορφώνονται με την οδηγία.

3.5. Ρήτρα 7 — Χρόνος οδήγησης

Ο χρόνος οδήγησης, δηλαδή η περίοδος κατά την οποία ο μηχανοδηγός εργάζεται έστω και αν δεν κινεί κατ' ανάγκη την αμαξοστοιχία, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 9 ώρες για μια βάρδια στη διάρκεια της ημέρας και τις 8 ώρες για μια νυκτερινή βάρδια. Σε περίοδο 2 εβδομάδων, ο χρόνος οδήγησης δεν είναι δυνατόν να υπερβαίνει τις 80 ώρες.

Μεταφορά των απαιτήσεων σχετικά με το χρόνο οδήγησης

Δεδομένου ότι ένας από τους μεγαλύτερους κινδύνους είναι η κόπωση, οι ώρες εργασίας αποτελούν σημαντική πτυχή των συνθηκών εργασίας. Στην περίπτωση διασυνοριακών υπηρεσιών, το πρόβλημα μπορεί να είναι μεγαλύτερο όταν συνάδελφοι από την ίδια εταιρεία απουσιάζουν, ιδίως στις αμαξοστοιχίες μεταφοράς εμπορευμάτων για τις οποίες προβλέπεται μόνον ένας μηχανοδηγός και καθόλου προσωπικό συνοδείας. Η έλλειψη εξοικείωσης και ένα ξενόγλωσσο περιβάλλον μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα να βρεθεί πραγματικά ο μηχανοδηγός χωρίς υποστήριξη ή να νοιώσει ότι βρίσκεται σε τέτοια κατάσταση. Σ' αυτό το συγκεκριμένο πλαίσιο μπορεί να απαιτούνται ειδικές αξιολογήσεις κινδύνου και κατευθύνσεις ορθής πρακτικής όσον αφορά τις διασυνοριακές υπηρεσίες στο πλαίσιο της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία[4].

Μεταξύ των χωρών που έχουν μεταφέρει την οδηγία, μόνο δύο κράτη μέλη δεν χρησιμοποίησαν τη διατύπωση της εν λόγω ρήτρας. Η Πολωνία δεν διαθέτει κανόνες σχετικά με τον μέγιστο χρόνο καθημερινής ή εβδομαδιαίας οδήγησης, αλλά προβλέπει στον κώδικα εργασίας μέγιστο εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας 40 ωρών. Αυτό σημαίνει ότι ο χρόνος οδήγησης πρέπει να παραμένει κάτω από το όριο αυτό. Στη Λετονία, οι μηχανοδηγοί απασχολούνται τόσο στις εθνικές όσο και στις διεθνείς υπηρεσίες, και δεν έχουν καθαρά διασυνοριακή απασχόληση. Για τις διαλειτουργικές υπηρεσίες, ως εκ τούτου, οι μηχανοδηγοί δεν πρέπει να οδηγούν περισσότερο από 80 ώρες εντός δύο εβδομάδων.

Επτά κράτη μέλη (η Εσθονία, η Σλοβενία, η Αυστρία, η Ιρλανδία, η Δανία, η Ελλάδα και η Ιταλία) αντέγραψαν τον ορισμό της οδηγίας για τη νυκτερινή περίοδο. Δεκαοκτώ κράτη μέλη χρησιμοποιούν διαφορετικό ορισμό. Ένας μεγάλος αριθμός χωρών έχει ήδη υιοθετήσει μια ευρύτερη ερμηνεία της νυκτερινής περιόδου που τάσσεται υπέρ των εργαζομένων. Η Σλοβακία, η Ρουμανία, η Ουγγαρία, η Βουλγαρία, η Λετονία και η Ισπανία ορίζουν τη νυκτερινή περίοδο μεταξύ 22:00 και 06:00. Για τη Σουηδία και τη Γερμανία η νυκτερινή περίοδος ορίζεται μεταξύ 23:00 και 06:00 και για τις Κάτω Χώρες μεταξύ 00:00 και 07:00. Στη Γαλλία υπάρχουν διαφορές μεταξύ της κατεστημένης εταιρείας (νυκτερινή περίοδος μεταξύ 23:00 και 06:00) και άλλων επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων (νυκτερινή περίοδος μεταξύ 22:00 και 05:00). Το Λουξεμβούργο εφαρμόζει ορισμό που είναι λιγότερο ευνοϊκός για τους εργαζομένους: η νυκτερινή περίοδος (για τους μηχανοδηγούς) ορίζεται μεταξύ 01:00 και 04:00.

Δώδεκα κράτη μέλη χρησιμοποιούν δικό τους ορισμό της «νυκτερινής βάρδιας»: η Τσεχική Δημοκρατία, η Βουλγαρία, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Πολωνία, η Σλοβακία, η Γερμανία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, το Ηνωμένο Βασίλειο συμπεριλαμβανομένης της Βόρειας Ιρλανδίας, η Γαλλία και η Ισπανία. Στη Σλοβακία, νυκτερινή βάρδια είναι κάθε βάρδια η οποία πραγματοποιείται κατά το μεγαλύτερο μέρος της μεταξύ 22:00 και 06:00· στη Λετονία και στη Γερμανία νυκτερινή βάρδια είναι η βάρδια η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο ώρες της νυκτερινής περιόδου (βλ. ανωτέρω), και στις Κάτω Χώρες και στη Βουλγαρία τουλάχιστον τρεις ώρες της νυκτερινής περιόδου. Στη Γαλλία, στο πλαίσιο του νόμου για τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων, «κάθε εργασία μεταξύ 22:00 και 05:00 θεωρείται νυκτερινή εργασία»· το ίδιο ισχύει και στην Ουγγαρία. Ο ορισμός αυτός είναι περισσότερο ευνοϊκός για τους εργαζομένους. Υπάρχουν ορισμένες χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, όπου η νυκτερινή βάρδια δεν αναφέρεται ρητώς. Στο Λουξεμβούργο, ο ορισμός φαίνεται να είναι λιγότερο ευνοϊκός για τους εργαζομένους: σύμφωνα με αυτόν

[4] Οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία (*ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1*).

νυκτερινή βάρδια είναι κάθε βάρδια που αρχίζει μεταξύ 01h00 και 04h00 (για τους μηχανοδηγούς). Αυτό σημαίνει ότι οι παραδοσιακές νυκτερινές βάρδιες από τις 23:00 έως τις 07:00 δεν ορίζονται ως νυκτερινές βάρδιες. Από την άλλη πλευρά, περιλαμβάνονται οι βάρδιες που αρχίζουν νωρίς το πρωί πριν από τις 04:00.

3.6. Ρήτρα 8 — Έλεγχος

Είναι αναγκαίο να καθιερωθεί ένα σύστημα το οποίο να καταγράφει τις καθημερινές ώρες εργασίας και περιόδους ανάπαυσης για 1 έτος τουλάχιστον.

Μεταφορά των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους

Όλα τα κράτη μέλη που έχουν μεταφέρει την οδηγία φαίνεται να επιβάλλουν την εν λόγω υποχρέωση τήρησης υπηρεσιακού πίνακα (για ένα έτος τουλάχιστον) όπου θα αναγράφονται οι καθημερινές ώρες εργασίας και περίοδοι ανάπαυσης των μετακινούμενων εργαζομένων. Ελήφθησαν παρατηρήσεις που επισημαίνουν προβλήματα όσον αφορά την πρακτική εφαρμογή της εν λόγω υποχρέωσης. Φαίνεται ότι μπορεί να είναι δύσκολο για τις εθνικές αρχές να διαθέτουν ταχεία πρόσβαση σε αρχεία που τηρούνται σε άλλες χώρες και να αποκτούν πλήρη εικόνα της κατάστασης στην περίπτωση που ένας μηχανοδηγός εργάζεται σε περισσότερες της μίας επιχειρήσεις.

Έχουν θεσπιστεί κυρώσεις από τα περισσότερα κράτη μέλη, αλλά όχι από την Ουγγαρία, την Πολωνία και τη Γαλλία (στην περίπτωση της κατεστημένης εταιρείας). Η γαλλική νομοθεσία σχετικά με τις λοιπές (ιδιωτικές) εταιρείες στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων επιβάλλει κυρώσεις.

4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

4.1. Προς τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο — η σημασία των διασυνοριακών διαλειτουργικών υπηρεσιών

Στη Λευκή Βίβλο της με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»[5], η Επιτροπή θέτει δέκα στόχους για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. Ένας από τους στόχους αυτούς είναι ότι «το 30% των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε αποστάσεις άνω των 300 χιλιομέτρων πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% έως το 2050».

Ωστόσο, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, η πραγματική εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, δηλαδή ένας ενιαίος ευρωπαϊκός *σιδηροδρομικός* χώρος, δεν έχει ακόμη επιτευχθεί. Στόχος της επόμενης δεκαετίας είναι η δημιουργία ενός πραγματικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών με την εξάλειψη όλων των εναπομενόντων φραγμών μεταξύ τρόπων μεταφοράς και εθνικών συστημάτων με τη διευκόλυνση της διαδικασίας ενοποίησης και της ανάδυσης πολυεθνικών και πολυτροπικών φορέων. Μια τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους βρίσκεται υπό εξέταση για το σκοπό αυτό. Τα σιδηροδρομικά συστήματα αποκλίνουν τόσο πολύ μεταξύ τους, ώστε η ύπαρξη φραγμών για τις εν λόγω υπηρεσίες, εκτός από τις διαφορετικές απαιτήσεις σχετικά με τις συνθήκες εργασίας, έχει σημαντικό αντίκτυπο στη διάδοση των διασυνοριακών διαλειτουργικών υπηρεσιών. Μια

[5] COM/2011/0144 τελικό.

σιδηροδρομική επιχείρηση που επιθυμεί να διεξαγάγει μια υπηρεσία μεταφοράς που διασχίζει ένα ή περισσότερα σύνορα προσκρούει σε μια σειρά τεχνικών, νομικών και διοικητικών φραγμών.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στην ΕΕ έχουν ελευθερωθεί πλήρως από τις αρχές του 2007, τόσο για τις εθνικές όσο και για τις διεθνείς υπηρεσίες. Αυτό σημαίνει ότι κάθε εγκεκριμένη εταιρεία σιδηροδρόμων της ΕΕ που διαθέτει την αναγκαία πιστοποίηση ασφάλειας μπορεί να υποβάλει αίτηση χρήσης του δυναμικού της και να προσφέρει εθνικές και διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε όλη την ΕΕ. Αυτό συνοδεύτηκε το 2010 από την έγκριση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 913/2010 σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές μεταφορές εμπορευμάτων. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει κανόνες σχετικούς με τη δημιουργία και την οργάνωση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων μεταφορών εμπορευμάτων και καθορίζει έναν αρχικό κατάλογο εμπορευματικών διαδρόμων μεγάλων αποστάσεων. Η αγορά υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στην ΕΕ έχει ελευθερωθεί από την 1η Ιανουαρίου 2010. Η αγορά για καθαρά εθνικές υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών δεν έχει ακόμη ανοίξει για τον διασυνοριακό ανταγωνισμό. Οι υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων πρέπει να μοιράζονται το ΔΕΔ-Μ (διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών) με υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών υψηλής ταχύτητας, καθώς και με συμβατικά επιβατηγά τρένα. Η ανάπτυξη του ERTMS (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας) διευκολύνει την ενσωμάτωση υπηρεσιών που είναι πολύ διαφορετικές από άποψη εμπορικών ταχυτήτων, αποστάσεων και χρονικών περιορισμών.

Από νομική άποψη, για να είναι σε θέση μια σιδηροδρομική επιχείρηση να εισέλθει στη διεθνή αγορά και να διασχίζει πραγματικά τα σύνορα στέλνοντας τις αμαξοστοιχίες της ή τους μηχανοδηγούς της, απαιτούνται τα ακόλουθα:

Έγκριση τροχαίου υλικού, ιδίως μηχανών, που εκτελείται σε επίπεδο κράτους μέλους ·
(Ξεχωριστά) πιστοποιητικά ασφαλείας ανά κράτος μέλος που καλύπτονται από τις υπηρεσίες · και
Άδειες οδήγησης των μηχανοδηγών.

Από τις 27 Οκτωβρίου 2011 είναι υποχρεωτικό για τους μηχανοδηγούς να διαθέτουν διεθνή άδεια οδήγησης και πιστοποιητικό (οδηγία 2007/59).

Επιπλέον, για να είναι σε θέση μια σιδηροδρομική επιχείρηση να παρέχει διασυνοριακές υπηρεσίες, απαιτείται ακόμη να πληροί πολλές τεχνικές προϋποθέσεις που αφορούν την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών, τόσο για τις μεταφορές επιβατών όσο και για τις μεταφορές εμπορευμάτων (εύρος τροχιάς, ηλεκτροδότηση, συστήματα σηματοδότησης και ασφάλειας). Από ένα σύνολο 37 συνόρων μεταξύ των κρατών μελών, υπάρχουν 35 ζεύγη χωρών στα σύνορα των οποίων συναντώνται οι αμαξοστοιχίες. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις τεχνικές πτυχές, το 2011 υπήρχαν 19 ζεύγη χωρών τα σύνορα των οποίων διέσχισαν αμαξοστοιχίες μεταφοράς επιβατών και 17 ζεύγη χωρών τα σύνορα των οποίων διέσχισαν αμαξοστοιχίες μεταφοράς εμπορευμάτων. Η νομοθεσία της ΕΕ με βάση τις οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια ρυθμίζει τις εν λόγω τεχνικές πτυχές.

Ενώ χρειάζονται απλώς λίγα λεπτά για την εναλλαγή μηχανοδηγών, απαιτείται περισσότερος χρόνος για την αλλαγή της μηχανής έλξης ενός τρένου. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (κυρίως οι ιδιωτικές) συνήθως προβαίνουν σε ανάλυση κόστους/οφέλους πριν από τη σύσταση μιας υπηρεσίας με διασυνοριακούς μηχανοδηγούς. Μια ανάλυση κόστους/οφέλους πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον όγκο και τη συχνότητα των σιδηροδρόμων που διέρχονται τα σύνορα και το μήκος των διαδρομών, το κόστος και τη διαθεσιμότητα των διαλειτουργικών

μηχανών (τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μιας παλαιάς μηχανής αντί μιας νέας μπορεί επίσης να έχουν σημασία) και το κόστος εργασίας (πρόσθετη κατάρτιση για τα πιστοποιητικά, μισθοί και δαπάνες καταλύματος στο εξωτερικό). Ωστόσο, η απόφαση δεν λαμβάνεται πάντοτε με βάση μια ανάλυση κόστους/οφέλους. Μεταξύ των πιο παραδοσιακών κατεστημένων επιχειρήσεων στον τομέα της μεταφοράς επιβατών, οι συμφωνίες μπορεί να εξακολουθούν να ισχύουν για σιδηροδρομικά δρομολόγια μεταξύ δύο χωρών που απαιτούν αλλαγή μηχανών και μηχανοδηγού στα σύνορα.

4.2. Συνέπειες των διασυνοριακών διαλειτουργικών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για την κινητικότητα του προσωπικού

Η λειτουργία των διασυνοριακών διαλειτουργικών υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρόμων εξαρτάται σε κρίσιμο βαθμό από την οργάνωση της εργασίας. Δεν απαιτείται για όλες να διέρχεται το προσωπικό τα σύνορα με την αμαξοστοιχία. Υπάρχουν, πράγματι, πέντε επιλογές:

Η εταιρεία απασχολεί προσωπικό σε διάφορες χώρες: όταν μια επιχείρηση έχει προσωπικό που κατοικεί και στις δύο πλευρές των συνόρων, το προσωπικό εναλλάσσεται και μόνο η αμαξοστοιχία διασχίζει τα σύνορα.

Η εταιρεία προσλαμβάνει προσωπικό από άλλες εταιρείες ή από γραφείο εξεύρεσης προσωρινής απασχόλησης: και στην περίπτωση αυτή, η αμαξοστοιχία, αλλά όχι το πλήρωμά της, διασχίζει τα σύνορα.

Εταιρική σχέση με άλλη εταιρεία — το προσωπικό δεν διέρχεται τα σύνορα: η τρίτη αυτή εκδοχή αφορά εταιρική σχέση με άλλη εταιρεία με την οποία η πρώτη μοιράζεται ένα συγκεκριμένο διεθνές δρομολόγιο, και κατά την οποία κάθε εταιρεία έχει την ευθύνη για την πρόσληψη προσωπικού στη χώρα της, έστω και αν χρησιμοποιούν διαλειτουργικές μηχανές έλξης.

Εταιρική σχέση με άλλη εταιρεία — το προσωπικό διέρχεται τα σύνορα: μια άλλη εκδοχή αφορά τη συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων όμορων κρατών μελών, κατά το οποίο και δύο επιχειρήσεις πραγματοποιούν το σύνολο της διαδρομής χωρίς αλλαγή προσωπικού στα σύνορα.

Το προσωπικό της επιχείρησης διέρχεται τα σύνορα: κατά την τελευταία εκδοχή το προσωπικό της επιχείρησης διέρχεται τα σύνορα στο πλαίσιο μιας διαλειτουργικής υπηρεσίας σε απόσταση άνω των 15 χιλιομέτρων από τη μεθόριο. Υπάρχουν δύο δυνατότητες: οι εργαζόμενοι διέρχονται τα σύνορα, μόνον για μια απόσταση που τους επιτρέπει να επιστρέψουν στα σπίτια τους την ίδια ημέρα, ή συνεχίζουν το ταξίδι πέραν των συνόρων και αναπαύονται εκτός τόπου κατοικίας.

Στις τρεις πρώτες εκδοχές, το προσωπικό της εταιρείας δεν διέρχεται τα σύνορα και η οδηγία δεν εφαρμόζεται. Η εταιρεία επομένως δεσμεύεται μόνον από τους εθνικούς κανόνες. Ως εκ τούτου, οι περιορισμοί της οδηγίας ως προς τον αριθμό των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας δεν εφαρμόζονται, αν και οι αποστάσεις και οι διαδρομές μέσα σε ορισμένα κράτη μέλη μπορεί να είναι μεγάλες. Επομένως, εξαρτάται από τους εθνικούς κανόνες και τις συλλογικές συμφωνίες κατά πόσον οι περιορισμοί είναι λιγότερο αυστηροί σε σχέση με τους προβλεπόμενους στην οδηγία. Ένα άλλο ζήτημα που προκύπτει στην περίπτωση του προσωπικού που εργάζεται σε διεθνείς διαδρομές είναι το συμπλήρωμα μισθού / αντιστάθμιση, που επιβάλλεται για διεθνείς εργασίες σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη

ταυτόχρονα. Επιπλέον, οι εταιρείες δεν χρειάζεται να έχουν δύο πιστοποιητικά ασφαλείας για τους μηχανοδηγούς και οι μηχανοδηγοί δεν χρειάζεται να μιλούν άλλες γλώσσες.

Αξίζει να υπογραμμιστούν οι διαφορές μεταξύ διασυνοριακών υπηρεσιών και ενδομεταφορών. Για τους σκοπούς του παρόντος εγγράφου, οι διασυνοριακές υπηρεσίες αφορούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αρχίζουν σε μία χώρα και είτε καταλήγουν σε άλλη χώρα είτε εξυπηρετούν σταθμούς σε άλλη χώρα, πριν επιστρέψουν στη χώρα τους στο πλαίσιο αυτής της ενιαίας υπηρεσίας. Στην περίπτωση υπηρεσιών ενδομεταφορών, ο ξένος επιχειρηματίας εκμεταλλεύεται μια υπηρεσία που αρχίζει και τελειώνει εντός της ίδιας χώρας. Στην τελευταία περίπτωση, η οδηγία δεν εφαρμόζεται. Παρόλο που υπάρχει επίσης και διασυνοριακό στοιχείο στην περίπτωση αυτή, συγκεκριμένα το γεγονός ότι η επιχείρηση που διαχειρίζεται την υπηρεσία εδρεύει σε διαφορετική χώρα από εκείνη στην οποία παρέχεται η υπηρεσία, δεν είναι διασυνοριακή υπηρεσία για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, επειδή η ίδια η αμαξοστοιχία δεν διασχίζει τα σύνορα.

Μόνον κατά τις δύο τελευταίες εκδοχές τα μέλη του προσωπικού διέρχονται τα σύνορα και μόνο στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται η οδηγία. Ως εκ τούτου, υπάρχουν πολλές δυνατότητες για τις επιχειρήσεις να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες χωρίς το προσωπικό να διέρχεται τα σύνορα με την αμαξοστοιχία και, ως εκ τούτου, υπάρχουν πολλές περιπτώσεις κατά τις οποίες η οδηγία δεν εφαρμόζεται σε μια διασυνοριακή υπηρεσία.

Επιπλέον, για να εφαρμοστεί η οδηγία σε μια υπηρεσία, πρέπει να υπάρχει προσωπικό ικανό να επανδρώσει την υπηρεσία αυτή και να μπορεί πραγματικά να εργάζεται διασυνοριακά. Ο συνολικός αριθμός των μηχανοδηγών στην ΕΕ που επιτρέπεται να ασκούν δραστηριότητες σε δύο τουλάχιστον χώρες εκτιμήθηκε μεταξύ 5 000 και 7 000[6], αριθμός που αντιπροσωπεύει λιγότερο από το 10% του συνολικού αριθμού των μηχανοδηγών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίοι είναι περίπου 93 000. Είναι δυσκολότερο να εκτιμηθεί ο αριθμός των λοιπών διασυνοριακών εργαζομένων. Ο αριθμός των ελεγκτών[7] εκτιμάται σε 6 000, με την παραδοχή ότι για κάθε μηχανοδηγό στις μεταφορές επιβατών υπάρχουν, κατά μέσο όρο, δύο ενεργοί ελεγκτές. Ωστόσο, οι περισσότεροι από αυτούς τους ελεγκτές εργάζονται μόνο σε διασυνοριακές υπηρεσίες σε μερικές από τις βάρδιες τους. Εκτός από τους ελεγκτές, ορισμένες επιβατικές αμαξοστοιχίες διαθέτουν και άλλο συνοδευτικό προσωπικό στο τρένο για την εξυπηρέτηση των επιβατών. Το προσωπικό αυτό είναι προσωπικό του μπαρ, εποχούμενο προσωπικό προετοιμασίας γευμάτων στην άμαξα-εστιατόριο ή νυκτερινό προσωπικό της αμαξοστοιχίας το οποίο στρώνει τα κρεβάτια και σερβίρει το πρωινό. Δεν υπάρχουν εκτιμήσεις σχετικά με τον αριθμό των εργαζομένων αυτών.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις αναμένεται σταθερή αύξηση των διασυνοριακών υπηρεσιών, ως αποτέλεσμα της μείωσης των τεχνικών φραγμών και της αύξησης του διαλειτουργικού τροχαίου υλικού. Αυτά συμβαίνουν, όχι μόνο με σκοπό την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών, αλλά επίσης, στο πλαίσιο της κανονικής διαδικασίας ανανέωσης και αντικατάστασης του παλαιού εξοπλισμού. Ωστόσο, ένας βασικός παράγοντας για το μελλοντικό επίπεδο των διασυνοριακών σιδηροδρομικών μεταφορών θα είναι ο βαθμός στον οποίο αυτός ο τρόπος μεταφοράς θα είναι σε θέση να κερδίσει μερίδιο της αγοράς αντικαθιστώντας άλλα μέσα, όπως τα αεροπορικά ταξίδια και οι οδικές μεταφορές.

Επιπλέον, ένα από τα αποτελέσματα της πολιτικής της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους, ενδεχομένως, είναι το γεγονός ότι η ευρωπαϊκή αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών θα

---

[6] Βλ. την προαναφερθείσα μελέτη που ζητήθηκε για την υποστήριξη της παρούσας έκθεσης.

[7] Το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας που ελέγχει (και σε ορισμένες περιπτώσεις πωλεί) εισιτήρια σε επιβατηγά τρένα.

ενοποιηθεί όλο και περισσότερο μέσω συγχωνεύσεων και αγορών. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχουν περισσότερες επιχειρήσεις σε ευρωπαϊκή κλίμακα, που ανταγωνίζονται μεταξύ τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

4.3. Ο κοινωνικός αντίκτυπος της οδηγίας

Συνολικά, 14 κράτη μέλη (Βουλγαρία, Ουγγαρία, Ρουμανία, Αυστρία, Βέλγιο, Γερμανία, Ιρλανδία, Κάτω Χώρες, Ηνωμένο Βασίλειο και Βόρεια Ιρλανδία, Σουηδία, Ελλάδα, Ιταλία, Πορτογαλία και Ισπανία) έχουν αυξήσει το επίπεδο προστασίας των εργαζομένων κατά τη διαδικασία μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Ο κοινωνικός αντίκτυπος υπήρξε υψηλότερος σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εθνικοί κανονισμοί για τη διασυνοριακή μεταφορά που ίσχυαν πριν από την εφαρμογή της οδηγίας πρόσφεραν λιγότερη προστασία στους εργαζομένους. Ορισμένες εταιρείες, για παράδειγμα, χρειάστηκε να μειώσουν το χρόνο οδήγησης από 10/11 ώρες σε 9 ώρες κατά τη διάρκεια της ημέρας και σε 8 ώρες κατά τη διάρκεια της νύχτας, πράγμα το οποίο αναμένεται να μειώσει τους κινδύνους για την υγεία και την ασφάλεια. Το γεγονός ότι η οδηγία περιορίζει το χρόνο οδήγησης ενδέχεται να αναχαιτίσει την πίεση που ασκούν οι εργοδότες για μεγαλύτερα ωράρια εργασίας στο μέλλον και, ως εκ τούτου, να βελτιώσει την προστασία των εργαζομένων (και των εταιρειών) από τους κινδύνους που προέρχονται από τις πολλές ώρες εργασίας και την καταπόνηση. Δεν φαίνεται να υπήρξε περίπτωση παλινδρόμησης.

Τα περισσότερα κράτη μέλη εφαρμόζουν την ίδια νομοθεσία στο εθνικό και το διεθνές σιδηροδρομικό προσωπικό. Ορισμένα διαθέτουν διαφορετική νομοθεσία για το εθνικό σιδηροδρομικό προσωπικό. Για παράδειγμα, υπάρχουν διαφορές όσον αφορά: την ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας (οι Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο δεν την προβλέπουν στην περίπτωση εγχώριων υπηρεσιών)· τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα (το Ηνωμένο Βασίλειο επιβάλλει συντομότερη προθεσμία για τις εγχώριες υπηρεσίες)· και την ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας (η Τσεχική Δημοκρατία, η Λιθουανία, οι Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο δεν απαιτούν προθεσμία στην περίπτωση εγχώριων υπηρεσιών).

Το πλέον κρίσιμης σημασίας ζήτημα για την εφαρμογή της οδηγίας είναι ο αριθμός των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας. Η συμφωνία προβλέπει στη ρήτρα 4 ότι οιαδήποτε ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας πρέπει να ακολουθείται από ημερήσια ανάπαυση στον τόπο κατοικίας (βλέπε παράγραφο 3.2 παραπάνω). Ωστόσο, οι κοινωνικοί εταίροι σε εθνικό επίπεδο ή επίπεδο επιχείρησης μπορούν να συμφωνήσουν για μια δεύτερη περίοδο ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας. Η δεύτερη αυτή περίοδος ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας έχει αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης μόνο σε οκτώ κράτη μέλη: στη Γερμανία, την Ουγγαρία, τη Ρουμανία, τη Σλοβενία, τις Κάτω Χώρες, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Πορτογαλία. Ωστόσο, όπως αναφέρεται ανωτέρω στο τμήμα 3.2, συχνά καλύπτονται μόνον ορισμένες επιχειρήσεις σ' αυτές τις χώρες. Το ζήτημα αυτό έχει αποδειχθεί διχαστικό μεταξύ των κοινωνικών εταίρων στον τομέα των σιδηροδρόμων και καμία συμφωνία δεν έχει επιτευχθεί σε επίπεδο ΕΕ.

Ο περιορισμός σχετικά με τον αριθμό των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας είναι αισθητός ιδιαίτερα σε μικρότερες επιχειρήσεις που επιθυμούν να εκμεταλλευτούν μεγάλες διαδρομές. Οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις φαίνεται να έχουν περισσότερο προσωπικό. Συχνά διαθέτουν προσωπικό και στις δύο πλευρές των συνόρων ή «παραδοσιακές συμφωνίες συνεργασίας» με άλλες επιχειρήσεις σε άλλες χώρες. Οι εναλλακτικές αυτές λύσεις μειώνουν την επίπτωση αυτού του περιορισμού. Για τους περισσότερους εργοδότες, οποιαδήποτε αύξηση του αριθμού των επιτρεπόμενων συναπτών περιόδων ανάπαυσης εκτός κατοικίας θα τόνωνε την ελευθερία και την ευελιξία της διαχείρισης. Για άλλους, που έχουν την έδρα τους σε χώρες με χαμηλότερους μισθούς, θα διευκόλυνε επίσης την επέκταση της γεωγραφικής εμβέλειάς τους και την ικανότητά τους ανταγωνισμού σε περισσότερες περιφέρειες.

Για την πλειονότητα των εκπροσώπων των εργαζομένων, η περίοδος απασχόλησης εκτός τόπου κατοικίας θεωρείται ότι έχει ιδιαίτερα αρνητικό αντίκτυπο στην ισορροπία μεταξύ επαγγελματικής και προσωπικής ζωής. Ωστόσο, στις χώρες όπου οι εγχώριες διαδρομές είναι μεγάλες και είναι σύνηθες να περνούν οι εργαζόμενοι αρκετές ημέρες εκτός του τόπου κατοικίας τους για εγχώριες σιδηροδρομικές υπηρεσίες, ο αντίκτυπος κάθε αλλαγής όσον αφορά αυτό το ζήτημα θα είναι συγκριτικά χαμηλότερος. Επιπλέον, σύμφωνα με ορισμένους εκπροσώπους ενώσεων εργαζομένων, οι ευκαιρίες να κερδίσουν οι εργαζόμενοι υψηλότερες αμοιβές επανδρώνοντας υπηρεσίες στο εξωτερικό θα μπορούσαν να αυξήσουν την ελκυστικότητα της εργασίας στο εξωτερικό για μεγαλύτερη αδιάλειπτη χρονική περίοδο.

Το θέμα αυτό μπορεί να καταστεί πιο σημαντικό στην περίπτωση των σιδηροδρομικών διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών (βλέπε κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές) οι οποίες τείνουν να είναι μεγάλες διασυνοριακές διαδρομές.

4.4. Ο οικονομικός αντίκτυπος της οδηγίας

Όπως αναφέρθηκε στο σημείο 4.2, η αποστολή προσωπικού πέραν των συνόρων είναι μόνο ένας από τους τρόπους για την πραγματοποίηση διεθνών δρομολογίων. Ως εκ τούτου, η οδηγία δεν μπορεί να εφαρμόζεται σε όλες τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορικές εταιρείες ή τα δρομολόγια. Επιπλέον, ο αριθμός των εργαζομένων που εμπλέκονται είναι μικρός σε σύγκριση με το συνολικό εργατικό δυναμικό των σιδηροδρόμων. Επιπλέον, οποιοσδήποτε οικονομικός αντίκτυπος αυτών των κανόνων είναι περιορισμένος, λόγω του ότι, κατά μέσο όρο, οι ανθρώπινοι πόροι αντιπροσωπεύουν ένα ποσοστό που εκτιμάται σε 8,5% του συνολικού λειτουργικού κόστους των διασυνοριακών σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταφορών εμπορευμάτων. Οποιαδήποτε αύξηση στις δαπάνες προσωπικού που απορρέουν από τη σύμβαση θα είχε, ως εκ τούτου, αμελητέα επίδραση σε σύγκριση με άλλες λειτουργικές δαπάνες, όπως η ενέργεια ή οι υποδομές.

Σε συνδυασμό με το προϋπάρχον επίπεδο προστασίας, αυτό φαίνεται να έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία περιορισμένου οικονομικού αντικτύπου. Σε σχέση με αυτό, το κόστος που συνεπάγεται η επίπτωση της οδηγίας είναι κάπως υψηλότερο στις περιπτώσεις που ήδη υφιστάμενοι εθνικοί κανονισμοί σχετικά με τις διασυνοριακές μεταφορές ήταν λιγότερο προστατευτικοί για τους εργαζομένους και η θέση σε ισχύ της οδηγίας θα σήμαινε ότι απαιτείται προσαρμογή.

Όσον αφορά τον αντίκτυπο στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι κανονιστικές αλλαγές που προκύπτουν από την οδηγία διαδραματίζουν πολύ μικρότερο ρόλο από ό,τι ορισμένοι παράγοντες όπως οι τεχνικές εξελίξεις στον σιδηροδρομικό τομέα, η διαδικασία απελευθέρωσης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών ή η ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στο εσωτερικό της ΕΕ. Υπάρχουν πολύ πιο σημαντικοί παράγοντες για την οργάνωση του σιδηροδρομικού τομέα και την κατανομή του προσωπικού για τις διασυνοριακές υπηρεσίες από την οδηγία. Ωστόσο, εφόσον αρθούν τα τεχνικά εμπόδια και ελευθερωθούν οι αγορές, οι υπεύθυνοι επιχειρήσεων, ιδίως μικρών επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων, μπορεί να αισθανθούν περιορισμένοι από τους περιορισμούς που καθορίζονται στη ρήτρα 4 σχετικά με την ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας. Αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει ένδειξη ότι ο πλήρης αντίκτυπος της οδηγίας θα εκδηλωθεί μόνον όταν μειωθούν περαιτέρω τα τεχνικά εμπόδια και αναδυθούν υπηρεσίες που έχουν πραγματικά περισσότερο διεθνή χαρακτήρα.

Μολονότι οι οικονομικές επιπτώσεις μπορεί, συνεπώς, να θεωρηθεί ότι είναι περιορισμένες, η οδηγία δημιούργησε ένα ελάχιστο πρότυπο, που έχει συσταθεί με συμφωνία των κοινωνικών εταίρων. Η οδηγία εξασφαλίζει ισότιμους όρους ανταγωνισμού, πράγμα το οποίο αποτελεί σημαντικό στόχο. Τέλος, με την υποστήριξη της ποιότητας της εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων, η οδηγία συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας της υπηρεσίας.

4.5. Συμπεράσματα σχετικά με τον αντίκτυπο της οδηγίας

Σε γενικές γραμμές, ο κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος φαίνεται ότι θα είναι γενικά περιορισμένος. Η σημαντικότερη διάταξη για το θέμα αυτό είναι η ρήτρα 4 για την ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας. Ωστόσο, ακόμα και στην περίπτωση αυτή, ο αντίκτυπος στους εργοδότες μετριάζεται από τη διαθεσιμότητα εναλλακτικών τρόπων οργάνωσης των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών που δεν απαιτούν να διέρχεται το προσωπικό τα σύνορα επί της αμαξοστοιχίας που επανδρώνει. Οι περισσότεροι εκπρόσωποι των εργαζομένων δεν είναι υπέρ της αύξησης του αριθμού των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας, διότι θεωρείται ότι έχουν αρνητικό αποτέλεσμα στην ισορροπία μεταξύ επαγγελματικής και οικογενειακής ζωής. Ωστόσο, σε μερικές περιπτώσεις (Ουγγαρία, Ρουμανία, Σλοβενία, Κάτω Χώρες, Γαλλία, Ιταλία και Πορτογαλία), συνήφθη συλλογική συμφωνία σχετικά με δύο συναπτές περιόδους ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ

Λαμβανομένης υπόψη της φύσης των κανονισμών που ήδη ίσχυαν όταν εκδόθηκε η οδηγία, η οδηγία στην πραγματικότητα δεν αύξησε τα υφιστάμενα επίπεδα διοικητικού φόρτου.

Οι περισσότερες διατάξεις περιορίζουν τη διαθεσιμότητα προσωπικού και επομένως περιορίζουν την ελευθερία και την ευελιξία της διαχείρισης. Δεν συνεπάγονται διοικητικά βάρη, καθώς δεν απαιτούν διοικητικές διατυπώσεις. Μόνον οι διατάξεις όσον αφορά τα αρχεία θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνεπάγονται διοικητικό φόρτο, στο βαθμό που οι εργοδότες είναι υποχρεωμένοι να λαμβάνουν πρόσθετα μέτρα συνεπαγόμενα διατυπώσεις που δεν θα ήταν αναγκαίες εάν δεν υπήρχαν τέτοιες απαιτήσεις.

Τα οφέλη για την κοινωνία ως σύνολο που προκύπτουν από τις υποχρεώσεις αυτές υπερτερούν των μειονεκτημάτων, εάν ληφθούν υπόψη οι καταστροφικές συνέπειες που μπορούν να συνεπάγονται τα σιδηροδρομικά ατυχήματα που προκαλούνται από την κόπωση.

6. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΘΕΣΑΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΚΑΙ ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΕΤΑΙΡΟΙ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΚΘΕΣΗ

Τα κράτη μέλη δεν ανέφεραν προβλήματα ούτε έθεσαν ζητήματα ούτε υπέβαλαν ειδικά αιτήματα.

Οι κοινωνικοί εταίροι διαβουλεύτηκαν επίσημα όσον αφορά το σχέδιο έκθεσης. Δύο από αυτούς διαβίβασαν ανατροφοδότηση τον Ιούλιο του 2012. Κατά την άποψή τους, το μόνο αμφισβητήσιμο ζήτημα που αξίζει να σχολιαστεί είναι η ρήτρα 4 σχετικά με την ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας.

Η Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) εξαίρει τη νομική βεβαιότητα την οποία εξασφάλισε η οδηγία. Τονίζει ότι οι περισσότεροι εργοδότες επιθυμούν να αυξηθεί ο αριθμός των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας και επισημαίνει τους εμφανείς περιορισμούς που η εν λόγω διάταξη επιβάλλει στην ευελιξία των επιχειρήσεων, ιδίως των μικρότερων. Επιδιώκει να αρχίσει εκ νέου τις διαπραγματεύσεις σχετικά με τη ρήτρα 4, αν και αναγνωρίζει ότι η επίσημη θέση των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο που υποστηρίζουν τους εργαζομένους είναι να αντιταχθούν σε μια τέτοια αλλαγή, παρόλο που ορισμένοι εθνικοί εκπρόσωποι των εργαζομένων φαίνεται να έχουν λιγότερους ενδοιασμούς ως προς την αύξηση του αριθμού των συναπτών περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας. Η CER επισημαίνει επίσης την ανάγκη για καθιέρωση συνθηκών ισότιμου ανταγωνισμού όσον αφορά τους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς· αναφέρει ότι δεν υπάρχει άλλο μεταφορικό μέσο που να υπόκειται σε τόσο δεσμευτική κοινωνική ρύθμιση.

Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η εφαρμογή της συμφωνίας έχει αυξήσει το επίπεδο προστασίας των εργαζομένων σε σημαντικό αριθμό κρατών μελών. Σημειώνει ότι, επί του παρόντος, μόνο στις ενδομεταφορές (σε τριγωνικές ή πολυγωνικές διαδρομές), η αδιάλειπτη διαμονή στο εξωτερικό για διάστημα μεγαλύτερο των 48 ωρών θα μπορούσε να κριθεί αναγκαία. Η ETF δεν θεωρεί τη ρήτρα 4 εμπόδιο στις διασυνοριακές υπηρεσίες και, ως εκ τούτου, κρίνει ότι δεν υπάρχει λόγος να αλλάξει αυτή. Η ETF ανησυχεί για το γεγονός ότι 5 κράτη μέλη εφάρμοσαν τους κανόνες για τους μηχανοδηγούς μόνον και όχι για το προσωπικό συνοδείας. Πιστεύει, επίσης, ότι απαιτείται δράση όσον αφορά το θέμα των ελέγχων, ώστε να

διευκρινιστούν τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες των αρχών και να βελτιωθεί η διασυνοριακή διοικητική συνεργασία. Προτείνεται η χρήση ταχογράφων.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο κύριος αντίκτυπος της οδηγίας 2005/47/ΕΚ οφείλεται στο ρόλο της ως δικτύου ασφαλείας. Εμποδίζει έναν ανταγωνισμό προς τα κάτω όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, ιδίως όσον αφορά το χρόνο εργασίας, επιβάλλοντας ένα εναρμονισμένο κατώτατο όριο, κάτω από το οποίο καμία επιχείρηση δεν μπορεί να κατέλθει. Εξασφαλίζει ισότιμους όρους άσκησης δραστηριότητας και εμποδίζει τον αθέμιτο ανταγωνισμό.

Δεν υπάρχουν στοιχεία που να δείχνουν ότι οι διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων παρεμποδίζονται σημαντικά από τους κανόνες που θεσπίζονται από την οδηγία. Αυτό μπορεί εν μέρει να εξηγηθεί από την περιορισμένη συχνότητα των περιπτώσεων κατά τις οποίες οι κανόνες αυτοί πράγματι εφαρμόζονται επί του παρόντος (προσωπικό που διέρχεται τα σύνορα με την αμαξοστοιχία). Η αναμενόμενη αύξηση των εν λόγω υπηρεσιών, ιδίως από τις μικρότερες επιχειρήσεις, ενδέχεται να προσδώσει μεγαλύτερη βαρύτητα στους κανόνες αυτούς στο μέλλον.

Η Επιτροπή προτίθεται να λάβει κατάλληλα μέτρα σχετικά με τα ζητήματα και τα προβλήματα που προσδιορίζονται σε σχέση με την εφαρμογή της οδηγίας, καθώς και σχετικά με τις υποδείξεις για τη βελτίωση της εφαρμογής της οδηγίας στην πράξη.

Όσον αφορά το ειδικό ζήτημα της ρήτρας 4 σχετικά με την ημερήσια ανάπαυση εκτός τόπου κατοικίας, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι τα σημερινά περιθώρια ευελιξίας δεν έχουν αξιοποιηθεί πλήρως από τις δύο πλευρές της εργασιακής σχέσης, καθόσον συνήφθησαν λιγότερες συλλογικές συμφωνίες από ό, τι αναμενόταν. Η οδηγία επιτρέπει να καθορίζουν οι εν λόγω συμφωνίες πιο ευέλικτους όρους όσον αφορά τον αριθμό των περιόδων ανάπαυσης εκτός τόπου κατοικίας, πράγμα το οποίο μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της διαλειτουργικότητας των διασυνοριακών υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρόμων και να δημιουργήσει ευκαιρίες αγοράς, ιδίως για τις ΜΜΕ. Επομένως, η Επιτροπή παροτρύνει τους κοινωνικούς εταίρους σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ να κάνουν πλήρη χρήση της δυνατότητας αυτής, όταν απαιτείται, και να επαναλαμβάνουν τη διαδικασία των διαπραγματεύσεων σε επίπεδο ΕΕ όπως ορίζεται στην υποσημείωση της ρήτρας 4 της συμφωνίας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καλεί τους κοινωνικούς εταίρους να λαμβάνουν υπόψη κατά τις διαπραγματεύσεις τους τις διάφορες συνθήκες υπό τις οποίες διεξάγεται η σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, ιδίως από άποψη εμπορικών ταχυτήτων, αποστάσεων και χρονικών περιορισμών. Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει εκ του σύνεγγυς την εξέλιξη των εν λόγω διαπραγματεύσεων και θα επανεξετάσει την κατάσταση σε δύο χρόνια.