EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 26.10.2012
COM(2012) 627 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Nõukogu 18. juuli 2005. aasta direktiivi 2005/47/EÜ (Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahelise raudteesektoris piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste mõningaid aspekte käsitleva kokkuleppe kohta) rakendamine liikmesriikides

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Nõukogu 18. juuli 2005. aasta direktiivi 2005/47/EÜ (Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahelise raudteesektoris piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste mõningaid aspekte käsitleva kokkuleppe kohta) rakendamine liikmesriikides

SISUKORD

1. Sissejuhatus ... 3

1.1. Direktiiv ... 3

1.2. Direktiivi formaalne ülevõtmine ... 3

1.3. Direktiivi täitmise kontrollimine ja hindamine ... 4

2. Direktiivile lisatud lepingu reguleerimisala ja eesmärk ... 4

3. Kokkuleppe peamised rakendussätted, mis on direktiivile lisatud ... 5

3.1. Klausel 3. Igapäevane puhkeaeg elukohas ... 5

3.2. Klausel 4. Igapäevane puhkeaeg väljaspool elukohta ... 5

3.3. Klausel 5. Puhkepausid ... 6

3.4. Klausel 6. Iganädalane puhkeaeg ... 8

3.5. Klausel 7. Juhtimisaeg ... 8

3.6. Klausel 8. Kontrollimine ... 9

4. Direktiivi sätete tegeliku mõju hindamine ... 9

4.1. Ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomise suunas – piiriüleste koostalitlusteenuste tähtsus ... 9

4.2. Koostalituslike piiriüleste raudtee-teenuste mõju töötajate liikuvusele ... 10

4.3. Direktiivi sotsiaalne mõju ... 13

4.4. Direktiivi majanduslik mõju ... 14

4.5. Järeldused direktiivi mõju kohta ... 14

5. Võimaliku administratiivse halduskoormuse hindamine ... 15

6. Käesoleva aruandega seotud küsimused, mida liikmesriigid ja tööturu osapooled konsultatsiooni ajal tõstatasid ... 15

7. Kokkuvõte ... 16

1. SISSEJUHATUS

1.1. Direktiiv

Nõukogu võttis 18. juulil 2005 Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 155 alusel vastu (endine EÜ asutamislepingu artikkel 139) direktiivi 2005/47/EU Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahelise raudteesektoris piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste mõningaid aspekte käsitleva kokkuleppe kohta (edaspidi „direktiiv")[1], milles on sätestatud, et

„Artikkel 155 (endine EÜ asutamislepingu artikkel 139)

1. Kui tööturu osapooled soovivad, võib nendevaheline dialoog liidu tasandil tuua kaasa lepingusuhted, kaasa arvatud kokkulepete sõlmimine.

2. Liidu tasandil sõlmitud kokkuleppeid rakendatakse tööturu osapoolte ja liikmesriikide kehtivate menetluste või tavade kohaselt, artiklis 153 käsitletud küsimustes aga allakirjutanute ühisel taotlusel nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal. Sellest teavitatakse Euroopa Parlamenti.

Nõukogu teeb otsuse ühehäälselt, kui asjaomases kokkuleppes on üks või mitu sätet, mis käsitlevad valdkondi, mille puhul on artikli 153 lõike 2 alusel nõutav ühehäälsus."

Kuna mõistet „otsus" kasutatakse lepingu artiklis 155 selle üldises tähenduses, et õigusakti saaks valida kooskõlas lepingu artikliga 288, on komisjonil õigus esitada nõukogule ettepanek, milline kolmest siduvast õigusaktist (määrus, direktiiv või otsus) on kõige asjakohasem. Kõnealusel juhul, võttes arvesse tööturu osapoolte kokkuleppe liiki ja sisu, jõudis komisjon järeldusele, et sobivaim õigusakt on nõukogu direktiiv ning et seda on parim kohaldada kaudselt sätete kaudu, mille liikmesriigid või tööturu osapooled võtavad üle liikmesriigi siseriiklikku õigusesse.
Tõepoolest, kõnealuse direktiiviga rakendatakse 27. jaanuaril 2004 Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahel sõlmitud piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste mõningaid aspekte käsitleva kokkuleppe kohta.

1.2. Direktiivi formaalne ülevõtmine

Liikmesriigid olid pärast tööturu osapooltega konsulteerimist kohustatud direktiivi üle võtma hiljemalt 27. juulil 2008 või tagama, et tööturu osapooled on hiljemalt selleks kuupäevaks võtnud vastu vajalikud sätted sõlmitud kokkuleppega (artikkel 5).
Direktiivi on üle võtnud kõik liikmesriigid, v.a liikmesriigid, kus puudub raudteesektor (Malta ja Küpros) või piiriülene raudteeteenus teiste ELi liikmesriikidega (Soome). Kahel juhul toimus ülevõtmine väga hilja ja vaid pärast seda, kui komisjon oli algatanud rikkumismenetluse (rikkumismenetlused C-291/10 ja C-305/10).
Kõik liikmesriigid, v.a Leedu, konsulteerisid ülevõtmise käigus tööturu osapooltega. Vaatamata sellele mõjutasid Leedu tööturu osapooled direktiivi ülevõtmist, sest pärast direktiivi rakendamist uuendati kollektiivlepingut.

[1] *ELT L 195, 27.7.2005, lk 15.*

Ülevõtmise sisu ja direktiivile vastavuse kohta on 2. ja 3. jaos olukorra kirjeldus klauslite kaupa. Komisjon kavatseb võtta vajalikke meetmeid seal tuvastatud küsimuste ja probleemide lahendamiseks.

1.3. Direktiivi täitmise kontrollimine ja hindamine

Selleks, et kontrollida kokkuleppe majanduslikku ja sotsiaalset mõju ning eelkõige selle klauslit 4, kohustus komisjon esitama nõukogule aruande. Seda tegi ta 15. detsembril 2008 oma teatises nõukogule „Tööturu osapoolte vahel 27. jaanuaril 2004 sõlmitud ja direktiivile 2005/47/EÜ lisatud kokkuleppe (raudteesektoris piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste teatavate aspektide kohta) majanduslik ja sotsiaalne mõju”[2].

Direktiivi artiklis 3 on sätestatud, et pärast tööturu osapooltega Euroopa tasandil konsulteerimist esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta raudteesektori arengu kontekstis.

Aruande varuabinõuna algatas komisjon uuringu direktiivi rakendamise kohta. Tööturu osapooltega tehti tihedat koostööd ja nendega konsulteeriti uuringutulemuste suhtes.

2. DIREKTIIVILE LISATUD LEPINGU REGULEERIMISALA JA EESMÄRK

Klausel 1. ***Reguleerimisala***

Käesolevat kokkulepet kohaldatakse liikuvate raudteetöötajate suhtes, kes töötavad piiriülestes koostalitlusteenistustes, mida juhivad raudtee-ettevõtted.

Kohaliku ja piirkondliku piiriülese reisijateveo ning piiriülese kaubaveo suhtes, mis ei ulatu piirist kaugemale kui 15 kilomeetrit, ning käesoleva kokkuleppe lisas loetletud ametlike piirijaamade liikluse suhtes ei ole käesoleva kokkuleppe kohaldamine kohustuslik.

Käesolev kokkulepe ei ole kohustuslik ka rongide jaoks nende piiriüleste marsruutide puhul, mis algavad ja lõpevad sama liikmesriigi infrastruktuuris ja kasutavad teise liikmesriigi infrastruktuuri seal peatumata (mida võib seega lugeda riigisiseseks transporditoiminguks).

Piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate puhul ei kohaldata direktiivi 93/104/EÜ nende aspektide suhtes, mille kohta käesolev kokkulepe sisaldab täpsemaid sätteid.

Viies liikmesriigis (Eestis, Lätis, Sloveenias, Taanis ja Kreekas) kohaldatakse õigusakte (v.a klausel 5) vaid vedurijuhtide suhtes. Teistes liikmesriikides kohaldatakse õigusakte lisaks vedurijuhtidele ka kogu rahvusvahelise rongimeeskonna suhtes (kõikide liikmesriikide õigusaktid ei lasku üksikasjadesse).

Ükski liikmesriik pole sätestanud eritingimusi korraga nii riigisisesel kui ka rahvusvahelisel tasandil töötavate inimeste suhtes.

Liikmesriikide kasutatud valikulise väljaarvamise võimalus

[2] KOM(2008) 855 (lõplik), 15.12.2008.

Viisteist liikmesriiki ei kasutanud võimalust kohaldada direktiivi kohaliku ja piirkondliku piiriülese reisijateveo ning piiriülese kaubaveo suhtes, mis ei ulatu piirist kaugemale kui 15 kilomeetrit. Kümme liikmesriiki (Tšehhi Vabariik, Eesti, Ungari, Itaalia, Slovakkia, Austria, Luksemburg, Taani, Prantsusmaa ja Hispaania) kasutasid nimetatud võimalust oma siseriiklikes õigusaktides ning kasutasid kokkuleppe sõnastust (klausel 1, teine lõik). Kaks liikmesriiki (Leedu ja Kreeka) kasutasid nimetatud võimalust ning sõnastasid selle ise. Viimasel juhul kehtib kokkulepe kogu piiriülese transpordi, sh lühimaaveo suhtes.

Viisteist liikmesriiki ei kasutanud võimalust kohaldada direktiivi piiriülese samas liikmesriigis peatuva ja algava ja veo suhtes. Kaheksa liikmesriiki (Tšehhi Vabariik, Eesti, Ungari, Slovakkia, Austria, Taani, Rootsi ja Hispaania) kasutasid nimetatud võimalust võttes üle ELi direktiivi sõnastuse. Kolm liikmesriiki (Leedu, Kreeka ja Portugal) kasutasid seda võimalust ja kasutasid oma sõnastust.

3. KOKKULEPPE PEAMISED RAKENDUSSÄTTED, MIS ON DIREKTIIVILE LISATUD

3.1. Klausel 3. Igapäevane puhkeaeg elukohas

Klausli 3 kohaselt peab igapäevase elukohas veedetud puhkeaja kestus olema tavaliselt vähemalt 12 järjestikust tundi iga 24-tunnise ajavahemiku kohta. Kokkuleppe kohaselt võib puhkeaega vähendada kuni 9 tunnini, kuid seda võib teha vaid kord iga 7-päevase ajavahemiku kohta. Lühendatud igapäevast puhkeaega ei tohi ajastada kahe elukohast eemal veedetava puhkepausi vahele ja tunnid, mille võrra puhkust lühendati, tuleb lisada järgmisele elukohas veedetavale puhkeajale.

Igapäevast puhkeaega elukohas puudutavate nõuete ülevõtmine

Kakskümmend üks liikmesriiki kohaldavad sätet puhkeaja kestuse (12 järjestikust tundi iga 24-tunnise ajavahemiku kohta) kohta. Belgias, Luksemburgis ja Prantsusmaal seda ei kohaldata; igapäevase puhkeaja pikkus elukohas on neis liikmesriikides tavaliselt 14 järjestikust tundi. Ka Poolas kohaldatakse teistsugust klauslit, kuid minimaalne puhkeaeg elukohas on samuti 12 tundi.

Kõik liikmesriigid, v.a Läti, Poola, Sloveenia ja Slovakkia, on oma õigusaktidega võimaldanud igapäevast puhkeaega iga seitsmepäevase ajavahemiku järel lühendada. Läti, Poola ja Sloveenia õigusaktid seda ei võimalda. Slovakkia näeb ette võimaluse igapäevast puhkeaega elukohas lühendada „ilmsetel objektiivsetel-tehnilistel või organisatsioonilistel põhjustel”. Seega sellises olukorras direktiivi eeskirju ei järgita ja puhkeaega võib lühendada rohkem kui korra nädalas.

Kõik liikmesriigid, v.a Läti ja Poola, on oma õigusaktidesse inkorporeerinud piirangud lühendatud puhkeaja kohta. Läti raudteetöötajad ei reisi piirist üle 110 km kaugemale, mis tähendab, et nad saavad samal päeval koju tagasi tulla. Poola kõnealust piirangut üle ei võtnud, sest sellega ei jäeta võimalust igapäevast puhkeaega lühendada.

Kaheteistkümnes liikmesriigis (Tšehhi Vabariigis, Bulgaarias, Eestis, Ungaris, Leedus, Rumeenias, Austrias, Saksamaal, Madalmaades, Ühendkuningriigis, Rootsis ja Hispaanias) ei ole piiriüleste töötajate suhtes kohaldatavad igapäevast puhkeaega puudutavad eeskirjad samad, mida kohaldatakse muu raudteesektoris töötava personali suhtes. Enamikus riikides, kus eristatakse riigisiseseid ja rahvusvahelisi töötajaid, kehtivad riigisiseste töötajate kohta üldised tööaja eeskirjad. Näiteks mõnes riigis (Madalmaades ja Ühendkuningriigis) ei

eksisteeri eriõigust puhkeaja kohta elukohas. Mujal ei erine piiriüleste töötajate suhtes kohaldatavad eeskirjad teiste raudteesektori töötajate suhtes kohaldatavaist eeskirjust.

3.2. Klausel 4. Igapäevane puhkeaeg väljaspool elukohta

Kui raudtee-ettevõtte või riikliku taseme tööturu osapooled ei ole sõlminud kokkulepet teise väljaspool elukohta veedetava puhkeaja kohta (hüvitisega), peab igapäevase väljaspool elukohta veedetud puhkeaja kestus klausli 4 kohaselt olema vähemalt 8 järjestikust tundi 24-tunnise ajavahemiku jooksul ning sellele peab järgnema igapäevane puhkeaeg elukohas.

Kõnealuse klausli tekst hõlmab joonealust märkust, mille kohaselt vaadatakse küsimus Euroopa tasandil uuesti läbi kaks aastat pärast kokkuleppe sõlmimist. Siiani pole need läbirääkimised vilja kandnud.

Lisaks soovitatakse klauslis pöörata tähelepanu väljaspool elukohta puhkeaega veetva töötaja majutuskoha mugavusele.

Väljaspool elukohta veedetava igapäevase puhkeaja nõuete ülevõtmine

Kõik direktiivi üle võtnud riigid, v.a Läti, Poola, Luksemburg ja Sloveenia, on oma siseriiklikes õigusaktides vastu võtnud eeskirjad väljaspool elukohta veedetava igapäevase puhkeaja kohta. Kuna Lätis puuduvad üle 110 km pikkused rahvusvahelised marsruudid (ühel suunal), ei näi puhkus väljaspool elukohta vajalik olevat. Sloveenia ja Luksemburg on kehtestanud eeskirja, mille kohaselt peab igapäevasele väljaspool elukohta veedetud puhkusele järgnema elukohas veedetud puhkus, kuid nende puhkuste pikkust puudutavad eeskirjad on erinevad. Sloveenias peab kahe vahetuse vaheline puhkus olema vahetusest kaks korda pikem. Seega kuuetunnisele vahetusele peab järgnema kaheteistkümne tunni pikkune puhkus. Poola ei ole kehtestanud konkreetseid eeskirju väljaspool elukohta veedetud puhkuse kohta. Luksemburgis kohaldatakse maksimaalse väljaspool elukohta veedetud aja kohta järgmisi piiranguid:

- *Kakskümmend kaheksa tundi, kui puhkus kestab üheksa tundi,*
- *Kakskümmend üheksa tundi, kui puhkus kestab kümme tundi,*
- *Kolmkümmend tundi, kui puhkus kestab vähemalt üksteist tundi.*

Kui mistahes põhjusel ei saa kohaldada kahekümne kaheksa, kahekümne üheksa või kolmekümnetunnist piirangut, saab töötaja hüvitist, mis on võrdeline lisaaja pikkusega.

Vaid kaheksas liikmesriigis on arutatud võimalust, et tööturu osapooled lepiks kokku teise väljaspool elukohta veedetava puhkuse suhtes: Saksamaal, Ungaris, Rumeenias, Sloveenia, Madalmaades, Prantsusmaal, Itaalias ja Portugalis. Arutelu on toimunud raudtee-ettevõtete tasemel (v.a Sloveenias). Saksamaal on teada antud vaid ühest turgu valitseva ettevõtte tütarettevõtet puudutavast kokkuleppest. Itaalias, Prantsusmaal ja Madalmaades pole turgu valitsevate ettevõtetega kokkuleppeid sõlmitud. Sloveenias on riiklikul tasemel kokkuleppele jõutud. Näib, et kokkulepped väljaspool elukohta veedetud puhkuse kompenseerimist puudutavate eeskirjade kohta on vaid kuues riigis (Ungaris, Rumeenias, Sloveenias, Luksemburgis, Prantsusmaal ja Itaalias).

Vaid üheksas riigis on õigusaktidega kehtestatud väljaspool elukohta puhkeaega veetva töötaja majutuskoha mugavus (Ungaris, Leedus, Rumeenias, Sloveenias, Belgias, Rootsis, Itaalias ja Hispaanias). Taani on kehtestanud sellekohased kollektiivlepingud.

Teatavates riikides (Tšehhi Vabariigis, Eestis, Ungaris, Leedus, Rumeenias, Austrias, Belgias, Saksamaal, Madalmaades, Ühendkuningriigis ja Rootsis) erinevad piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate raudteetöötajate suhtes kohaldatavad eeskirjad, mis

puudutavad väljaspool elukohta veedetavat igapäevast puhkust, riigisiseselt töötavate raudteetöötajate suhtes kohaldatavatest eeskirjadest.
Oluline on „elukoha" mõiste. Kokkuleppele allakirjutanud arutasid kõnealust punkti, sest läbirääkimiste aluseks oli prantsuskeelne tekst, milles kasutatakse mõistet „liikuva töötaja tavapärane elukoht" (*résidence normale du personnel mobile*). 10. juuni 2009. aasta ühiskirjas selgitasid nad, et väljendi „liikuva töötaja tavapärane elukoht" prantsuskeelne tähendus ei ole raudteesektoris seotud asjaomase töötaja kodu/alalise elukohaga, vaid tema töökohaga (kodudepooga/töökohaga)". Saksamaal pole „elukoht" seega eeskirjade kohaselt võrdsustatud asjaomase töötaja isikliku elukohaga, vaid kohaga, kus töötaja paikneb oma tööandja suhtes ('Dienstort').

3.3. Klausel 5. Puhkepausid

Puhkepause käsitlevates sätetes tehakse vahet vedurijuhil ja muul rongipersonalil.

– Juhul, kui pole teist vedurijuhti, on vedurijuhtidel üle 8-tunnise tööaja korral õigus vähemalt 45 minuti pikkusele puhkepausile ning 6–8 tunniste tööpäevade korral vähemalt 30 minuti pikkusele pausile. Tööpäeva jooksul tuleb osa puhkepausist võtta kolmanda ja kuuenda töötunni vahel. Teise vedurijuhi olemasolul tuleb kõnealust puhkepausi seevastu reguleerida liikmesriigi tasemel.

– Muul rongipersonalil peab üle 6-tunnise tööpäeva kohta olema vähemalt 30-minutiline puhkepaus.

Puhkepausi nõuete ülevõtmine

Kahe vedurijuhi olemasolul on erandit kasutatud 14 riigis, kuid Tšehhi Vabariigis, Bulgaarias, Taanis, Ungaris, Slovakkias, Austrias, Belgias, Iirimaal, Luksemburgis ega Rootsis nähtavasti mitte.

Tundub, et vaid Ühendkuningriik, Läti, Poola ja Tšehhi Vabariik pole nõuete ülevõtmisel kasutanud klausli sõnastust.

Lätis on rahvusvahelistel koostalitlusteenuseid osutavatel rongidel kaks vedurijuhti. Seega pole vaja kohaldada eeskirju puhkepauside kohta. Siinkohal lähtub Tšehhi Vabariik oma riiklikust tööajaseadusest. Siiski on valitsuse määrusega[3], millega direktiiv üle võeti, kehtestatud puhkepaus üksi üle kuue tunni töötavatele raudteetöötajatele, ehkki puhkepausi kestus ei ole kindlaks määratud. Poola ei ole nimetatud klauslit üldse üle võtnud. Ühendkuningriik on rahvusvaheliste teenuste puhul kehtestanud puhkepauside kohta teistsuguse eeskirja: *„Mitte vähem kui 30 minutit, kui üheainsa vedurijuhi tööaeg kestab vähemalt 6 tundi, sh rongide hilinemine ja ajagraafikust tulenevad nõuded, kuid on aja ja kestuse poolest „töötaja tõhusaks väljapuhkamiseks" piisavad, nagu sätestatud eeskirja punktis 4. Teistel [ühe liikmesriigi piires töötavatel] vedurijuhtidel, kelle tööaeg kestab üle 6 tunni, on õigus 20 minuti pikkusele puhkepausile, sellega võrdväärse pikkusega puhkeajaga hüvitamisele või nimetatud võimaluse puudumisel muudele töötervishoiu- ja tööohutusmeetmetele."* Ühendkuningriigis puudub eeskiri, millega kehtestataks üle 8-tunnise tööaja korral vähemalt 45 minuti pikkune puhkepaus.

Taanis on see nõue kehtestatud kollektiivlepingute kaudu.

[3] Nr 589/2006 Coll.

Kaheksas riigis (Tšehhi Vabariigis, Taanis, Ungaris, Poolas, Austrias, Madalmaades, Kreekas ja Portugalis) ei ole rongide hilinemise korral võimalik puhkepause kohandada. Kuna Lätis on kaks vedurijuhti, kõnealune eeskiri ei kehti. Prantsusmaal käsitletakse seda küsimust teisiti, sõltuvalt kehtivast süsteemist: turgu valitseva ettevõtte puhul ei ole puhkepause rongide hilinemise tõttu võimalik muuta, samas teisi raudtee-ettevõtjaid reguleeriv õigus võimaldab puhkepauside kohandamist.

Kuusteist liikmesriiki on puhkepauside ajastust käsitlevad sätted sõna-sõnalt üle võtnud.

Kolmes liikmesriigis (Tšehhi Vabariigis, Luksemburgis ja Ühendkuningriigis) on tekst teistsugune, kuid kehtestatav eeskiri on sarnane. Näiteks Ühendkuningriigis: *„Tööaja kolmanda ja kuuenda tunni vahel peab olema vähemalt 15-minutine puhkepaus.”* Bulgaarias, Poolas ja Austrias ei kohaldada kõnealust ega ka muud sarnast eeskirja. Prantsusmaal kehtib eeskiri muude kui turgu valitseva raudtee-kaubaveoettevõtjate kohta. Kuna Lätis on kaks vedurijuhti, kõnealune eeskiri ei kehti.

Muud rongipersonali käsitlevat eeskirja rakendatakse peaaegu kõigis liikmesriikides.

3.4. Klausel 6. Iganädalane puhkeaeg

Piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavatel liikuvatel töötajatel (st vedurijuhid jt) on õigus 7-päevase ajavahemiku kohta vähemalt 24-tunnisele katkematule iganädalasele puhkeajale. Lisaks neile 52 24-tunnisele puhkeajale, tuleb võimaldada veel 52 sellist puhkeaega, mis on kokku 104 24-tunnist puhkeaega. Puhkeaeg tuleb korraldada nii, et vähemalt kaheteistkümnel korral võetakse kaks 24-tunnist puhkeaega korraga, nii et paaris-puhkeaeg langeb nädalavahetusele ja et 12 muul juhul on kaks sellist puhkeaega samuti koos, kuid need paaris-puhkeajad ei pea langema laupäevale või pühapäevale.

Iganädalase puhkeaja nõuete ülevõtmine

Peaaegu kõik liikmesriigid on kõnealused eeskirjad oma siseriiklikesse õigusaktidesse üle võtnud. Poolas on liikuva töötaja puhkeaeg 35 tundi (üks tund vähem, kui direktiivis sätestatud). Luksemburgis on iganädalast puhkeaega käsitlev eeskiri teistsugune ning tehakse vahet pika- ja lühimaaveol. Lühimaavedu on kuni 15 km (klausli 1 kohaselt on kokkulepe/direktiiv vabatahtlik). Pikamaaveo puhul on eeskirjad direktiiviga kooskõlas.

3.5. Klausel 7. Juhtimisaeg

Juhtimisaeg, ajavahemik, mil vedurijuht vastutab, kuid ei pruugi tingimata rongi juhtida, ei tohi päevase vahetuse korral ületada 9 ja öise vahetuse korral 8 tundi. Vedurijuhi sõiduaeg ei tohi kahenädalase ajavahemiku kohta ületada 80 tundi.

Juhtimisaja nõuete ülevõtmine

Kuna väsimus kujutab endast suurt ohtu, on tööaeg oluline töötingimuste aspekt. Piiriüleste teenuste ja eelkõige kaubaveorongide puhul, kus on vaid üks vedurijuht ning muu personal puudub, võib probleem sama ettevõtte töötajate äraolekul olla keerulisem. Harjumuspäratus ja võõrkeelne keskkond võib viia kas reaalse toetuse puudumiseni või selleni, et töötaja lihtsalt ei taju seda. Selles konkreetses kontekstis võivad direktiivi 89/391/EMÜ[4] (töötajate

[4] Nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiiv 89/391/EMÜ töötajate töötervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta (EÜT L 183, 29.6.1989, lk 1).

töötervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta) raames vajalikuks osutuda konkreetne riskihindamine ja piiriüleseid teenuseid käsitlevate heade tavade suunised.

Vaid kaks liikmesriiki kõigist selle direktiivi ülevõtnud liikmesriikidest ei kasutanud käesoleva klausli sõnastust. Poolas ei ole päevase või nädalase maksimaalse juhtimisaja kohta eeskirju kehtestatud, kuid Poola tööseadustiku eeskiri näeb ette maksimaalselt 40-tunnise töönädala. See tähendab, et juhtimisaeg jääb kahenädalase ajavahemiku kohta allapoole seda piiri. Läti vedurijuhid töötavad nii oma riigi siseselt kui ka rahvusvaheliselt ning nende töö ei ole puhtalt piiriülene. Koostalitlusteenuste puhul ei sõida vedurijuhid kahenädalase ajavahemiku jooksul seega üle 80 tunni.

Seitse liikmesriiki (Eesti, Sloveenia, Austria, Iirimaa, Taani, Kreeka ja Itaalia) kasutasid direktiivi ööaja määratlust. Kaheksateist liikmesriiki määratlevad ööaega teisiti. Paljud riigid on vastu võtnud laiema ööaja määratluse, mis on töötajale soodsam. Sloveenias, Rumeenias, Ungaris, Bulgaarias, Lätis ja Hispaanias määratletakse ööaega kui kella 22.00 kuni 6.00 vahele jäävat ajavahemikku. Rootsis ja Saksamaal on see kella 23.00 ja 6.00 ning Madalmaades kesköö ja kella 7.00 vahele jääv ajavahemik. Prantsusmaal erineb ööaja määratlus turgu valitseval ettevõttel (23.00-6.00) ja teistel raudtee-ettevõtetel (22.00-5.00). Luksemburgi ööaja määratlus on töötajatele vähem soodne: vedurijuhtide ööaega piiritletakse kella 1.00 ja 4.00 vahelise ajavahemikuga.

Kaksteist liikmesriiki kasutavad oma „öövahetuse” mõistet: Tšehhi Vabariik, Bulgaaria, Ungari, Läti, Poola, Slovakkia, Saksamaa, Luksemburg, Madalmaad, Ühendkuningriik, kaasa arvatud Põhja-Iirimaa, Prantsusmaa ja Hispaania. Slovakkias mõistetakse öövahetuse all mistahes vahetust, millest suurem osa jääb ajavahemikku 22.00-6.00; Lätis ja Saksamaal hõlmab öövahetus vähemalt kahte ööaja tundi (vt eespool) ja Madalmaades ja Bulgaarias vähemalt kolme ööaja tundi. Raudtee-ettevõtteid käsitleva seaduse alusel peetakse Prantsusmaal öötööks „mistahes kella 22.00 ja 5.00 vahel tehtud tööd”; sama seadus kehtib ka Ungaris. See määratlus on töötajatele soodsam. Mõnes riigis nagu Ühendkuningriigis ei ole öövahetust eraldi välja toodud. Tundub, et Luksemburgis on määratlus töötajatele vähem soodne: öövahetus on vedurijuhti vahetus, mis algab kella 1.00 ja 4.00 vahel. See tähendab, et tavakohast öövahetust kella 23.00-7.00 *ei* määratleta öövahetusena. Teisalt aga *hõlmatakse* selle ajavahemikuga varahommikusi vahetusi, mis algavad enne kella 4.00.

3.6. Klausel 8. Kontrollimine

On vaja kehtestada süsteem, mis vähemalt ühe aasta jooksul peaks arvestust igapäevase töö- ja puhkeaja kohta.

Kontrollimist käsitlevate nõuete ülevõtmine

Paistab, et kõik direktiivi üle võtnud liikmesriigid on kehtestanud kohustuse pidada (vähemalt ühe aasta jooksul) arvestust liikuvate töötajate igapäevase tööaja ja puhkeaja üle. Saadetud kommentaarides juhitakse tähelepanu kõnealuse kohustuse rakendamisega kaasnevatele probleemidele. Tuleb välja, et ametiasutustel võib osutuda keeruliseks pääseda kiiresti ligi teistes riikides säilitatavatele andmetele ning saada täit ülevaadet juhul, kui vedurijuht töötab mitmes ettevõttes.

Enamik liikmesriike, kuid mitte Ungari, Poola ja Prantsusmaa, on kindlaks määranud turgu valitseva ettevõtte suhtes kohaldatavad sanktsioonid. Prantsuse seadusega ei kehtestata sanktsioone teistele raudteekaubaveo (era)ettevõtetele.

4. DIREKTIIVI SÄTETE TEGELIKU MÕJU HINDAMINE

4.1. Ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomise suunas – piiriüleste koostalitlusteenuste tähtsus

Oma valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”[5] esitab komisjon konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi saavutamiseks kümme eesmärki. Üks kõnealustest eesmärkidest on see, et „30 % maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, tuleks asendada muude transpordiliikidega, nt raudtee- või veetranspordiga 2030. aastaks ja 50 % sellistest vedudest tuleks asendada 2050. aastaks”.

Ometi pole valge raamatu kohaselt toimivat raudteeteenuste siseturgu, st. ühtset Euroopa raudteepiirkonda veel saavutatud. Järgmise kümnendi eesmärk on luua tõeliselt ühtne Euroopa transpordipiirkond, kõrvaldades kõik allesjäänud tõkked transpordiliikide ja liikmesriikide süsteemide vahel, lihtsustades integreerimist ning soodustades rahvusvahelisi ja mitmeliigilisi teenuseid osutavate ettevõtjate esilekerkimist. Seetõttu kaalutakse neljandat raudteepaketti. Raudteesüsteemid on nii erinevad, et lisaks erinevatele nõuetele töötingimuste osas mõjutavad muud neid teenuseid takistavad tegurid oluliselt piiriüleste koostalitusteenuste levikut. Raudtee-ettevõtte, millel on plaanis pakkuda veoteenust, mille puhul ületatakse üht või enamat riigipiiri, põrkub mitmete tehniliste, õiguslike ja haldusalaste takistustega.

Raudtee-kaubavedu avati täiel ELis määral nii riigisisestele kui ka rahvusvahelistele teenustele 2007. aasta algusest. See tähendab, et kõik ELi raudtee-ettevõtted, kellel on tegevusluba ja vajalik ohutustunnistus, võivad taotleda läbilaskevõimet ja pakkuda riigisisest ja rahvusvahelist raudteeveoteenust kogu ELi ulatuses. Sellega kaasnes 2010. aastal määruse 913/2010 (konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta) heakskiitmine. Käesolevas määruses kehtestatakse rahvusvaheliste raudteekoridoride loomise ja organiseerimise eeskirjad ning esitatakse esialgne pikamaa kaubaveokoridoride loetelu. Rahvusvahelisele reisijateveoteenusele on ELi turg olnud avatud alates 1. jaanuarist 2010. Puhtalt riigisisesed reisijate raudteeveo teenused ei ole veel piiriülesele konkurentsile avatud. Kaubaveoteenus peab jagama üleeuroopalist transpordivõrku kiirreisirongide ja tavaliste reisirongidega. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS, European Rail Traffic Management System) kasutuselevõtt lihtsustab selliste teenuste integreerimist, mis on kommertskiiruse, teekonna pikkuse ja tööajanõuete poolest väga erinevad.

Õiguslikust seisukohast on raudtee-ettevõttel rahvusvahelisele turule sisenemiseks ja selleks, et vedur või vedurijuht saaks ületada piire, vaja:

liikmesriigi tasemel teostatavat raudteeveeremi kinnitust, eelkõige vedurite puhul;
Eraldi ohutustunnistusi teenusega seotud iga liikmesriigi kohta; ja
vedurijuhtide juhilube.

Alates 27. oktoobrist 2011 peab vedurijuhtidel kohustuslikus korras olema rahvusvaheline juhiluba ja tunnistus (direktiiv 2007/59).

Lisaks on piiriüleste teenuste osutamiseks veel vaja reisijate- ja kaubaveo puhul täita palju rahvusvaheliste teenuste reguleerimisega seotud tehnilisi tingimusi (rööpmelaiused, elektri-, signaal- ja ohutussüsteemid). Kokku 37 liikmesriikidevahelisest riigipiirist kohtuvad kahe riigi raudteed 35 juhul. Vaatamata kõigile tehnilistele probleemidele oli 2011. aastal 19 paari riike, kus riigipiiri ületasid reisirongid ja 17 paari riike, kus riigipiiri ületasid kaubarongid.

[5] KOM/2011/0144 (lõplik).

Neid tehnilisi probleeme käsitletakse koostalitlust ja ohutust käsitlevatel direktiividel põhinevates ELi õigusaktides.

Vedurijuhi vahetus võtab aega vaid paar minutit, vedurivahetus kestab aga kauem. Raudtee-ettevõtted (eelkõige eraettevõtted) teevad enne piiriülest vedurijuhte kaasava teenuse loomist tasuvusanalüüsi. Tasuvusanalüüsis võetakse arvesse piiri ületavate rongide hulka, piiri ületamise sagedust ning marsruudi pikkust, koostalituslike vedurite maksumust ning kättesaadavust (üheks teguriks võib olla ka uute vedurite kasutamise eelised vanade vedurite kasutamise asemel) ja tööjõukulusid (lisakoolitused tunnistuse saamiseks, palk ja välismaal ööbimise kulud). Otsus ei lähtu siiski alati tasuvusanalüüsist. Traditsioonilisemate reisijateveo turgu valitsevate ettevõtete seas võivad kehtida kahe riigi vahelised kokkulepped, mille kohaselt tuleb piiril vahetada vedurit ja vedurijuhti.

4.2. Koostalituslike piiriüleste raudtee-teenuste mõju töötajate liikuvusele

Koostalituslike piiriüleste teenuste toimimine raudteesektoris sõltub suurel määral töökorralduslikest kokkulepetest. Kõigis kokkulepetes ei eeldata, et personal ületab rongi pardal piiri. Õigupoolest on valikuvõimalusi viis:

Ettevõte palkab töötajaid eri riikides: kui ettevõtte personal asub mõlemal pool piiri, vahetatakse piiril personali ning piiri ületab vaid rong.

Ettevõte palkab personali teistest ettevõtetest või töövahendusagentuurist: ka sellisel juhul ületab piiri vaid rong, mitte selle meeskond.

Partnerlus teise ettevõttega - personal ei ületa piiri: käesoleva kolmanda valikuvõimaluse puhul jagatakse teise ettevõttega, millega ollakse partnerlussuhtes, konkreetset rahvusvahelist marsruuti ja vaatamata sellele, et kasutatakse koostalituslikke vedureid, vastutab kumbki ettevõte tööjõu palkamise eest oma riigis.

Partnerlus teise ettevõttega – personal ületab piiri: Teise mudeli puhul on partneriteks piirnevate liikmesriikide ettevõtted ja kumbki ettevõte kasutab kogu marsruuti piiril personali vahetamata.

Ettevõtte personal ületab piiri: viimasel juhul ületab ettevõtte oma personal koostalitlusteenuse osutamise ajal riigipiiri üle 15 km. On kaks võimalust: Personal ületab piiri vaid juhul, kui on võimalik samal päeval koju tagasi jõuda, või jätkab pärast piiriületamist reisi ning puhkab väljaspool elukohta.

Esimese kolme valikuvõimaluse puhul ei ületa piiri ettevõtte oma personal ja direktiivi ei kohaldata. Ettevõtte suhtes on seega siduvad vaid siseriiklikud eeskirjad. Seetõttu ei kehti direktiivi piirangud väljaspool elukohta veedetava puhkeaja suhtes, vaatamata sellele, et mõnedes liikmesriikides on vahemaad ja reisiajad pikad. Sellisel juhul sõltub siseriiklikest eeskirjadest ja kollektiivlepingutest, kas piirangud on direktiivis kohaldatavatest piirangutest väiksemad. Teine probleem, mis tekib rahvusvaheliselt töötava personali puhul on palgalisa/hüvitis, mida liikmesriikides rahvusvahelise töö korral tavaliselt makstakse. Lisaks ei pea ettevõtted hankima vedurijuhtidele kahte ohutustunnistust ja juhid ei pea rääkima teisi keeli.

Tuleks esile tuua erinevused piiriüleste teenuste ja kabotaaži vahel. Käesolevas dokumendis on piiriülesed teenused rongiteenused, mille alguspunkt asub ühes ja lõpppunktiks teises riigis või teenindatakse selle ühtse teenuse raames enne tagasipöördumist teise riigi rongijaamasid.

Kabotaažteenuse puhul osutab välismaine ettevõte teenust, mille algus- ja lõpp-punkt asub samas riigis. Viimasel juhul direktiivi ei kohaldata. Vaatamata sellele, et kabotaaž sisaldab piiriülest elementi, nimelt tõika, et teenust haldav ettevõte asub mujal kui riigis, kus teenust osutatakse, ei ole see käesoleva direktiivi mõistes piiriülene teenus, sest rong ise piiri ei ületa.

Personal ületab piiri vaid kahe viimase valikuvõimaluse puhul ning vaid sellisel juhul kohaldatakse direktiivi eeskirju. Seega on ettevõtetel mitmeid võimalusi pakkuda piiriüleseid teenuseid ilma et personal rongi pardal piiri ületaks ja sellest tulenevalt ei kehti direktiiv paljudel juhtudel piiriüleste teenuste suhtes.

Samuti peab selleks, et direktiivi saaks teenuse suhtes kohaldada, olema personal, kes oleks võimeline sellist teenust osutama ja piiriüleselt töötama. Hinnanguliselt on selliste ELi vedurijuhtide arv[6], kellel on õigus töötada vähemalt kahes riigis, 5000 kuni 7000, mis on 10 % kõigist umbes 93 000 ELi vedurijuhist. Teiste piiriüleste töötajate arvu on raske hinnata. Eeldades, et iga reisitranspordi juhi kohta töötab keskmiselt kaks konduktorit, on neid hinnanguliselt[7] 6000. Kuid enamik konduktoreid teeb piiriülest tööd vaid vahetuse ühes osas. Lisaks konduktoritele on mõne reisirongi pardal ka muud reisijaid teenindavat personali. On veel restoranvagunis töötavad baaritöötajad ja toitlustusteenindajad, öörongi personal, kes korrastavad voodeid ja serveerivad hommikusööki. Andmed sellise personali arvu kohta puuduvad.

Tehniliste tõkete vähenemise ja koostalituslike raudteeveeremite arvu suurenemise tulemusel ennustatakse piiriüleste teenuste stabiilset kasvu. See ei toimu vaid piiriüleste teenuste osutamiseks vaid ka vana varustuse uuendamise ja asendamise protsessi normaalse osana. Siiski on tulevaste piiriüleste raudteeteenuste taseme võtmeteguriks see, kuivõrd suudab see transpordiliik teiste transpordiliikide, nagu näiteks õhu- ja maanteetranspordi arvelt turuosa haarata.

Lisaks võib Euroopa raudteeturg muutuda ELi raudteepoliitika mõjul ühinemiste ja ülevõtmiste kaudu üha integreeritumaks. Selle tagajärjel tekiks veel rohkem üksteisega Euroopa tasemel konkureerivaid üleeuroopalisi ettevõtteid.

[6] Vt eespool nimetatud uuringut, mis telliti käesoleva aruande toetamiseks.

[7] Reisirongimeeskond, kes kontrollib (ning mõnel juhul müüb) pileteid.

4.3. Direktiivi sotsiaalne mõju

Neljateistkümnes liikmesriigis (Bulgaarias, Rumeenias, Austrias, Belgias, Saksamaal, Iirimaal, Madalmaades, Ühendkuningriigis, kaasa arvatud Põhja-Iirimaal, Rootsis, Kreekas, Itaalias, Portugalis ja Hispaanias) on direktiivi ülevõtmise ajal tõstetud töötajate kaitsetaset. Sotsiaalne mõju on suurem juhtudel, kus siseriiklikud piiriülest transporti reguleerivad eeskirjad, mida rakendati enne direktiivi ülevõtmist, pakkusid töötajatele vähem kaitset. Näiteks on mõned ettevõtted lühendanud päevast sõiduaega 10-11-lt tunnilt 9-le ja öist sõiduaega 8-le tunnile, mis peaks maandama tervise- ja ohutusriske. Kuna direktiiviga piiratakse sõiduaega, välditakse võimalikku survet tööandja poolt, kes võib tulevikus püüda läbi suruda pikemat tööaega, ning töötajate (ja ettevõtete) kaitset pika tööaja ja väsimusega kaasnevate riskide vastu. Tagasilangusi pole täheldatud.

Enamikus liikmesriikides kohaldatakse riigisiseste ja rahvusvaheliste raudteetöötajate suhtes samu õigusakte. Mõnes kohaldatakse riigisiseste raudteetöötajate suhtes teistsuguseid õigusakte. Näiteks erinevad: igapäevane puhkeaeg elukohas (Madalmaades ja Ühendkuningriigis ei ole seda riigisisese teenuse puhul ette nähtud); juhtimisaeg; puhkepausid (Ühendkuningriigis on riigisisese teenuse puhul puhkepausid lühemad); ja väljaspool elukohta veedetav puhkeaeg (Tšehhi Vabariigis, Leedus, Madalmaades ja Ühendkuningriigis ei ole seda riigisisese teenuse puhul ette nähtud).

Kriitilise tähtsusega küsimuseks on direktiivi rakendamisel olnud väljaspool elukohta veedetavate igapäevaste puhkeaegade arv. Kokkuleppe klauslis 4 on sätestatud, et igale väljaspool elukohta veedetud puhkeajale peab järgnema igapäevane puhkus elukohas (vt punkt 3.2). Sellegipoolest võivad tööturu osapooled riigisisesel või ettevõtte tasandil sõlmida kokkuleppe teise väljaspool elukohta veedetava puhkeaja osas. Teist väljaspool elukohta veedetavat puhkeaega on arutatud vaid kaheksas liikmesriigis. Saksamaal, Ungaris, Rumeenias, Sloveenias, Madalamaades, Prantsusmaal, Itaalias ja Portugalis. Kuid nagu eespool punktis 3.2 mainitud, puudutab see vaid teatavaid nende riikide ettevõtteid. Raudteesektori tööturu osapoolte arvamused on osutunud lahknevaks ning ELi tasemel on võimatu kokkulepet saavutada.

Väljaspool elukohta veedetava igapäevase puhkeaja piirangud avaldavad mõju eelkõige nendele väiksematele ettevõtetele, kes soovivad ära kasutada pikki marsruute. Tundub, et suurematel ettevõtetel on rohkem tööjõuressurssi. Neil on tihti personal kummalgi pool piiri või „traditsioonilised koostöökokkulepped" teiste riikide ettevõtetega. Selle piirangu mõju on tänu neile alternatiividele väiksem. Enamike tööandjate jaoks suurendaks väljaspool elukohta lubatud katkematu puhkeaja pikenemine juhtimisalast vabadust ja -paindlikkust. Teiste riikide puhul, kus palgad on madalamad, suurendaks see ettevõtete tegutsemise geograafilist ulatust ja võimaldaks konkureerida enamates piirkondades.

Enamik töötajate esindajaid arvab, et väljaspool elukohta veedetud aeg avaldab eriti kahjulikku mõju töö-eraelu tasakaalule. Vaatamata sellele oleks riikides, kus riigisisesed marsruudid on pikad ja kus riigisisese raudteeteenuse puhul on normaalne veeta mitu päeva väljaspool elukohta, vastavate muudatuste mõju võrdlemisi väike. Lisaks võiks teatavate ametiühingute esindajate sõnul võimalus teenida välismaal osutatud teenuste eest kõrgemat palka teha atraktiivsemaks pikka aega järjest välismaal töötamise.

See küsimus võib muutuda olulisemaks raudteeveokoridoride puhul (vt määrus 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta), sest need on tihti pikad piiriülesed marsruudid.

4.4. Direktiivi majanduslik mõju

Nagu punktis 4.2 osutatud, on personali üle piiri saatmine vaid üks rahvusvaheliselt tegutsemise viisidest. Seega ei saa direktiivi kõikide rahvusvaheliste raudtee-ettevõtete või marsruutide suhtes kohaldada. Lisaks on töötajate arv, keda see puudutab, raudteesektori kogutööjõuga võrreldes väike. Pealegi on selliste eeskirjade majanduslik mõju piiratud, sest keskmiselt moodustavad inimressursid hinnanguliselt 8,5 % kogu piiriülese raudtee kaubaveoäri tegevuskuludest. Järelikult poleks kokkuleppest tuleneval personaliga seotud kulude suurenemisel erilist mõju võrreldes teiste, näiteks energia ja taristuga seotud tegevuskuludega.

Paistab, et selle asjaolu ja olemasoleva kaitsetaseme tõttu on majanduslik mõju piiratud. Kõnealuse direktiivi kulude mõju on olnud suurem, kui olemasolevad piiriülest transporti puudutavad siseriiklikud eeskirjad kaitsesid töötajaid vähem ning direktiivi jõustumisel tuli eeskirju kohandada.

Mis puutub raudteetranspordi edasisse majanduslikku arengusse, ei ole direktiivist tulenevad normatiivsed muudatused nii tähtsad kui sellised tegurid nagu raudteesektori tehniline areng, raudteeturu liberaliseerimine või töötajate vaba liikumine ELi s. Selleks, et raudteesektorit organiseerida ja inimressurssi piiriülestele teenustele määrata, on direktiivist palju tähtsamaid tegureid. Siiski võivad eelkõige väiksemad raudtee kaubaveo ettevõtted tehniliste tõkete eemaldamisel ja turgude liberaliseerimisel tunda end piiratuna klauslis 4 sätestatud väljaspool elukohta veedetud puhkeajaga seotud piirangutest. See võib tähendada, et direktiivi rakendamise täielik mõju võib ilmneda vaid siis, kui tehnilisi tõkkeid on veelgi vähendatud ning tekib rohkem reaalseid rahvusvahelisi teenuseid.

Kuigi majanduslikku mõju võib pidada piiratuks, on tänu direktiivile tekkinud miinimumstandard, mis on kehtestatud tööturu osapoolte kokkuleppe tulemusel. Direktiiviga tagatakse võrdsed võimalused, mis on juba omaette tähtsaks eesmärgiks. Liikuvate töötajate töökohtade kvaliteedi parandamisega aitab direktiiv parandada teenuste kvaliteeti.

4.5. Järeldused direktiivi mõju kohta

Üldiselt tundub, et sotsiaalne ja majanduslik mõju on piiratud. Sellega seoses on väljaspool elukohta veedetavat puhkeaega käsitlev klausel 4 kõige tähtsam. Siiski ka kõnealusel juhul leevendab alternatiivsete rahvusvahelise raudteetranspordi organiseerimisvõimaluste (mille puhul ei ole töötajatel vaja piiri ületada rongi pardal, kus nad töötavad) olemasolu mõju tööandjatele. Enamik töötajate esindajaid ei poolda väljaspool elukohta veedetava puhkeaja pikendamist, sest arvavad, et sel on kahjulik mõju töö- ja pereelu tasakaalule. Siiski on mõnel juhul (Ungaris, Rumeenias, Sloveenias, Madalmaades, Prantsusmaal, Itaalias ja Portugalis) sõlmitud kollektiivkokkulepe teise järjestikuse väljaspool elukohta veedetava puhkeaja kohta.

5. VÕIMALIKU ADMINISTRATIIVSE HALDUSKOORMUSE HINDAMINE

Pidades silmas direktiivi vastuvõtmisel juba jõus olevate õigusaktide laadi, ei ole direktiivi tõttu olemasolev halduskoormus tegelikult suurenenud.

Enamik sätteid piirab personali kättesaadavust, mis piirab omakorda juhtimisvabadust ja -paindlikkust. Kuid kuna nende puhul ei ole haldusformaalsused vajalikud, ei saa neid pidada halduskoormuseks. Vaid andmeid puudutavad sätted võivad endaga halduskoormust kaasa tuua selles osas, mis puudutab tööandjate kohustust võtta selliseid formaalsusi sisaldavaid lisameetmeid, mis selliste nõuete puudumisel ei oleks vajalikud.

Pidades silmas katastroofilisi tagajärgi, mida väsimusest tingitud rongiõnnetused endaga kaasa toovad, on ühiskonnale kui tervikule sellest kohustusest tulenev kasu suurem kui kahju

6. KÄESOLEVA ARUANDEGA SEOTUD KÜSIMUSED, MIDA LIIKMESRIIGID JA TÖÖTURU OSAPOOLED KONSULTATSIOONI AJAL TÕSTATASID

Liikmesriigid ei ole teatanud probleemidest, tõstatanud küsimusi ega esitanud konkreetseid taotlusi.

Tööturu osapooltega konsulteeriti aruande eelnõu suhtes. Kaks neist andsid 2012. aasta juulis tagasisidet. Nende arvates oli ainus vastuoluline küsimus, mida kommenteeriti, väljaspool elukohta veedetud igapäevast puhkeaega käsitlev klausel 4.

Euroopa Raudteede Ühendus (CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies) viitab direktiivi vastuvõtmisega kaasnevale õiguskindlusele. Ta rõhutab, et enamik tööandjaid soovivad tõsta väljaspool elukohta veedetavate puhkepäevade arvu ning juhib tähelepanu ilmsetele piirangutele, mida selle klausliga (eelkõige väikeste) ettevõtete paindlikkusele kehtestatakse. Euroopa Raudteede Ühendus taotleb klauslit 4 käsitlevate läbirääkimiste taasavamist, samas tunnistades, et tööturu osapoolte ja tööandjate ametlik seisukoht Euroopa-tasandil on sellistele muudatustele vastu olla, kuigi teatavad riiklikud töötajate esindajad ei näi väga selle vastu olevat, et väljaspool elukohta veedetavate järjestikuste puhkepäevade arvu suurendada. Euroopa Raudteede Ühendus osutab samuti vajadusele kehtestada võrdsed võimalused konkureerivatele transpordiliikidele ning märgib, et ühelgi teisel transpordiliigil ei ole niivõrd siduvaid sotsiaalvaldkonda reguleerivaid õigusnorme.

Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon (ETF, European Transport Workers' Federation) tervitab asjaolu, et kokkuleppe rakendamine on paljudes liikmesriikides tõstnud töötajate kaitstuse taset. Föderatsioon märgib, et praegu viibitakse pidevalt üle 48 tunni välismaal vaid kabotaažveo puhul. Föderatsioon ei pea klauslit 4 piiranguks piiriüleste teenuste osutamisel ning ei näe seega põhjust selle muutmiseks. Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon tunneb muret, et 5 liikmesriiki on rakendanud eeskirju vaid vedurijuhtide suhtes, kuid mitte muu rongipersonali suhtes. Samuti arvab föderatsioon, et ametiasutuste ülesannete ja kohustuste selgitamiseks ning piiriülese halduskoostöö parandamiseks on vaja täiendavaid meetmeid kontrolli küsimuses. Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon soovitab kasutada tahhograafe.

7. KOKKUVÕTE

Direktiivi 2005/47/EÜ peamine mõju seisneb selle toimimises turvavõrgustikuna. See hoiab ära töötingimuste ning eelkõige tööaja allakäigu, kehtestades alampiiri, alla mille ükski ettevõte minna ei tohi. See tagab võrdsed õigused ja hoiab ära ebavõrdsed konkurentsitingimused.

Miski ei tõenda, et direktiivis sätestatud eeskirjad takistaks oluliselt raudteesektori koostalituslikke piiriüleseid teenuseid. Osalt võib seda seletada asjaoluga, et praegu on vähe olukordi (personal ületab piiri rongi pardal), kus sellised eeskirjad tegelikult kehtivad. Tulevikus võivad need eeskirjad selliste (eelkõige väiksemate ettevõtete pakutavate) teenuste kasvu tõttu tähtsamaks muutuda.

Komisjon kavatseb võtta asjakohaseid meetmeid seoses direktiivi rakendamisel tuvastatud küsimuste ja probleemidega ning seoses ettepanekutega, mis tehti direktiivi praktikas rakendamise parandamiseks tehtud ettepanekutega.

Väljaspool elukohta veedetavat puhkeaega käsitleva klausli 4 kohta arvab komisjon, et oodatust väiksema kollektiivlepingute arvu tõttu pole kumbki tööturu osapool olemasolevat paindlikkuse määra täiel määral ära kasutanud. Kõnealune direktiiv võimaldab selliste kokkulepetega täpselt määratleda paindlikumad tingimused väljaspool elukohta veedetava puhkeaja kohta, mis võib raudteesektoris parandada piiriüleste teenuste koostalitlust ja eelkõige luua turuvõimalusi VKEdele. Seetõttu soovitab komisjon tungivalt nii riigisisestel kui ka ELi tasemel tööturu osapooltel seda võimalust vajaduse korral täiel määral ära kasutama ning jätkama ELi tasemel läbirääkimisi, mis on sätestatud kõnealuse kokkuleppe klausli 4 joonealuses märkuses. Sellega seoses kutsub komisjon tööturu osapooli üles läbirääkimistel arvestama erinevate raudtee reisi- ja kaubaveo tingimustega, mille alusel raudtee-ettevõtted toimivad, eelkõige kommertskiirusi, marsruudi pikkust ja ajanõudeid. Komisjon jälgib hoolikalt selliste läbirääkimiste arengut ning hindab olukorda uuesti kahe aasta pärast.