

V Bruselu dne 26.10.2012
COM(2012) 627 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Provádění směrnice Rady 2005/47/ES ze dne 18. července 2005 o dohodě mezi Společenstvím evropských železnic (CER) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) o některých aspektech pracovních podmínek mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě ze strany členských států

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Provádění směrnice Rady 2005/47/ES ze dne 18. července 2005 o dohodě mezi Společenstvím evropských železnic (CER) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) o některých aspektech pracovních podmínek mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě ze strany členských států

OBSAH

1.	Úvod.....	2
1.1.	Směrnice.....	2
1.2.	Formální provedení směrnice do vnitrostátního práva.....	2
1.3.	Sledování a hodnocení směrnice.....	3
2.	Oblast působnosti a účel dohody připojené ke směrnici.....	3
3.	Hlavní operativní ustanovení dohody připojené ke směrnici.....	4
3.1.	Ustanovení 3 – Denní odpočinek doma	4
3.2.	Ustanovení 4 – Denní odpočinek mimo domov.....	4
3.3.	Ustanovení 5 – Přestávky	5
3.4.	Ustanovení 6 – Týdenní odpočinek.....	7
3.5.	Ustanovení 7 – Doba řízení.....	7
3.6.	Ustanovení 8 – Kontroly	8
4.	Posouzení praktického účinku ustanovení směrnice.....	8
4.1.	Vytvoření jednotného evropského železničního prostoru – význam interoperabilních přeshraničních služeb	8
4.2.	Důsledky interoperabilních přeshraničních služeb v železniční dopravě pro mobilitu pracovníků.....	10
4.3.	Sociální dopad směrnice	12
4.4.	Hospodářský dopad směrnice	13
4.5.	Závěry ohledně dopadů směrnice.....	13
5.	Posouzení možné administrativní zátěže	14
6.	Záležitosti předložené členskými státy a sociálními partnery během konzultací týkajících se této zprávy.....	14
7.	Závěry	15

1. Úvod

1.1. Směrnice

Směrnice Rady 2005/47/ES ze dne 18. července 2005 o dohodě mezi Společenstvím evropských železnic (CER) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) o některých aspektech pracovních podmínek mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě (dále jen „směrnice“)¹ byla Radou přijata na základě článku 155 Smlouvy o fungování Evropské unie (bývalý článek 139 Smlouvy o ES), který stanoví:

„Článek 155 (bývalý článek 139 Smlouvy o ES)

1. Pokud si to sociální partneři přejí, může dialog mezi nimi na úrovni Unie vést ke smluvním vztahům včetně uzavírání dohod.

2. Dohody uzavřené na úrovni Unie se provádějí buď podle stávajících postupů a zvyklostí sociálních partnerů a členských států, nebo v záležitostech týkajících se článku 153 rozhodnutím Rady na návrh Komise na základě společné žádosti smluvních stran. Evropský parlament je o tom informován.

Rada rozhoduje jednomyslně, pokud dotyčná dohoda obsahuje jedno nebo více ustanovení vztahujících se k některé z oblastí, v nichž je na základě čl. 153 odst. 2 vyžadována jednomyslnost.“

Jelikož se výraz „rozhodnutí“ v článku 155 Smlouvy používá v obecném smyslu, takže legislativní nástroj lze zvolit podle článku 288 Smlouvy, je na Komisi, aby Radě navrhla, který ze tří závazných nástrojů uvedených ve zmíněném článku (nařízení, směrnice nebo rozhodnutí) bude nejvhodnější. V tomto případě dospěla Komise k závěru, že vzhledem k druhu a obsahu dohody sociálních partnerů bude nejvhodnějším nástrojem směrnice Rady a že nejlepší bude uplatňovat dohodu nepřímo prostřednictvím ustanovení, která budou do vnitrostátního práva členských států provedena členskými státy nebo sociálními partnery.

Účelem této směrnice je provedení dohody o některých aspektech pracovních podmínek mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železniční dopravě, která byla dne 27. ledna 2004 uzavřena mezi Společenstvím evropských železnic (CER) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF).

1.2. Formální provedení směrnice do vnitrostátního práva

Členské státy musely po konzultaci se sociálními partnery provést směrnici do vnitrostátního práva do 27. července 2008, nebo zajistit, aby sociální partneři do uvedeného dne zavedli nezbytná opatření dohodou (článek 5).

Směrnici provedly všechny členské státy s výjimkou členských států, které nemají železniční dopravu (Malta a Kypr) nebo přeshraniční dopravní spojení s ostatními členskými státy EU (Finsko). Ve dvou případech došlo k provedení do vnitrostátního práva velmi pozdě a až poté, co Komise zahájila řízení o nesplnění povinnosti (řízení C-291/10 a C-305/10).

V rámci tohoto procesu konzultovaly sociální partneři všechny členské státy kromě Litvy. Sociální partneři v Litvě však měli určitý vliv na provedení do vnitrostátního práva, jelikož po provedení směrnice byla aktualizována kolektivní smlouva.

¹ Úř. věst. L 195, 27.7.2005, s. 15.

Pokud jde o podstatu provedení do vnitrostátního práva a jeho soulad se směrnicí, v oddílech 2 a 3 je uveden popis situace na základě jednotlivých ustanovení. S ohledem na záležitosti a problémy zjištěné v této zprávě hodlá Komise přijmout náležitá opatření.

1.3. Sledování a hodnocení směrnice

Za účelem sledování hospodářského a sociálního dopadu dohody, a zejména ustanovení 4, se Komise zavázala předložit Radě zprávu, což učinila dne 15. prosince 2008 ve sdělení Komise Radě s názvem „Hospodářský a sociální dopad dohody připojené ke směrnici 2005/47/ES a uzavřené dne 27. ledna 2004 mezi sociálními partnery o některých aspektech pracovních podmínek mobilních pracovníků poskytujících interoperabilní přeshraniční služby v železničním odvětví“².

V článku 3 směrnice je stanoveno, že Komise po konzultaci se sociálními partnery na evropské úrovni předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice v souvislosti s vývojem železničního odvětví.

Jako podklad pro tuto zprávu zadala Komise studii o provedení směrnice. Na této studii se úzce podíleli sociální partneři, kteří byli konzultováni ohledně jejích zjištění.

2. OBLAST PŮSOBNOSTI A ÚČEL DOHODY PŘIPOJENÉ KE SMĚRNICI

Ustanovení 1 – Oblast působnosti

Tato dohoda se vztahuje na mobilní pracovníky v železniční dopravě poskytující interoperabilní přeshraniční služby, provozované železničními podniky.

Použití této dohody je nepovinné pro místní a regionální osobní přeshraniční dopravu, pro nákladní přeshraniční dopravu do vzdálenosti 15 kilometrů od hranic a pro dopravu mezi oficiálními hraničními stanicemi uvedenými v příloze.

Je rovněž nepovinné pro vlaky na přeshraničních spojích, které začínají i končí v infrastruktuře téhož členského státu a využívají infrastrukturu jiného členského státu, aniž by se na jeho území zastavily (což může být považováno za provoz vnitrostátní dopravy).

Pokud jde o mobilní pracovníky poskytující interoperabilní přeshraniční služby, nevztahuje se směrnice 93/104/ES na ta hlediska, pro která tato dohoda obsahuje zvláštní ustanovení.

V pěti členských státech (Estonsko, Lotyšsko, Slovinsko, Dánsko a Řecko) se právní předpisy (kromě ustanovení 5) vztahují pouze na strojvedoucí. V ostatních členských státech se právní předpisy vztahují nejen na strojvedoucí, nýbrž obvykle na všechny členy doprovodu mezinárodního vlaku (ne každý členský stát jde do větších podrobností).

Žádný členský stát nemá zvláštní ustanovení pro zaměstnance, kteří pracují jak na mezinárodní, tak na vnitrostátní úrovni.

Použití nepovinných vyloučení ze strany členských států

Patnáct členských států nevyužilo možnost týkající se použití dohody pro místní a regionální osobní přeshraniční dopravu a pro nákladní dopravu do vzdálenosti 15 km od hranic. Deset členských států (Česká republika, Estonsko, Maďarsko, Itálie, Slovensko, Rakousko,

² KOM(2008) 855 v konečném znění, 15.12.2008.

Lucembursko, Dánsko, Francie a Španělsko) využilo ve svých právních předpisech tuto možnost, přičemž bylo použito znění dohody (druhý odstavec ustanovení 1). Dva členské státy (Litva a Řecko) využily tuto možnost a použily vlastní formulaci. V posledně uvedeném případě se dohoda vztahuje na veškerou přeshraniční dopravu, včetně dopravy na krátké vzdálenosti.

Patnáct členských států nevyužilo možnost použít dohodu na přeshraniční spoje, které začínají i končí v infrastruktuře téhož členského státu. Osm členských států (Česká republika, Estonsko, Maďarsko, Slovensko, Rakousko, Dánsko, Švédsko a Španělsko) tuto možnost využilo a použilo popis uvedený ve směrnici EU. Tři členské státy (Litva, Řecko a Portugalsko) využily tuto možnost a použily vlastní popisy.

3. HLAVNÍ OPERATIVNÍ USTANOVENÍ DOHODY PŘIPOJENÉ KE SMĚRNICI

3.1. Ustanovení 3 – Denní odpočinek doma

Ustanovení 3 vyžaduje, aby denní odpočinek doma obvykle trval nejméně 12 po sobě jdoucích hodin v časovém úseku 24 hodin. Dohoda povoluje zkrácení této doby na nejméně 9 po sobě jdoucích hodin, k tomuto zkrácení však může dojít pouze jednou za 7 dní. Zkrácený denní odpočinek nelze stanovit mezi dvěma denními odpočinky mimo domov a hodiny, o něž byl odpočinek zkrácen, musí být přidány k následujícímu dennímu odpočinku doma.

Provedení požadavků týkajících se denního odpočinku doma

Dvacet jedna členských států uplatňuje ustanovení o denním odpočinku doma v délce nejméně 12 po sobě jdoucích hodin v časovém úseku 24 hodin. Belgie, Lucembursko a Francie je nepoužívají; obvykle mají denní odpočinek doma v délce 14 po sobě jdoucích hodin. Rovněž Polsko má jiné ustanovení, minimální odpočinek doma však taktéž činí 12 hodin.

Všechny členské státy kromě Lotyšska, Polska, Slovinska a Slovenska zahrnuly do svých právních předpisů možnost jednou za 7 dní denní odpočinek zkrátit. Lotyšsko, Polsko a Slovinsko ve svých právních předpisech tuto možnost nevyužily. Slovensko stanoví možnost zkrácení denního odpočinku doma kvůli „*prokazatelným objektivně-technickým nebo organizačním důvodům*“. V takovémto případě nejsou tudíž ustanovení směrnice dodržena a dobu odpočinku lze zkrátit častěji než jednou týdně.

S výjimkou Lotyšska a Polska začlenily všechny členské státy do svých právních předpisů omezení týkající se zkráceného denního odpočinku. Pracovníci v železniční dopravě v Lotyšsku necestují na vzdálenost větší než 110 km od hranic, což znamená, že se mohou vrátit domů též den. Polsko toto omezení nezahrnulo, jelikož nevyužilo ani možnost týkající se zkrácení denního odpočinku.

Ve dvanácti členských státech (Česká republika, Bulharsko, Estonsko, Maďarsko, Litva, Rumunsko, Rakousko, Německo, Nizozemsko, Spojené království, Švédsko a Španělsko) nejsou pravidla týkající se denního odpočinku doma, která se vztahují na přeshraniční pracovníky, stejná jako pravidla uplatňovaná u ostatních pracovníků v železniční dopravě. Ve většině zemí, v nichž existuje rozdíl mezi vnitrostátním a mezinárodním personálem, jsou pravidla pro vnitrostátní pracovníky obsažena v obecných zákonech o pracovní době. V některých zemích (Nizozemsko a Spojené království) například neexistuje zvláštní nárok na odpočinek doma. Jinde se pravidla pro přeshraniční pracovníky neliší od pravidel vztahujících se na ostatní zaměstnance v železniční dopravě.

3.2. Ustanovení 4 – Denní odpočinek mimo domov

Ustanovení 4 vyžaduje, aby denní odpočinek mimo domov trval nejméně 8 po sobě jdoucích hodin v časovém úseku 24 hodin a aby po denním odpočinku mimo domov následoval denní odpočinek doma, ledaže sociální partneři na úrovni železničního podniku, případně na vnitrostátní úrovni uzavřeli dohodu o druhém bezprostředně následujícím odpočinku mimo domov (s náhradou).

Znění tohoto ustanovení obsahuje poznámku pod čarou v tom smyslu, že tato otázka bude na evropské úrovni znovu projednána dva roky po podpisu dohody. Tato jednání však dosud nepřinesla ovoce.

V ustanovení se mimoto doporučuje dbát na pohodlné ubytování mobilních pracovníků v době odpočinku mimo domov.

Provedení požadavků týkajících se denního odpočinku mimo domov

Ze zemí, které směrnici provedly do svého vnitrostátního práva, přijaly všechny ve svých právních předpisech pravidla týkající se denního odpočinku mimo domov s výjimkou Lotyšska, Polska, Lucemburska a Slovinska. Jelikož Lotyšsko nemá mezinárodní spoje delší než 110 km (v jednom směru), zdá se, že odpočinek mimo domov není zapotřebí. Slovinsko a Lucembursko zavedly pravidlo, podle něhož by po době odpočinku mimo domov měl následovat odpočinek doma, mají však odlišná pravidla upravující dobu trvání těchto odpočinků. V případě Slovinska musí být odpočinek mezi dvěma službami dvakrát tak dlouhý jako samotná služba. Pokud tedy služba trvá šest hodin, musí odpočinek trvat dvanáct hodin. Polsko nemá žádná zvláštní pravidla týkající se denního odpočinku mimo domov. V Lucembursku se na maximální dobu strávenou mimo domov vztahují tato omezení:

- *dvacet osm hodin, pokud odpočinek trvá devět hodin,*
- *dvacet devět hodin, pokud odpočinek trvá deset hodin,*
- *třicet hodin, pokud odpočinek trvá nejméně jedenáct hodin.*

Jestliže nelze z nějakého důvodu použít omezení týkající se doby v délce dvaceti osmi, dvaceti devíti nebo třiceti hodin, obdrží zaměstnanec za přesčasové hodiny náhradu.

Možnost, že sociální partneři souhlasí s druhým odpočinkem mimo domov, byla sjednána pouze v osmi členských státech: v Německu, Maďarsku, Rumunsku, Slovinsku, Nizozemsku, Francii, Itálii a Portugalsku. S výjimkou Slovinska k této dohodě došlo na úrovni železničního podniku. V Německu byla nahlášena pouze jedna dohoda ve vztahu k jedné z dceřiných společností zavedeného provozovatele. V Itálii, Francii a Nizozemsku nebyly se zavedenými provozovateli uzavřeny žádné dohody. Ve Slovinsku bylo dosaženo dohody na vnitrostátní úrovni. Zdá se, že pouze v šesti zemích (Maďarsko, Rumunsko, Slovinsko, Lucembursko, Francie a Itálie) existují dohody o náhradě za odpočinek mimo domov.

Ustanovení o pohodlném ubytování mobilních pracovníků v době odpočinku mimo domov je obsaženo v právních předpisech pouze devíti členských států (Maďarsko, Litva, Rumunsko, Slovinsko, Belgie, Švédsko, Itálie a Španělsko). Dánsko má místo toho kolektivní smlouvy týkající se této záležitosti.

V některých zemích (Česká republika, Estonsko, Maďarsko, Litva, Rumunsko, Rakousko, Belgie, Německo, Nizozemsko, Spojené království a Švédsko) se pravidla vztahující se na denní odpočinek mimo domov v případě pracovníků v železniční dopravě poskytujících interoperabilní přeshraniční služby liší od pravidel vztahujících se na pracovníky v železniční dopravě, kteří působí pouze v tuzemsku.

Podnětem k úvaze je definice pojmu „domov“. Strany, které dohodu podepsaly, o tom diskutovaly, jelikož jednání vycházela z francouzského textu, který používá výraz „résidence normale du personnel mobile“. Ve společném dopise ze dne 10. června 2009 bylo objasněno, že „*francouzský význam výrazu „résidence normale du personnel mobile“ v železničním odvětví nesouvisí se soukromým bydlištěm / domovem dotyčného pracovníka, nýbrž spíše s pracovištěm (home depot / Dienstort), na něž je umístěn*“. Na tomto základě nestaví pravidla v Německu „domov“ na roveň soukromému bydlišti dotyčných pracovníků, nýbrž místu, kde jsou umístěni ve vztahu ke svému zaměstnavateli („Dienstort“).

3.3. Ustanovení 5 – Přestávky

Ustanovení o přestávkách rozlišuje mezi strojvedoucími a jinými pracovníky doprovodu vlaku.

- Pokud není druhý strojvedoucí, mají strojvedoucí nárok na přestávku trvající alespoň 45 minut, je-li pracovní doba delší než 8 hodin, a nejméně 30 minut v případě, že pracovní doba trvá 6 až 8 hodin. Během pracovního dne by část přestávky měla být mezi třetí a šestou hodinou práce. Je-li druhý strojvedoucí, jsou podmínky pro poskytování přestávek stanoveny na vnitrostátní úrovni.
- U jiných pracovníků doprovodu vlaku musí přestávka činit nejméně 30 minut, pokud je pracovní doba delší než 6 hodin.

Provedení požadavků týkajících se přestávek

Výjimka v případě, že je druhý strojvedoucí, se používá ve 14 zemích, zjevně však nikoli v České republice, Bulharsku, Dánsku, Maďarsku, na Slovensku, v Rakousku, Belgii, Irsku, Lucembursku nebo Švédsku.

Zdá se, že pouze Spojené království, Lotyšsko, Polsko a Česká republika nepoužily při provedení do vnitrostátního práva znění tohoto ustanovení.

V Lotyšsku mají mezinárodní interoperabilní vlaky dva strojvedoucí. Pravidla týkající se přestávek se proto nemusí uplatňovat. Česká republika se spoléhá na své vnitrostátní právní předpisy o pracovní době. V nařízení vlády³ k provedení směrnice je pro pracovníky v železniční dopravě uložena přestávka po 6 hodinách nepřetržité práce, délka této přestávky však není stanovena. Polsko toto ustanovení nemá vůbec. Spojené království má odlišné pravidlo týkající se přestávek v případě mezinárodních dopravních služeb: „*nejméně 30 minut, pokud pracovní doba jediného strojvedoucího činí 6 nebo více hodin, s výhradou zpoždění vlaku a požadavků souvisejících s jízdním řádem, doba a délka přestávky však musí být dostatečná pro zajištění „účinného zotavení pracovníka“, jak je stanoveno v předpise 4. Ostatní strojvedoucí [tuzemští strojvedoucí], jejichž pracovní doba je delší než 6 hodin, mají nárok na přestávku v délce 20 minut nebo na přiměřenou náhradní dobu odpočinku či jinou formu ochrany zdraví a bezpečnosti, není-li to možné*“. Neexistuje pravidlo, které by ukládalo přestávku trvající alespoň 45 minut, je-li pracovní doba delší než 8 hodin.

Dánsko tento požadavek ukládá prostřednictvím kolektivních smluv.

V osmi zemích (Česká republika, Dánsko, Maďarsko, Polsko, Rakousko, Nizozemsko, Řecko a Portugalsko) nelze přestávky v případě zpoždění vlaků upravit. V Lotyšsku pracují dva

³ č. 589/2006 Sb.

strojvedoucí, takže se toto pravidlo nepoužívá. Ve Francii se tato otázka řeší různě v závislosti na platném systému: v případě zavedeného provozovatele se přestávky nemohou v důsledku zpoždění změnit, zatímco zákon vztahující se na ostatní provozovatele železniční dopravy tuto úpravu povoluje.

Šestnáct členských států zkopírovalo doslovně ustanovení týkající se doby přestávek.

Tři členské státy (Česká republika, Lucembursko a Spojené království) používají jiné znění, ukládají však podobné pravidlo. Například ve Spojeném království: „*Mezi třetí a šestou hodinou práce musí být naplánována přestávka v délce nejméně 15 minut*“. V Bulharsku, Polsku a Rakousku není použitelné toto ani jiné podobné pravidlo. Ve Francii se toto pravidlo vztahuje pouze na provozovatele nákladní železniční dopravy, kteří nejsou zavedeným provozovatelem. Jelikož v Lotyšsku pracují dva strojvedoucí, toto pravidlo se nepoužívá.

Pravidlo týkající se jiných pracovníků doprovodu vlaku je uplatňováno téměř ve všech členských státech.

3.4. Ustanovení č. 6 – Týdenní odpočinek

Mobilní pracovníci (tj. strojvedoucí a jiní pracovníci) poskytující interoperabilní přeshraniční služby mají za období sedmi dnů nárok na minimální nepřetržitý týdenní odpočinek v délce 24 hodin a navíc denní odpočinek v délce 12 hodin. Kromě těchto 52 týdenních odpočinků v délce 24 hodin musí být poskytnuto dalších 52 takovýchto odpočinků, což činí celkem 104 odpočinky o délce 24 hodin. Tyto odpočinky musí být poskytnuty tak, že si pracovník může vzít nejméně 12krát dva odpočinky o délce 24 hodin dohromady, přičemž pár / dvojité odpočinek připadá na víkend, a dalších 12krát jsou dva takovéto odpočinky opět spojeny, ačkoli tyto páry / dvojité odpočinky nemusí připadat na sobotu nebo neděli.

Provedení požadavků týkajících se týdenního odpočinku

Tato pravidla začlenily do svých vnitrostátních právních předpisů téměř všechny členské státy. V Polsku má mobilní pracovník nárok na odpočinek o délce 35 hodin (což je o hodinu méně, než je uvedeno ve směrnici). Lucembursko má odlišné pravidlo týkající se týdenního odpočinku a rozlišuje mezi velkými a krátkými vzdálenostmi. Krátkými vzdálenostmi jsou vzdálenosti do 15 km (u nichž je podle ustanovení 1 dohoda/směrnice nepovinná). V případě velkých vzdáleností jsou pravidla slučitelná se směrnicí.

3.5. Ustanovení 7 – Doba řízení

Doba řízení, tj. doba, během níž je strojvedoucí odpovědný za řízení vlaku, ačkoli jej nutně neřídí, nesmí přesáhnout 9 hodin při denní službě a 8 hodin při noční službě. Za období dvou týdnů nesmí doba řízení přesáhnout 80 hodin.

Provedení požadavků týkajících se doby řízení

Jelikož únava je jedním z velkých rizik, je pracovní doba důležitým aspektem pracovních podmínek. U přeshraničních služeb se může tento problém zvýšit v případě absence kolegů ze stejného podniku, zejména u nákladních vlaků, kde je pouze jeden strojvedoucí a žádný jiný pracovník. Nedostatečná obeznámenost a cizojazyčné prostředí mohou vést ke skutečné či pociťované chybějící podpoře. Tento zvláštní kontext může odůvodňovat zvláštní hodnocení

rizik a pokyny pro správnou praxi pro přeshraniční služby v rámci směrnice 89/391/EHS⁴ o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci.

Ze zemí, které směrnici provedly do svého vnitrostátního práva, nevyužily znění tohoto ustanovení pouze dva členské státy. Polsko nemá žádná pravidla ohledně maximální denní nebo týdenní doby řízení, v zákoníku práce však má pravidlo týkající se maximální pracovní doby v délce 40 hodin. To znamená, že doba řízení bude pod touto hranicí. V Lotyšsku poskytují strojvedoucí vnitrostátní i mezinárodní služby a nevykonávají čistě přeshraniční práci. U interoperabilních služeb proto strojvedoucí nebudou řídit vlak déle než 80 hodin v období dvou týdnů.

Sedm členských států (Estonsko, Slovinsko, Rakousko, Irsko, Dánsko, Řecko a Itálie) zkopírovalo definici noční doby, která je uvedena ve směrnici. Osmnáct členských států používá jinou definici. Vysoký počet zemí přijal širší výklad noční doby ve prospěch zaměstnanců. Slovensko, Rumunsko, Maďarsko, Bulharsko, Lotyšsko a Španělsko vymezily noční dobu jako dobu mezi 22:00 a 6:00. V případě Švédska a Německa to je doba mezi 23:00 a 6:00 a v Nizozemsku mezi 00:00 a 7:00. Ve Francii existují rozdíly mezi zavedeným provozovatelem (noční doba mezi 23:00 a 6:00) a ostatními provozovateli nákladní železniční dopravy (noční doba mezi 22:00 a 5:00). Lucembursko používá definici, která je pro zaměstnance méně příznivá: noční doba (u strojvedoucích) je stanovena mezi 1:00 a 4:00.

Dvanáct členských států používá vlastní definici „noční služby“: Česká republika, Bulharsko, Maďarsko, Lotyšsko, Polsko, Slovensko, Německo, Lucembursko, Nizozemsko, Spojené království včetně Severního Irska, Francie a Španělsko. Na Slovensku je noční službou jakákoli služba, jejíž větší část spadá do doby mezi 22:00 a 6:00; v Lotyšsku a Německu je noční službou služba, která zahrnuje nejméně dvě hodiny noční doby (viz výše), a v Nizozemsku a Bulharsku nejméně tři hodiny noční doby. Ve Francii se podle zákona pro provozovatele nákladní dopravy *„považuje za noční práci práce v době mezi 22:00 a 5:00“*; totéž platí v Maďarsku. Tato definice je pro zaměstnance výhodnější. V některých zemích, například ve Spojeném království, není noční služba výslovně zmíněna. Zdá se, že v Lucembursku je definice pro zaměstnance méně příznivá: jedná se o službu, která začíná mezi 1:00 a 4:00 (u strojvedoucích). To znamená, že tradiční noční služby v době od 23:00 do 7:00 *nejdou* vymezeny jako noční služby. Na druhou stranu zde *jsou* zahrnuty časné ranní služby, které začínají před 4:00.

3.6. Ustanovení 8 – Kontroly

Je nutné vytvořit systém pro uchovávání záznamů pracovní doby a odpočinků za každý den po dobu nejméně jednoho roku.

Provedení požadavků týkajících se kontrol

Zdá se, že všechny členské státy, které směrnici provedly do svého vnitrostátního práva, ukládají povinnost uchovávat (po dobu nejméně jednoho roku) záznam pracovní doby a odpočinků mobilních pracovníků za každý den. Byly obdrženy připomínky, v nichž byly zmíněny problémy při uplatňování této povinnosti v praxi. Zdá se, že pro orgány může být obtížné mít rychle přístup k záznamům uchovávaným v ostatních zemích a získat úplný přehled, pokud strojvedoucí pracují pro několik provozovatelů.

⁴ Směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci (*Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1*).

Sankce stanovila většina členských států, nikoli však Maďarsko, Polsko nebo Francie (v případě zavedeného provozovatele). Francouzský zákon týkající se ostatních (soukromých) podniků v oblasti nákladní železniční dopravy však sankce ukládá.

4. POSOUZENÍ PRAKTICKÉHO ÚČINKU USTANOVENÍ SMĚRNICE

4.1. Vytvoření jednotného evropského železničního prostoru – význam interoperabilních přeshraničních služeb

Ve své bílé knize „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“⁵ stanovila Komise deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje. Jedním z těchto cílů je, že „30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %“.

Podle bílé knihy však nebylo dosud dosaženo skutečného vnitřního trhu služeb železniční dopravy, tj. jednotného evropského *železničního* prostoru. Cílem pro příští desetiletí je vytvořit řádný jednotný evropský dopravní prostor odstraněním všech zbývajících překážek mezi způsoby dopravy a vnitrostátními systémy, usnadněním integrace a podporou vzniku nadnárodních a multimodálních provozovatelů. Za tímto účelem se zvažuje čtvrtý železniční balíček. Železniční systémy jsou natolik rozmanité, že kromě rozdílných požadavků týkajících se pracovních podmínek má významný dopad na rozšíření interoperabilních přeshraničních služeb existence překážek pro poskytování těchto služeb. Železniční podnik, který chce provozovat dopravní službu překračující jednu či více hranic, naráží na řadu technických, právních a správních překážek.

Nákladní železniční doprava v EU je od počátku roku 2007 zcela liberalizována, a to u vnitrostátních i mezinárodních služeb. To znamená, že kterýkoli licencovaný železniční podnik v EU, který má potřebné osvědčení o bezpečnosti, může požádat o kapacitu a poskytovat vnitrostátní a mezinárodní služby v oblasti nákladní železniční dopravy v celé EU. To bylo v roce 2010 doplněno schválením nařízení č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Toto nařízení stanoví pravidla pro zřízení a organizaci mezinárodních železničních koridorů pro nákladní železniční dopravu a uvádí prvotní seznam koridorů pro dálkovou nákladní dopravu. Trh mezinárodní osobní železniční dopravy v EU je liberalizován od 1. ledna 2010. Trh pro čistě vnitrostátní služby v oblasti osobní železniční dopravy není dosud otevřen přeshraniční hospodářské soutěži. Nákladní železniční doprava musí sdílet koridory transevropské dopravní sítě (TEN-T) s vysokorychlostní přepravou cestujících a rovněž běžnými osobními vlaky. Integraci služeb, které jsou velmi rozdílné z hlediska přepravní rychlosti, dojížděkových vzdáleností a časových požadavků, usnadňuje využívání evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS).

Z právního hlediska je k tomu, aby mohl železniční podnik vstoupit na mezinárodní trh a skutečně překračovat hranice s lokomotivou nebo strojvedoucími, zapotřebí toto:

schválení kolejových vozidel, zejména lokomotiv, které se provádí na úrovni členských států; (zvláštní) osvědčení o bezpečnosti pro každý stát, v němž budou služby provozovány, a licence pro strojvedoucí.

⁵ KOM(2011) 144 v konečném znění.

Ode dne 27. října 2011 musí mít strojvedoucí povinně mezinárodní licenci a osvědčení (směrnice 2007/59).

Aby bylo možno poskytovat přeshraniční služby, musí být mimoto splněno mnoho technických podmínek týkajících se provozování mezinárodních služeb, a to jak u osobní, tak i nákladní dopravy (rozchody koleje, elektrifikace, signalizační a bezpečnostní systémy). Z celkem 37 hranic mezi členskými státy se u 35 dvojic zemí železnice potkávají na hranici. Avšak s přihlédnutím ke všem technickým záležitostem přejížděly v roce 2011 osobní vlaky hranici pouze u 19 dvojic zemí a nákladní vlaky přejížděly hranici u 17 dvojic zemí. Těmito technickými záležitostmi se zabývají právní předpisy EU založené na směrnicích o interoperabilitě a bezpečnosti.

Ačkoli výměna strojvedoucích zabere jen několik málo minut, výměna lokomotivy vlaku trvá déle. Před zřízením služby s přeshraničními strojvedoucími provedou železniční podniky (zejména soukromé) obvykle analýzu nákladů a přínosů. V analýze nákladů a přínosů se bude přihlížet ke kapacitě a četnosti vlaků přejíždějících hranici a délce tratí, nákladům a dostupnosti interoperabilních lokomotiv (činitelem mohou být rovněž výhody vyplývající z používání staré lokomotivy místo nové) a náklady práce (dodatečná odborná příprava k získání licencí, mzdy a náklady na přespání v zahraničí). Rozhodnutí se však nezakládá vždy na analýze nákladů a přínosů. Mezi tradičními zavedenými provozovateli osobní dopravy mohou dosud existovat platné dohody vztahující se na vlakové spoje mezi dvěma zeměmi, které vyžadují výměnu lokomotivy a strojvedoucího na hranici.

4.2. Důsledky interoperabilních přeshraničních služeb v železniční dopravě pro mobilitu pracovníků

Fungování interoperabilních přeshraničních služeb v železniční dopravě je kriticky podmíněno systémy organizace práce. Ne všechny tyto systémy znamenají, že pracovníci překračují hranice společně s vlakem. Ve skutečnosti existuje pět možností:

Podnik zaměstnává pracovníky v různých zemích: Pokud má provozovatel pracovníky umístěné na obou stranách hranice, personál se na hranici vystřídá a hranici přejíždí pouze vlak.

Podnik si najímá pracovníky od jiných podniků nebo od agentury práce: V tomto případě opět hranici přejíždí pouze vlak, nikoli členové doprovodu vlaku.

Partnerství s jiným podnikem – pracovníci nepřekračují hranici: Tato třetí možnost zahrnuje partnerství s jiným podnikem za účelem sdílení určité mezinárodní trasy, kdy každý podnik odpovídá za zaměstnávání pracovníků ve své zemi, ačkoli tito pracují na interoperabilních lokomotivách.

Partnerství s jiným podnikem – pracovníci překračují hranici: Jiný model zahrnuje partnerství mezi provozovateli ze sousedních členských států, kdy oba provozovatelé využívají celou trasu, aniž by se personál na hranici střídal.

Hranici překračují vlastní pracovníci: V případě poslední možnosti má provozovatel vlastní pracovníky, kteří překračují hranici v rámci interoperabilní služby na vzdálenost větší než 15 km od hranic. Existují dvě možnosti: pracovníci překračují hranici pouze tehdy, je-li možné vrátit se též den domů, nebo pracovníci pokračují v cestě za hranici a dobu odpočinku stráví mimo domov.

V případě prvních tří možností nepřekračují vlastní pracovníci podniku hranici a směrnice není použitelná. Podnik je proto vázán pouze vnitrostátními pravidly. V důsledku toho se nepoužijí omezení týkající se počtu odpočinků mimo domov, která jsou stanovena ve směrnici, ačkoliv vzdálenosti a jízdy v rámci některých členských států mohou být dlouhé. Pak záleží na vnitrostátních pravidlech a kolektivních smlouvách, zda jsou omezení menší než podle směrnice. Dalším problémem, který se objevuje v případě, že pracovníci působí na mezinárodní úrovni, je příplatek/náhrada, jež jsou v případě mezinárodní práce běžné v mnoha členských státech. Podniky mimoto nemusí mít pro své strojvedoucí dvě osvědčení o bezpečnosti a strojvedoucí nemusí hovořit dalšími jazyky.

Je třeba zdůraznit rozdíly mezi přeshraničními službami a kabotáží. Pro účely tohoto dokumentu odkazují přeshraniční služby na vlakové spoje, které začínají v jedné zemi a končí v jiné zemi, nebo před návratem domů zajišťují v rámci jedné služby do stanic v jiné zemi. V případě kabotáže provozuje zahraniční provozovatel službu, která začíná a končí ve stejné zemi. V posledně uvedeném případě se směrnice nepoužije. Ačkoli se zde rovněž vyskytuje přeshraniční prvek, konkrétně skutečnost, že provozovatel zajišťující službu má sídlo v jiné zemi, než je země, v níž je služba poskytována, pro účely této směrnice se nejedná o přeshraniční službu, jelikož samotný vlak hranici nepřejíždí.

Pouze v případě posledních dvou možností překračují členové doprovodu vlaku hranici a pouze tehdy se použijí pravidla směrnice. Provozovatelé proto mají mnoho možností, jak provozovat přeshraniční služby, aniž by pracovníci přecházeli hranici společně s vlakem, a existuje tudíž mnoho případů, kdy se na přeshraniční službu směrnice nevztahuje.

Aby se na danou službu vztahovala směrnice, musí existovat pracovníci, kteří jsou schopni poskytovat tuto službu a kteří mohou skutečně pracovat na přeshraničním základě. Celkový počet strojvedoucích v EU, kteří mají oprávnění k řízení v nejméně dvou zemích, se odhaduje⁶ na 5 000 až 7 000, což představuje méně než 10 % celkového počtu strojvedoucích v Evropské unii, který činí přibližně 93 000. Odhad počtu ostatních přeshraničních pracovníků je složitější. Počet průvodčích⁷ se odhaduje na 6 000, a to na základě předpokladu, že na každého strojvedoucího v osobní dopravě připadají v průměru dva aktivní průvodčí. Většina těchto průvodčích však pracuje na přeshraničním základě pouze část své služby. Kromě průvodčích mají některé osobní vlaky i jiné pracovníky doprovodu vlaku, kteří obsluhují cestující. Jedná se o pracovníky baru, pracovníky stravování v restauračním voze nebo pracovníky v nočních vlacích, kteří připravují lůžka a podávají snídaní. Odhady počtu těchto pracovníků nejsou k dispozici.

Prognózy předpokládají trvalý růst přeshraničních služeb v důsledku snižování technických překážek a zvyšování počtu interoperabilních kolejových vozidel. K tomu dochází nejen za účelem poskytování přeshraničních služeb, nýbrž rovněž jako součást běžného procesu obnovy a výměny starého zařízení. Hlavním činitelem budoucí úrovně přeshraničních služeb v železniční dopravě však bude to, nakolik bude tento druh dopravy schopen získat podíl na trhu od ostatních druhů dopravy, například letecké nebo silniční.

Jedním z účinků politiky EU pro železnice může být rovněž to, že evropský železniční trh bude v důsledku spojování podniků a akvizic integrovanější. To bude mít za následek více provozovatelů působících v evropském měřítku, kteří spolu soutěží na evropské úrovni.

⁶ Viz výše uvedená studie, která byla zadána na podporu této zprávy.

⁷ Členové doprovodu vlaku, kteří v osobních vlacích kontrolují (a v některých případech i prodávají) jízdenky.

4.3. Sociální dopad směrnice

Celkem 14 členských států (Bulharsko, Maďarsko, Rumunsko, Rakousko, Belgie, Německo, Irsko, Nizozemsko, Spojené království včetně Severního Irska, Švédsko, Řecko, Itálie, Portugalsko a Španělsko) zvýšilo při provedení směrnice do vnitrostátního práva úroveň ochrany pracovníků. Sociální dopad byl vyšší v případech, kdy vnitrostátní předpisy týkající se přeshraniční dopravy, které existovaly před provedením směrnice, poskytovaly zaměstnancům menší ochranu. Některé podniky musely například zkrátit dobu řízení z 10/11 hodin na 9 hodin při denní službě a 8 hodin při noční službě, což by mělo snížit rizika pro zdraví a bezpečnost. Skutečnost, že směrnice zkracuje dobu řízení, může v budoucnu zamezit tlaku ze strany zaměstnavatelů usilujících o delší pracovní dobu, a tím chránit zaměstnance (a podniky) před riziky, která jsou spojena s dlouhou pracovní dobou a únavou. Zdá se, že neexistují žádné případy snížení úrovně ochrany.

Většina členských států má stejné právní předpisy pro vnitrostátní a mezinárodní personál v železniční dopravě. Některé členské státy však mají pro vnitrostátní personál v železniční dopravě odlišné právní předpisy. Existují například rozdíly týkající se denního odpočinku doma (Nizozemsko a Spojené království jej v případě vnitrostátních služeb nestanoví); doby řízení; přestávek (Spojené království ukládá u vnitrostátních služeb kratší dobu) a odpočinku mimo domov (Česká republika, Litva, Nizozemsko a Spojené království jej v případě vnitrostátních služeb nevyžadují).

Nejkritičtější záležitostí při provedení směrnice byl počet denních odpočinků mimo domov. Dohoda v ustanovení 4 uvádí, že po odpočinku mimo domov musí následovat denní odpočinek doma (viz bod 3.2). Sociální partneři na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni podniku však mohou souhlasit s druhým odpočinkem mimo domov. Tento druhý odpočinek mimo domov byl sjednán pouze v osmi členských státech: Německo, Maďarsko, Rumunsko, Slovinsko, Nizozemsko, Francie, Itálie a Portugalsko. Jak však bylo uvedeno v bodě 3.2, to se často vztahuje pouze na některé provozovatele v těchto zemích. Ukázalo se, že tato záležitost vede u sociálních partnerů v železničním odvětví k nejednotnosti a na úrovni EU nebylo možno dospět k dohodě.

Omezení počtu denních odpočinků mimo domov pocítují zejména menší provozovatelé, kteří chtějí využívat dlouhé trasy. Zdá se, že větší provozovatelé mají více lidských zdrojů. Často mají pracovníky na obou stranách hranice nebo „tradiční dohody o spolupráci“ s provozovateli v jiných zemích. Tyto alternativy snižují dopad tohoto omezení. U většiny zaměstnavatelů by zvýšení počtu přípustných bezprostředně následujících odpočinků mimo domov podpořilo volnost a pružnost při řízení. U jiných zaměstnavatelů, kteří mají sídlo v zemích s nižšími platy, by to usnadnilo rovněž rozšíření jejich zeměpisné oblasti působnosti a soutěž ve více regionech.

Většina zástupců zaměstnanců považuje dobu strávenou mimo domov za faktor, který má obzvláště negativní dopad na rovnováhu pracovního a soukromého života. V zemích, v nichž jsou vnitrostátní trasy dlouhé a v nichž je v případě vnitrostátních služeb železniční dopravy běžné trávit několik dnů mimo domov, bude dopad případné změny s ohledem na tuto záležitost poměrně nízký. Podle některých zástupců odborových svazů by mimoto mohla možnost dosažení vyššího výdělku při poskytování služeb v zahraničí zvýšit přitažlivost práce v zahraničí po delší nepřetržitou dobu.

Tato otázka může být ještě důležitější v případě železničních koridorů pro nákladní dopravu (viz nařízení č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu), což obvykle bývají dlouhé přeshraniční trasy.

4.4. Hospodářský dopad směrnice

Jak je uvedeno v bodě 4.2, vysílání pracovníků do zahraničí je pouze jedním ze způsobů fungování na mezinárodní úrovni. Směrnice se tudíž nevztahuje na veškeré podniky provozující mezinárodní železniční dopravu nebo trasy. Počet dotčených pracovníků je mimoto v porovnání s celkovou pracovní silou v železničním odvětví nízký. Případný hospodářský dopad těchto pravidel je omezený, jelikož v průměru na lidské zdroje připadá podle odhadu 8,5 % celkových provozních nákladů přeshraniční nákladní železniční dopravy. Případné zvýšení mzdových nákladů vyplývající z dohody bude mít proto v porovnání s ostatními provozními náklady, jako je energie nebo infrastruktura, pouze zanedbatelný vliv.

Ve spojení s dříve existující úrovní ochrany se zdá, že to má za následek omezený hospodářský dopad. V relativním vyjádření je dopad směrnice na náklady poněkud vyšší v případech, kdy dřívější vnitrostátní předpisy vztahující se na přeshraniční dopravu poskytovaly zaměstnancům menší ochranu, a vstup směrnice v platnost si tudíž vyžádal úpravy.

Co se týká dopadu na další hospodářský rozvoj železniční dopravy, změny právních předpisů vyplývající ze směrnice hrají mnohem menší úlohu než faktory jako technický vývoj v železničním odvětví, proces liberalizace železničního trhu nebo volný pohyb pracovníků v EU. Při organizaci železničního odvětví a přidělování pracovníků na přeshraniční služby existují mnohem důležitější faktory než uvedená směrnice. Pokud jsou však odstraněny technické překážky a trhy jsou liberalizovány, mohou se provozovatelé, zejména menší provozovatelé nákladní železniční dopravy, cítit svázáni omezeními obsaženými v ustanovení 4 o odpočinku mimo domov. To by mohlo naznačovat, že se úplný dopad směrnice projeví až poté, co budou dále sníženy technické překážky a skutečně vznikne více mezinárodních služeb.

Ačkoli se proto může hospodářský dopad považovat za omezený, směrnice vytvořila minimální normu, která byla stanovena dohodou sociálních partnerů. Směrnice zajišťuje rovné podmínky, což je sám o sobě důležitý cíl. Podporou kvalitních míst pro mobilní pracovníky mimoto směrnice pomáhá rovněž zvýšit kvalitu služby.

4.5. Závěry ohledně dopadů směrnice

Obecně se sociální a hospodářský dopad jeví jako omezený. Nejdůležitějším ustanovením v tomto ohledu je ustanovení 4 o odpočinku mimo domov. I zde je však dopad na zaměstnavatele zmírněn dostupností alternativních způsobů organizace mezinárodní železniční dopravy, které nevyžadují, aby obsluha vlaku překračovala hranici společně s vlakem. Většina zástupců zaměstnanců není pro zvýšení počtu odpočinků mimo domov, jelikož se má za to, že to má negativní dopad na rovnováhu pracovního a rodinného života. V několika málo případech (Maďarsko, Rumunsko, Slovinsko, Nizozemsko, Francie, Itálie a Portugalsko) však existují kolektivní smlouvy o druhém bezprostředně následujícím odpočinku mimo domov.

5. POSOUZENÍ MOŽNÉ ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽE

Vzhledem k povaze předpisů, které již platily v době přijetí směrnice, nezvýšila směrnice stávající úroveň administrativní zátěže.

Většina ustanovení omezuje dostupnost pracovníků, snižuje tudíž volnost a pružnost při řízení. Tato ustanovení nepředstavují administrativní zátěž, jelikož nevyžadují žádné správní formality. Pouze v případě ustanovení týkajících se záznamů lze mít za to, že ukládají administrativní zátěž, musí-li zaměstnavatelé přijmout dodatečná opatření zahrnující formality, jež by nebyly nutné, pokud by takovéto požadavky neexistovaly.

Přínosy pro celou společnost vyplývající z těchto povinností převažují nad nevýhodami vzhledem ke katastrofickým důsledkům, které mohou mít železniční nehody způsobené únavou.

6. ZÁLEŽITOSTI PŘEDLOŽENÉ ČLENSKÝMI STÁTY A SOCIÁLNÍMI PARTNERY BĚHEM KONZULTACÍ TÝKAJÍCÍCH SE TÉTO ZPRÁVY

Členské státy neoznámily žádné problémy, nepředložily žádné záležitosti ani nepodaly konkrétní žádosti.

Ohledně předlohy zprávy byli oficiálně konzultováni sociální partneři. Dva z nich poskytli v červenci 2012 zpětnou vazbu. Co se týká těchto dvou sociálních partnerů, jedinou kontroverzní záležitostí, již se týkaly připomínky, je ustanovení 4 o denním odpočinku mimo domov.

CER, *Společenství evropských železnic a provozovatelů infrastruktury*, zmiňuje právní jistotu, kterou přinesla směrnice. Podotýká, že většina zaměstnavatelů chce zvýšit počet odpočinků mimo domov, a vyzdvihuje zjevná omezení, která toto ustanovení ukládá s ohledem na možnost provozovatelů postupovat pružně, a to zejména v případě menších provozovatelů. Snaží se obnovit jednání o ustanovení 4, ačkoliv uznává, že oficiální postoj sociálních partnerů na straně zaměstnanců na evropské úrovni je proti takovéto změně, i když zástupci zaměstnanců z některých členských států mají (jak se zdá) menší problém s případným zvýšením počtu bezprostředně následujících denních odpočinků mimo domov. CER zmiňuje rovněž potřebu rovných podmínek u konkurenčních druhů dopravy a to, že ostatní druhy dopravy takovýto závazný předpis v sociální oblasti nemají.

ETF, *Evropská federace pracovníků v dopravě*, uvítala skutečnost, že provedení dohody zvýšilo ve značném počtu členských států úroveň ochrany pracovníků. Zmiňuje, že v současnosti může být nepřetržitý pobyt v zahraničí po dobu delší než 48 hodin nezbytný pouze v případě kobotáže (s trasami ve tvaru trojúhelníku nebo mnohoúhelníku). ETF nepokládá ustanovení 4 za překážku přeshraničních služeb, a proto nepovažuje za nutné je změnit. ETF je znepokojena tím, že 5 členských států zavedlo pravidla pouze pro strojvedoucí, a nikoli pro jiné pracovníky doprovodu vlaku. Domnívá se rovněž, že je třeba jednat, pokud jde o otázku kontrol, a to v zájmu objasnění úkolů a povinností orgánů a zlepšení přeshraniční správní spolupráce. Navrhuje se používání tachografů.

7. ZÁVĚRY

Hlavní dopad směrnice 2005/47/ES spočívá v její úloze coby bezpečnostní sítě. Zabraňuje zhoršování pracovních podmínek, zejména pracovní doby, tím, že stanoví harmonizovanou dolní mez, pod níž nemůže žádný provozovatel jít. Zajišťuje rovné podmínky a zamezuje nekalé hospodářské soutěži.

Nejsou k dispozici žádné důkazy, které by prokazovaly, že pravidla stanovená ve směrnici významně brání poskytování interoperabilních přeshraničních služeb v železniční dopravě. To lze částečně vysvětlit omezeným výskytem případů, kdy tato pravidla (pracovníci překračující hranici společně s vlakem) skutečně platí. Očekávaný růst těchto služeb, zejména ze strany menších provozovatelů, může vést k větší důležitosti těchto pravidel v budoucnu.

Komise hodlá přijmout náležitá opatření s ohledem na záležitosti a problémy zjištěné ve vztahu k provedení směrnice a rovněž návrhy na zlepšení uplatňování směrnice v praxi.

Co se týká konkrétně ustanovení 4 o denním odpočinku mimo domov, Komise zastává názor, že stávající meze pružnosti nejsou dosud ani jednou z obou stran odvětví plně využívány, jelikož existuje méně kolektivních smluv, než se očekávalo. Směrnice umožňuje, aby tyto smlouvy stanovily pružnější podmínky, pokud jde o počet odpočinků mimo domov, což může přispět k zlepšení interoperability přeshraničních služeb v železniční dopravě a vytvořit tržní příležitosti zejména pro malé a střední podniky. Komise proto sociální partnery na vnitrostátní úrovni i na úrovni EU vyzývá, aby tuto možnost plně využili, je-li to nutné, a obnovili jednání na úrovni EU, jak je uvedeno v poznámce pod čarou k ustanovení 4 v dohodě. V tomto ohledu Komise sociální partnery vyzývá, aby při jednáních vzali v úvahu rozdílné podmínky osobní a nákladní železniční dopravy, zejména pokud jde o přepravní rychlost, dojížděkové vzdálenosti a časové požadavky. Komise bude vývoj těchto jednání pozorně sledovat a za dva roky situaci znovu posoudí.