

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 15.12.2008
KOM(2008) 855 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI

**Prie Direktyvos 2005/47/EB pridėto 2004 m. sausio 27 d. socialinių partnerių susitarimo
dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas,
darbo sąlygų tam tikrų aspektų, ekonominis ir socialinis poveikis**

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI

Prie Direktyvos 2005/47/EB pridėto 2004 m. sausio 27 d. socialinių partnerių susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų, ekonominis ir socialinis poveikis

1. ĮVADAS

Europos Sąjungos geležinkelių transporto, kurio dalis transporto rinkoje mažėja, politika siekiama ją atgaivinti ir padaryti konkurencingesnį, vykdamą Europos transporto politiką. Todėl Europos Sąjunga priėmė tris „geležinkelių paketus“, kuriuose be kitų tikslų numatyta atverti krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais rinkas ir gerinti greitųjų ir paprastųjų geležinkelių sistemų¹ sąveiką.

Ši politika turi būti paremta socialinėmis priemonėmis, skirtomis mobiliųjų darbuotojų sveikatai ir saugai užtikrinti, vengiant vien skirtingomis darbo sąlygomis pagrįstos konkurencijos. Todėl 2004 m. sausio 27 d. Europos geležinkelių bendrija (CER) ir Europos transporto darbuotojų federacija (ETF) sudarė susitarimą dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas geležinkelių transporto sektoriuje, darbo sąlygų tam tikrų aspektų (toliau – Susitarimas). Šiuo susitarimu nustatyti darbo sąlygų, vairavimo ir poilsio trukmės, dienos ir savaitės poilsio laiko minimalūs standartai. Kadangi šie standartai yra konkretesni už Direktyvos 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų 14 straipsnio reikalavimus, minėtoji direktyva šiems konkretiems dalykams netaikoma. 2005 m. liepos 18 d. Tarybai priėmus Direktyvą 2005/47/EB (toliau – Direktyva), susitarimas tapo privalomas visoms Europos Sąjungos valstybėms narėms.

Pasikonsultavusios su socialiniais partneriais, valstybės narės Direktyvos įgyvendinimui būtinus įstatymus ir kitus teisės aktus turėjo priimti iki 2008 m. liepos 27 d.

Diskutuojant dėl direktyvos ypatingas dėmesys buvo skiriamas Susitarimo 4 straipsniui. Šiame straipsnyje nurodyta, kad po dienos poilsio ne namie turi būti dienos poilsis namie, paliekant galimybę socialiniams partneriams derėtis dėl antrojo poilsio iš eilės ne namie geležinkelio įmonių arba nacionaliniu lygiu. Kai kurios nacionalinės delegacijos išreiškė nuogąstavimą, kad ši nuostata stabdys nagrinėjamojo sektoriaus vystymą, žinant tam tikrų maršrutų ilgį ir jiems įveikti reikalingą laiką. Pagal Susitarimo 4 straipsnį Susitarimą pasirašę Europos masto socialiniai partneriai pradėjo derybas dėl poilsio ne namie kartų iš eilės ir kompensacijos už poilsį ne namie.

Siekiant stebėti Susitarimo ir jo 4 straipsnio poveikį rinkos vystymuisi, priimant Direktyvą paskelbtame pareiškime Komisija įsipareigojo pateikti ataskaitą Tarybai, kurioje būtų atsižvelgta į Susitarimo ekonominį ir socialinį poveikį įmonėms ir darbuotojams ir į socialinių partnerių diskusijas visais susijusiais klausimais, įskaitant 4 straipsnį. Komisija pareiškė esanti pasirengusi imtis priemonių, kurios būtų būtinos naujo socialinių partnerių susitarimo atveju, siūlydama iš dalies keisti Direktyvą.

¹ Traukinių sąveika – tai galimybė naudotis traukiniais visose tarptautinio geležinkelių tinklo dalyse.

Kad pagrįstų šį komunikatą, Komisija nepriklausomų ekspertų užsakė tyrimą², kuris išsamiai konsultavosi su penkiomis šio sektoriaus Europos organizacijomis³ ir atliko prognozavimo modeliais pagrįstą geležinkelių rinkos vystymosi analizę. Be to, ekspertas šią problemą analizavo šešiose šalyse⁴, dėl to jis turėjo galimybę konsultuotis su dešimčia geležinkelių bendrovių ir šešiomis nacionalinio lygio profesinėmis sąjungomis.

Šiuo komunikatu Tarybai siekiama įgyvendinti Komisijos išsipareigojimą, kurį ji prisiėmė priimant Direktyvą 2005/47/EB paskelbtu pareiškimu⁵. Jame aprašoma geležinkelių transporto rinka ir jos vystymasis ir apibūdinami mobiliesiems darbuotojams kylantys socialiniai iššūkiai ir dabartinė tvarka sektoriuje. Komunikatu siekiama įvertinti Susitarimo ekonominį ir socialinį poveikį nagrinėjamosioms bendrovėms ir mobiliesiems darbuotojams. Jame atsižvelgiama ir į vykstančias socialinių partnerių derybas, įskaitant ir derybas dėl Susitarimo 4 straipsnio. Galiausiai komunikate pateikiami pasiūlymai dėl galimų politikos krypčių, susijusių su Direktyva 2005/47/EB ir socialinių partnerių Susitarimu.

2. RINKOS PADĖTIES APIBŪDINIMAS

A) Ekonomikos plėtra

Tuo metu, kai nepriklausomas ekspertas atliko tyrimą (2008 m.), Europos Sąjungos tarptautinių geležinkelių sektoriuje veikė 62 geležinkelio bendrovės, įskaitant 19 keleivių vežimo bendrovių, 17 krovinių gabenimo geležinkeliais bendrovių ir 23 abiejuose sektoriuose veikiančias bendroves. Dėl keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais ypatumų šios transporto rūšys yra labai skirtingos.

Keleivius daugiausia veža valstybinės arba buvusios valstybinės bendrovės. Naujoms privačioms bendrovėms patekti į šią rinką sunku, nes norint vežti keleivius reikia sudaryti viešąją privačią partnerystę. Tarptautinio keleivinio transporto sektorius bus liberalizuotas tik 2010 m. Naujai nutiestas greitųjų traukinių linijas tarp įvairių Europos šalių dažnai eksploatuoja bendros susijusių šalių valstybinių bendrovių įkurtos įmonės.

2005 m. daugiausia tarpvalstybinių keleivinių traukinių važiavo Paryžiaus, Londono, Briuselio, Amsterdamo ir Rūro regiono maršrutais. Nemažai tarpvalstybinių traukinių važiavo ir Alpėse Šveicarijos, Austrijos ir Šiaurės Italijos maršrutais. Prognozuojama, kad 2005–2020 m. judriausios geležinkelio jungtys liks tos pačios. Vis dėlto, padidėjus greitųjų traukinių vežimo mastui, kelionių laikas sutrumpės. 2005 m. tarpvalstybinio keleivinio transporto sektoriuje dirbusių mobiliųjų darbuotojų (mašinistų ir kontrolierių) skaičius buvo lygus 5563 visos darbo dienos ekvivalentams, o iki 2020 m. šis skaičius turėtų išaugti 8 %.

² „Socialinių partnerių susitarimo dėl mobiliųjų darbuotojų, teikiančių su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, darbo sąlygų tam tikrų aspektų ekonominis ir socialinis poveikis“, TNO „Gyvenimo kokybė“ (angl. TNO *Quality of Life*), 2008 m. rugsėjo mėn. Ataskaita pateikiama adresu http://ec.europa.eu/employment_social/labour_law/docs/2008/final_report_r08678_en.pdf.

³ Europos geležinkelių bendrija (CER), Europos transporto darbuotojų federacija (ETF), Europos geležinkelių infrastruktūros valdytojai (EIM), Europos autonominės mašinistų profesinės sąjungos (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europa (ALE)), Europos geležinkelių krovinių asociacija (ERFA).

⁴ Jungtinė Karalystė, Nyderlandai, Prancūzija, Rumunija, Vengrija ir Vokietija.

⁵ PV/CONS 46, Protokolo projekto priedas, Europos Sąjungos Tarybos 2676-oji sesija, vykusio 2005 m. liepos 18 d. Briuselyje.

Privačių bendrovių skaičius tarpvalstybinio krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje yra didesnis negu keleivinio transporto rinkoje. Šioje rinkoje nemažai naujų bendrovių atsiranda iš dalies dėl jos liberalizavimo.

Pažymėtina, kad 2005 m. tarpvalstybiniai krovininiai traukiniai daugiausia važiavo koridoriais, kurių sudaro Nyderlandai, Šiaurės Italija ir Vokietija, Vidurio Europa ir Baltijos šalys. Prognozuojama, kad 2020 m. geležinkeliais vežamų krovinių padaugės visoje Europoje, ypač tarp Europos šiaurės vakarų ir vidurio Europos šalių. Apytikriais skaičiavimais 2005 m. Europos krovinių vežimo srityje mašinistų skaičius buvo lygus 4677 visos darbo dienos ekvivalentams ir manoma, kad 2020 m. šis skaičius turėtų padidėti 200 %, t. y. daugiau nei 14 000 visos darbo dienos ekvivalentų. Šie skaičiai gali keistis, priklausomai nuo to, kaip paskirstytas vairavimui skirtas darbo laikas, arba dėl krovinių vežimo geležinkeliais tinklo, koridorių ir signalizacijos sistemų plėtros padidėjus našumui.

B) Darbo rinkos perspektyvos

Bendras keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais srityje dirbančių žmonių skaičius šiuo metu siekia 10240 visos darbo dienos ekvivalentų, nuo 2005 iki 2020 m. jis turėtų padidėti 98 %, dėl to papildomai reikės daugiau nei 10 000 mobiliųjų darbuotojų. Dėl to rinkoje gali kilti įtampa, nes tokiam darbui būtinas specialus pasirengimas ir ilgas mokymas. Be to, reikia atsižvelgti į tai, kad dėl amžiaus piramidės netolygumų daugelis traukinių mašinistų po dešimties metų turės išeiti į pensiją, o kas juos pakeis nenumatyta, nors tikimasi, kad eismas intensyvės. Esant tokiai padėčiai darbuotojai turėtų labiau stengtis (pvz., gerinti darbo sąlygas), kad jų profesija taptų patrauklesnė.

3. MOBILIŲJŲ DARBUOTOJŲ SVEIKATOS IR SAUGOS KLAUSIMAI

A) Sveikatos ir saugos klausimai

Dėl tarpvalstybiniame geležinkelių transporto sektoriuje dirbančių mobiliųjų darbuotojų (mašinistų ir kontrolierių) darbo sąlygų gali kilti tam tikra profesinė rizika jų sveikatai ir saugai. Šiam sektoriui būdingos ilgos darbo pamainos, naktinis darbas ir nereguliarios darbo valandos. Biologinio laikrodžio ir socialinio gyvenimo sutrikimai, daugelis kitų specialiojoje literatūroje⁶ aprašytų psichologinių ir fizinių susirgimų – tai kai kurie iš galimų pavojų.

Norint darbo laiką organizuoti taip, kad nebūtų pavojaus mobiliųjų darbuotojų sveikatai, reikia atsižvelgti ne tik į vairavimo, darbo ir poilsio trukmę, bet ir į daugelį kitų veiksnių.

Kai kurie tiesiogiai su darbo laiku susiję veiksniai aptariami Socialinių partnerių Susitarime: pamainų trukmė, savaitės darbo laikas, pertraukos laikas pamainos metu, miego prieš pamainą trukmė ir kokybė, dienos ar nakties darbas, pamainos pradžios laikas, darbo laiko reguliarumas ir nuspėjamumas, iš eilės einančių pamainų skaičius ir darbo laiko organizavimo būdas.

Yra ir kitų darbo sąlygų ypatumų, pavyzdžiui, darbo monotonija, fizinė ir psichologinė įtampa ir aplinkos veiksniai (triukšmas, šviesa, klimatas). Be to, reikia atsižvelgti į galimybę darbuotojui pačiam organizuoti savo darbo laiką (laiko paskirstymas ir pertraukų laikas).

⁶ Žr. TNO ataskaitos 6 priedą, p. 49.

Galiausiai lemiamas veiksnys yra paties darbuotojo savybės (amžius, lytis, gyvenimo būdas ir pan.).

Iš esamų tyrimų ir vietoje atliktos apklausos dėl kokybės (darbdavių ir profesinių sąjungų atstovų apklausa)⁷ matyti, kad dažniausiai nurodomi šie profesinės rizikos veiksniai: ilgas vairavimo laikas, po kurio būna ilgos darbo valandos; trūksta pertraukų pamainos metu ir tarp pamainų; nenuspėjamas darbo tvarkaraštis ir darbas naktį, anksti ryte ir savaitgaliais. Be to, ypač tarpvalstybinio transporto sektoriui būdingos prastos darbo sąlygos, labai ribotas laikas darbą atlikti laiku ir darbo monotonija.

B) Su darbo laiku susijusios tvarkos geležinkelių transporto bendrovėse apžvalga

Iš nacionalinio masto apklausų matyti, kad Europos geležinkelių sektoriuje nusistovėjusi vairavimo ir poilsio laiko tvarka jau atitinka pagrindines Susitarimo nuostatas.

Tam tikrais atvejais geresnė apsauga suteikiama nacionalinėmis taisyklėmis ir kolektyvinėmis sutartimis, galiojusiomis prieš sudarant Susitarimą, negu Europos Susitarimu. Žinoma, šis teiginys bus patvirtintas arba paneigtas tik Komisijos tarnyboms išsamiai išnagrinėjus, kaip Direktyva 2005/47 įgyvendinama valstybėse narėse. Kadangi Direktyvai įgyvendinti reikalingi teisės aktai turėjo būti priimti iki 2008 m. liepos 27 d., jos įgyvendinimo vertinimas jau vyksta.

Remiantis iš geležinkelių bendrovių gauta informacija apie faktinius susitarimus dėl darbo laiko, galima teigti, kad ir keleivių, ir krovinių transporto sektoriuje vidutinė darbo savaitė yra nuo 35 iki 40 valandų. Susitarime nustatyta vairavimo trukmė yra 9 valandų dienos pamaina ir 8 valandų nakties pamaina. Vidutiniškai pamaina trunka nuo 8 iki 10 darbo valandų ir nuo 6,5 iki 10 vairavimo valandų. Dauguma geležinkelių bendrovių laikosi minimalaus kasdienio poilsio laiko taisyklių (8 iš 10 apklaustųjų).

5 iš 10 bendrovių mano, kad taisyklės, pagal kurias po dienos poilsio ne namie privalomas dienos poilsis namie (Europos susitarimo 4 straipsnis), įmanoma laikytis ne visuomet, o vienos bendrovės nuomone, tai neįmanoma. Šios taisyklės laikytis bendrovės gali trimis skirtingais būdais:

- po pamainos darbuotojus parvežti namo;
- dienotvarkę planuoti taip, kad darbuotojai pamainą visuomet baigtų namie;
- skirti darbuotojus į įvairius regionus ar šalis (kad darbuotojams būtų užtikrintas trumpesnis kelias). Pažymėtina, kad šis sprendimo būdas gali būti taikomas ir esant reikalui, nes mašinistai neturi visų leidimų, būtinų dirbant šalyse, per kurias važiuojama.

Atrodo, kad šią susitarimo dalį vykdyti sunkiau krovinių transporto srityje, nes krovinių transportas mažiau reguliarus ir mažiau apsaugotas nuo netikėtumų negu keleivinis transportas ir, palyginti su keleiviniu transportu, neturi pirmumo teisės ir dėl to gali dažnai vėluoti.

⁷ Žr. TNO ataskaitos 8 priedą, p. 74 ir toliau.

Pamainų metu bendrovės suteikia pakankamai pertraukų, kaip numatyta 5 straipsnyje. Tačiau atrodo, kad pasinaudoti pertrauka tiksliai reikalingu laiku ir palikti darbo vietą, kad pailsėtų darbuotojai gali ne visuomet.

4. SUSITARIMO POVEIKIS

A) Socialinis susitarimo poveikis

Socialinis Susitarimo poveikis visų pirma susijęs su jo pasekmėmis darbo kokybei (paties darbo kokybei) ir dviem pagrindiniais nagrinėjamaisiais dalykais – darbuotojų sveikata ir sauga. Be to, turi būti išnagrinėti ir kiti aspektai, pavyzdžiui, profesinės veiklos ir šeimos gyvenimo derinimas, lygios galimybės ir darbo vietų kūrimas šiame sektoriuje.

Kadangi atrodo, kad galiojančios taisyklės jau atitinka Susitarimo nuostatas, pastarojo trumpalaikis socialinis poveikis turėtų būti ribotas. Susitarime nustatyta, kad maksimali vairavimo trukmė yra 9 valandos dienos pamainos metu, 8 valandos nakties pamainos metu ir 80 valandų per dvi savaites. Tačiau tikslus savaitės darbo laikas nenustatytas. Būtina užtikrinti, kad įgyvendindamos Susitarimą valstybės narės nebūtų linkusios taikyti minimalių vairavimo trukmės normų, nes dėl to pailgėtų savaitės darbo laikas, kuris yra neribojamas. Iš esmės nekintamumo išlyga (Susitarimo 9 straipsnis ir Direktyvos 2 straipsnio 2 dalis) turėtų būti užkertamas kelias tokiam „ydingam poveikiui“. Susitarime nustatyti nakties pamainos apribojimai ir minimali pertraukų trukmė, kurios reikia laikytis, turėtų būti naudingi mobiliesiems darbuotojams.

Nuomonės dėl 4 straipsnio ir nuostatos, kad po dienos poilsio ne namie turi būti dienos poilsis namie, poveikio skiriasi. Ši Susitarimo nuostata yra akivaizdžiai palanki tam, kad būtų galima derinti profesinę veiklą ir šeimos gyvenimą. Tačiau, ar ši nuostata palanki sveikatai ir saugai užtikrinti, nėra akivaizdu, nes literatūroje šia tema nurodoma, kad poilsio kokybė yra svarbesnė už poilsio vietą: net ir namie darbuotojams gali būti keblu kokybiškai ilsėtis, jeigu aplink nepakankamai tylu. Be to, kai kurios profesinės sąjungos norėtų, kad Susitarime poilsio vietos kokybė būtų apibrėžta tiksliau. Atrodo, kad darbuotojai norėtų turėti galimybę rinktis siūlomą kompensaciją (išmoka, papildomos atostogų dienos), jeigu būtų didinamas poilsio dienų ne namie iš eilės skaičius. To paties pageidautų ir daugelis apklaustųjų bendrovių. Šiuo konkrečiu atveju Susitarime ribojamos galimybės įvairesniais būdais ir atsižvelgiant į individualius poreikius tenkinti dėl darbo santykių atsirandančias reikmes. Galiausiai atsiranda pavojus, kad bus mažiau įvairių maršrutų, kuriais važinėti bus galima skirti mobiliuosius darbuotojus, nes darbuotojai negalės ilgą laiką būti toli nuo namų.

Dėl darbuotojams suteiktos didesnės laisvės organizuoti savo dienotvarkę galėtų sumažėti darbo laiko poveikis derinant profesinę veiklą ir šeimos gyvenimą. Šiuo požiūriu galėtų būti naudingas socialinis dialogas bendrovėje ar asmeninių pageidavimų paisymas planuojant dienotvarkę.

Pusė apklaustųjų profesinių sąjungų ir bendrovių atstovų yra tos nuomonės, kad Susitarimas teigiamai paveikė ir darbo kokybę, ir mobiliųjų darbuotojų sveikatą ir saugą. Daugelis kitų mano, kad jokio poveikio nėra. Dauguma apklaustųjų profesinių sąjungų mano, kad jokio ypatingo poveikio derinant profesinę veiklą ir šeimos gyvenimą nėra.

Dauguma respondentų mano, kad Europos Susitarimas darbo vietos kūrimui geležinkelių sektoriuje turės teigiamą poveikį arba neturės jokio poveikio. Kai kurios bendrovės mano, kad

įgyvendinus Susitarimą joms reikės samdyti daugiau darbuotojų. Tikėtina, kad dėl numatyto sektoriaus augimo bendrovės turės samdyti daugiau darbuotojų ir (arba) didės našumas.

B) Ekonominis susitarimo poveikis

Tikimasi, kad iki 2020 m. krovinių vežimo geležinkeliais sektorius augs visoje Europoje. Todėl reikėtų nagrinėti, ar Susitarimas gali turėti įtakos šiam augimui, visų pirma eksploatacijos sąnaudoms, bendrovių valdymui ir naujovėms.

Naudojant geležinkelių sektoriui pritaikytą ekonominio prognozavimo modelį apskaičiuota, kad žmogiškųjų išteklių sąnaudos sudaro 8,5 % visų tarpvalstybinių krovinių vežimo geležinkeliais eksploatacijos sąnaudų. Kitos, žymiai didesnės sąnaudos, yra traukimo priemonių, vagonų, infrastruktūros, energijos, administravimo ir draudimo sąnaudos. Kadangi darbo sąnaudos yra santykinai mažos, palyginti su kitomis eksploatacijos sąnaudomis, mažai tikėtina, kad ateityje Susitarimas turės įtakos kelių eksploatacijai.

Šiame sektoriuje daug kelių vystymui įtaką darančių pokyčių, pavyzdžiui, naujos technologijos, galingesnė infrastruktūra, geresnė sąveika ir pan. Vieno žmogaus vairavimo laiko nustatymas tėra nedidelis visos sektoriaus plėtos aspektas. Pažymėtina, kad mobilieji darbuotojai turi gebėti teikti su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas. Kadangi nacionaliniu lygiu nustatyta vairavimo ir pertraukų trukmė jau atitinka Direktyvos nuostatas arba užtikrinama geresnė apsauga, tikėtina, kad ekonominis Susitarimo poveikis bus ribotas.

Ekonominį Susitarimo poveikį įvairūs sektoriaus veikėjai iš esmės vertina teigiamai. Nacionalinės suinteresuotosios šalys teigiamai vertina tai, kad Susitarime nustatyti visoms susijusioms šalims bendri principai ir aiškos taisyklės.

Iš darbdavių ir profesinių sąjungų apklausų matyti, kad krovinių vežimo bendrovėms sunkiausia laikytis taisyklės, kad po dienos poilsio ne namie turi būti dienos poilsis namie (4 straipsnis). Penkios iš šešių apklaustųjų krovinių vežimo bendrovių ne visuomet gali parvežti darbuotojus namo po poilsio dienos ne namie. Kartais bendrovės organizuoja darbą taip, kad mašinistai turi dirbti ištisą savaitę, o namo gali grįžti tik savaitgalį. Vis dėlto sunku nustatyti, kiek paplitę yra šie pavyzdžiai. Krovinių vežimo bendrovės nurodo, kad ne namie praleistas laikas trunka nuo 2 iki 3 savaitių. Pažymėtina, kad nė viena profesinė sąjunga nenurodė žinanti, kad ne namie praleistas laikas gali trukti ilgiau negu dvi dienas.

Įgyvendinus Susitarimą tokių skirtumų būti nebegalės. Kai kurios geležinkelių bendrovės turės keisti personalo vadybos būdus, kad galėtų toliau eksploatuoti tam tikrus kelius. Žinoma, samdant naujus darbuotojus ir kuriant kokybiškesnes poilsio sąlygas kelyje, bus papildomų išlaidų, jeigu jų nekompensuos išaugęs našumas. Tik nedaugelis bendrovių pradėjo bendrovės lygio derybas dėl antros iš eilės poilsio dienos ne namie, kaip numatyta Susitarime. Atrodo, bendrovės laukia aiškesnių Europos mastu taikomų taisyklių, kad organizuojant darbą būtų mažiau netikėtumų.

Dėl darbuotojų įdarbinimo ateityje reikia pasakyti, kad bendrovės domina galimybė kurti naujas strategijas bendradarbiaujant su darbuotojais, kad būtų nustatytos priemonės darbo kokybei gerinti vis įtemptesnėje darbo rinkoje.

5. DERYBŲ REZULTATAS

Remdamiesi Susitarimo 4 straipsniu Europos masto socialiniai partneriai pradėjo naujas derybas dėl poilsio ne namie laikotarpių iš eilės skaičiaus ir kompensacijos už poilsį ne namie.

Siekdama geriau atstovauti privačių krovinių vežimo bendrovių interesams derybose dėl Susitarimo, CER nusprendė įtraukti Europos geležinkelių krovinių asociacijos (ERFA) atstovą į CER delegaciją.

Šiuo metu derybos dar vyksta. Vienas iš socialinių partnerių keliamų klausimų – informacijos apie su sąveika susijusio tarpvalstybinio transporto veiklą trūkumas. Pasirašiusiosios šalys sutiko įvertinti Susitarimo nuostatas praėjus dvejiems metams po jo pasirašymo (Susitarimo 11 straipsnis), atsižvelgdamos į pradinę patirtį vystant su sąveika susijusias tarpvalstybines paslaugas, bet vertinimas dar nebaigtas.

6. DIREKTYVOS PERKĖLIMO Į VALSTYBIŲ NARIŲ TEISĘ PADĖTIS

Pagal Direktyvos 5 straipsnį po konsultacijų su socialiniais partneriais valstybės narės iki 2008 m. liepos 27 d. privalo priimti šiai direktyvai įgyvendinti reikalingas įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatas. Jos taip pat gali užtikrinti, kad reikalingas nuostatas socialiniai partneriai susitarimu priims iki nurodytos datos. Šių nuostatų tekstą valstybės narės privalo nedelsdamos pateikti Komisijai.

Šiuo metu Komisijos tarnybos tikrina, kaip Direktyva įgyvendinama. Šiame etape Komisija tikrina, ar valstybės narės įgyvendinimo nuostatas perkėlė tinkamai ir ar visos nuostatos buvo perkeltos į nacionalinę teisę. Iki šiol aštuonios valstybės narės (BU, DK, NL, PL, RO, SI, SK ir SE) perkėlė visas Direktyvos nuostatas ir Komisijai pateikė nacionalines įgyvendinimo priemones. 13 valstybių narių (BE, DE, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LV ir PT) Komisijai nepateikė nacionalinių įgyvendinimo priemonių, o keturios valstybės narės (AT, CZ, LU ir UK) pateikė nepakankamą dalį Direktyvos įgyvendinimo priemonių. Remdamasi EB sutarties 226 straipsniu Komisija išsiuntė oficialius pranešimus 17 minėtų valstybių.

7. IŠVADA

Komisija atidžiai stebi geležinkelių transporto sektoriaus vystymąsi ir ypač šiuo metu vykstančias socialinių partnerių derybas dėl darbuotojų poilsio sąlygų pritaikymo prie šio besiplečiančio sektoriaus poreikių, kartu užtikrinant aukštą darbuotojų sveikatos apsaugą ir saugą.

Remdama šią plėtrą Komisija:

- skatina socialinius partnerius tęsti derybas dėl 4 straipsnio ir pasiekti darnų susitarimą, kuriuo būtų užtikrintas bendrovėms reikalingas lankstumas organizuojant veiklą, visų pirma krovinių vežimo rinkoje, ir kuriuo būtų užtikrinta mobiliųjų darbuotojų sveikatos apsauga ir sauga ir būtų atsižvelgiama į profesinės veiklos ir šeimos gyvenimo derinimą;
- atkreipia socialinių partnerių dėmesį į tai, kaip svarbu laikytis integruoto požiūrio, kuris apima visus mobiliųjų darbuotojų sveikatos ir saugos aspektus, įskaitant poilsio ne namie kokybę, ir kuriuo būtų sudaryta galimybė darbuotojams labiau įsitraukti ir turėti daugiau laisvės planuojant dienotvarkę tiek kolektyve, tiek individualiai;

- įdėmiai stebės, kaip valstybės narės įgyvendins Susitarimą nacionalinėje teisėje. Ypač atidžiai reikia tikrinti pamainų ir savaitės darbo trukmę;
- skatins gerinti geležinkelių sektoriuje dirbančių mobiliųjų darbuotojų darbo sąlygas ir kokybę, kad būtų lengviau išlaikyti šios profesijos patrauklumą darbo rinkoje, kuri su metais bus vis labiau įtempta.