COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 7.7.2006
COM(2006) 371 final

INFORME DE LA COMISIÓN

sobre el funcionamiento de las disposiciones de la Directiva 2003/88/CE (ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores del sector de transporte de pasajeros en servicios de transporte urbano regular)

INFORME DE LA COMISIÓN

sobre el funcionamiento de las disposiciones de la Directiva 2003/88/CE (ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores del sector de transporte de pasajeros en servicios de transporte urbano regular)

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Contexto jurídico

En la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo (en adelante «la Directiva»)[1] [2] se establecen requisitos mínimos de seguridad y salud en materia de ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores[3] en lo que se refiere a los períodos de descanso diario, de pausas, de descanso semanal, a la duración máxima del tiempo de trabajo semanal, a las vacaciones anuales y a aspectos del trabajo nocturno, del trabajo por turnos y del ritmo de trabajo.

La Directiva es de aplicación en todos los sectores de actividad, tanto públicos como privados[4], excepto en aquellos casos en que otros instrumentos comunitarios contengan requisitos más específicos sobre la ordenación del tiempo de trabajo para ocupaciones o actividades profesionales concretas[5]. Actualmente existen cuatro instrumentos de este tipo[6], de los cuales uno, la Directiva 2002/15/CE[7], está relacionado con el presente informe. Se refiere a *«los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera incluidas en el Reglamento (CEE) nº 3820/85».* Dicho Reglamento se aplica al transporte por carretera, pero se excluyen los *«vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros»*[8].

Por tanto, mediante la Directiva se regula el tiempo de trabajo de los trabajadores relacionados con el transporte de pasajeros en servicios regulares de transporte urbano y del

---

1 DO L 299 de 18.11.2003, p. 9.

2 La Directiva 2003/88/CE codifica la Directiva 93/104/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993 (DO L 307 de 13.12.1993, p. 18) y la Directiva 2000/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000 (DO L 195 de 1.8.2000, p. 41).

3 Respecto a los trabajadores incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2003/88/CE, puede distinguirse entre trabajadores móviles y otros trabajadores. Se entiende por «trabajador móvil» todo trabajador empleado como miembro del personal de transporte de una empresa que realice servicios de transporte de pasajeros o mercancías por carretera, vía aérea o navegación interior. Conforme al artículo 20, apartado 1, de la Directiva, los artículos 3, 4, 5 y 8 no les son aplicables.

4 Artículo 1, apartado 3.

5 Artículo 14.

6 Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999 (DO L 167 de 2.7.1999, p. 33);
Directiva 2000/79/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2000 (DO L 302 de 1.12.2000, p. 57);
Directiva 2002/15/CE del Parlamento y del Consejo, de 11 de marzo de 2002 (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35);
Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005 (DO L 195 de 27.7.2005, p. 15).

7 DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

8 Artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85.

personal móvil en aquellos casos en que el recorrido no supere los 50 kilómetros. Si el recorrido supera los 50 kilómetros, es de aplicación la Directiva 2002/15/CE. Ante estas diferencias de regulación, es importante que los trabajadores estén amparados por las disposiciones correctas o, en cualquier caso, por las que proporcionen el mayor nivel de protección.

1.2. Justificación del presente informe

En el artículo 26 de la Directiva se establece lo siguiente: *«la Comisión, a más tardar el 1 de agosto de 2005 y tras consultar a los Estados miembros y a los empresarios y trabajadores a escala europea, evaluará el funcionamiento de las disposiciones relativas a los trabajadores del sector del transporte de pasajeros en los servicios de transporte urbano regular con vistas a presentar, en caso necesario, las oportunas modificaciones con el objetivo de garantizar un planteamiento coherente y adecuado para dicho sector.»*

Para dar cumplimiento a dicha obligación, la Comisión elaboró un cuestionario destinado a los Estados miembros y a los interlocutores sociales. El presente informe resume las respuestas recibidas y presenta algunas conclusiones sobre la idoneidad de lo dispuesto en la Directiva para el sector del transporte urbano.

2. RESUMEN DE LOS INFORMES NACIONALES

2.1. Austria

El transporte urbano está regulado mediante convenios entre las autoridades municipales y las empresas municipales de transporte. Los trabajadores de empresas privadas de autobús y ferrocarril se rigen por convenios colectivos de ámbito federal. También puede haber convenios colectivos de empresa.

Además, hay dos actos jurídicos que se aplican al transporte urbano regular de pasajeros, a saber, uno para los trenes y tranvías y otro para el transporte por carretera. Esta última permite aplicar excepciones a las disposiciones en materia de descanso diario, descanso semanal y de duración máxima del tiempo de trabajo semanal, con arreglo a la Directiva y a la Directiva 2002/15/CE, si así se prevé mediante convenio colectivo.

Austria amplía el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 3820/85 a los conductores de autobús de transporte urbano regular de pasajeros. Las autoridades austriacas interpretan que el «transporte por carretera» (artículo 1.1 del Reglamento) incluye a todos los conductores que circulen en vías públicas y, por tanto, consideran que estos trabajadores están sujetos a la Directiva 2002/15/CE (artículo 2.1 del Reglamento).

2.2. Bélgica

Existen empresas que realizan transporte urbano y regional y, por tanto, algunos recorridos regulares superan el límite de 50 kilómetros.

Las disposiciones de la Directiva se aplican en el sector del transporte urbano. Se aplican las mismas normas al transporte por carretera y al transporte por ferrocarril. Se permiten las excepciones, que se basan en un convenio colectivo al que se le da carácter obligatorio mediante real decreto («arrêté royal»). La media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal (incluidas las horas extraordinarias) es de 38 horas.

2.3. Chipre

El sector privado presta y gestiona el transporte urbano (no existe el transporte por ferrocarril). Todas las disposiciones de mínimos se aplican mediante la legislación de transposición de la Directiva. No existen excepciones para los trabajadores del transporte urbano. No obstante, los convenios colectivos contienen disposiciones más favorables; estos convenios son de empresa (no existen convenios colectivos de ámbito nacional o regional en el sector). La media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal (incluidas las horas extraordinarias) es de 48 horas.

2.4. República Checa

En la República Checa, todas las disposiciones de mínimos se aplican en el sector del transporte urbano mediante la legislación de transposición de la Directiva, independientemente del medio de transporte utilizado. La ordenación del tiempo de trabajo está regulada por el Código del trabajo y por legislación especial aplicable al tiempo de trabajo en el sector del transporte (tiempo de conducción, tiempo de descanso y pausas por motivos de seguridad). Sólo hay convenios colectivos de empresa.

En cuanto al tiempo de conducción, el personal de los camiones o autobuses deben tener un máximo de conducción diaria de 9 horas (que puede ampliarse a 10 horas dos veces por semana); el tiempo de conducción total no debe superar las 90 horas durante 2 semanas consecutivas.

2.5. Dinamarca

El sector del transporte urbano está regulado por convenios colectivos nacionales, excepto en el caso de los servicios de autobús municipales de las zonas urbanas de Odense y de Århus, que se rigen por convenios colectivos de ámbito local.

Los convenios colectivos no son de aplicación obligatoria a todas las empresas de autobuses que proporcionan servicios públicos de transporte. No obstante, en la práctica, casi todas las empresas tienen que respetar el convenio colectivo, ya que las autoridades municipales generalmente incluyen el cumplimiento del convenio colectivo nacional del sector en las condiciones de las licitaciones de transportes públicos.

Algunos servicios de transporte urbano regular y de ferrocarril pueden acogerse a excepciones de las normas sobre descanso diario y semanal. La media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal (excluidas las horas extraordinarias) no puede superar las 42 horas, o las 37 horas en un período no superior a 16 semanas. Las horas extraordinarias se compensan habitualmente con períodos de descanso.

2.6. Estonia

El transporte público urbano está organizado por las autoridades municipales. Se aplican las mismas normas al transporte por carretera y al transporte por ferrocarril. La gran mayoría del sector del transporte urbano por carretera se rige por un convenio colectivo nacional, obligatorio para todas las empresas del sector. En el sector del ferrocarril, los convenios colectivos son de empresa.

La duración máxima del tiempo de trabajo semanal está limitada a 40 horas. La media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal (incluidas las horas extraordinarias) no puede

superar las 48 horas en un período de referencia de 4 meses. En el sector del transporte, la exclusión voluntaria personal se utiliza principalmente en relación con el transporte por carretera.

2.7. Finlandia

La Directiva se ha puesto en práctica mediante la Ley sobre tiempo de trabajo, que permite que en los convenios colectivos (de carácter obligatorio para todas las empresas del sector) se apliquen excepciones a lo dispuesto en la Directiva. Existen disposiciones específicas sobre el tiempo de trabajo de los servicios ferroviarios en el marco del sector del transporte urbano regular. Según las autoridades finlandesas, algunas disposiciones de la Directiva son menos adecuadas para el sector ferroviario (por ejemplo, las relativas a los trabajadores nocturnos y a las garantías de seguridad).

La media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal (incluidas las horas extraordinarias) del personal de autobús es de 48 horas en un período de referencia de 12 meses. No hay límite oficial a la duración máxima del tiempo de trabajo semanal del personal ferroviario. No obstante, según las autoridades nacionales, la media de tiempo de trabajo (incluidas las horas extraordinarias) no supera en la práctica las 48 horas semanales.

2.8. Francia

Aún no se ha concluido la transposición de la Directiva al sector del transporte urbano. (Dos decretos van a entrar en vigor, que ordenarán el tiempo de trabajo en el sector del transporte público urbano y en los autobuses y metros de la Régie Autonome des Transports Parisiens [RATP, organismo que gestiona el transporte público en el área de París]).

Las disposiciones de la Directiva que ya han sido transpuestas permiten la aplicación de excepciones, en particular sobre las pausas, el descanso diario y el descanso semanal. En este sector son de aplicación disposiciones similares para los servicios ferroviarios y por carretera. El tiempo de conducción no está regulado para el transporte urbano.

El transporte urbano se rige por convenios colectivos nacionales de tipo interprofesional (aplicables a escala nacional a todas las empresas de todos los sectores o de un sector predefinido), por el convenio colectivo nacional de transporte urbano (obligatorio para todas las empresas del sector del transporte urbano), por convenios colectivos que completan el convenio sectorial nacional (obligatorios para las empresas que pertenezcan a las organizaciones profesionales firmantes y voluntarios para las demás) y por convenios de empresa.

La RATP no está sujeta al convenio colectivo nacional de transporte urbano ni a los convenios colectivos que lo completan, sino que se rige por disposiciones específicas y por convenios colectivos propios.

2.9. Alemania

A escala nacional, los trabajadores del sector del transporte público urbano están sujetos a disposiciones generales que regulan el tiempo de trabajo. Los empleados de las redes de autobuses y de tranvías también están sujetos a las normas sobre los conductores.

El ámbito de aplicación de los convenios colectivos es variable, y éstos pueden aplicarse a todas las empresas (ferrocarril y otras) o sólo a algunas. Las empresas privadas se rigen por

convenios colectivos regionales (a escala de Estado federado). Las empresas públicas se regulan mediante un convenio colectivo nacional. Con escasas excepciones, los convenios colectivos no tienen efectos vinculantes generales (sólo se aplican a las empresas y trabajadores miembros de las organizaciones firmantes).

Existen normas especiales que regulan el tiempo de trabajo de los conductores del transporte por carretera. Los conductores de recorridos que no superen los 50 kilómetros también están sujetos a los tiempos de conducción, pausas y descansos requeridos en virtud del Reglamento (CEE) nº 3820/85.

La media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal (incluidas las horas extraordinarias) no puede superar las 48 horas en un período de referencia de 12 meses. Desde 2004, la legislación alemana sobre tiempo de trabajo permite que se supere el tiempo de trabajo máximo cuando los convenios colectivos así lo contemplen, previo acuerdo del trabajador (exclusión voluntaria personal). Se desconoce si los convenios colectivos del transporte urbano han recurrido a dicha opción.

2.10. Grecia

El sector del transporte urbano está completamente regulado por convenios colectivos o por disposiciones reglamentarias sobre el trabajo. Las empresas se rigen por un convenio colectivo nacional o, en su caso, por convenios colectivos de empresa.

Según el convenio colectivo nacional, la duración máxima del tiempo de trabajo semanal es de 40 horas más 3 horas extraordinarias, salvo que en un convenio colectivo de empresa se estipule lo contrario. El período de referencia es generalmente de 1 semana.

2.11. Hungría

Las empresas que prestan servicios de transporte urbano se rigen por convenios colectivos de empresa y, en algunos casos, de sector.

La legislación húngara prevé la realización de descansos diarios en el transporte urbano de pasajeros para cumplir lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 3820/85. La media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal (incluidas las horas extraordinarias) se sitúa entre 42 y 48 horas, y el período de referencia varía (1 mes, 2 meses o 1 trimestre). La duración máxima del tiempo de conducción está limitada a 11 horas. Se aplica la posibilidad de la exclusión voluntaria personal conforme al artículo 22.

2.12. Irlanda

Existen disposiciones reglamentarias, aplicables sobre todo a escala nacional, que se ven completadas por algunos convenios colectivos de empresa. Las disposiciones reglamentarias establecidas en el marco de las leyes sobre el tráfico por carretera son de carácter obligatorio. En cambio, los convenios colectivos no tienen carácter obligatorio.

En el ámbito del transporte regular de pasajeros, las disposiciones aplicables al transporte por carretera son distintas de las aplicables al transporte por ferrocarril debido a la existencia de diferencias en los marcos legislativos respectivos. Asimismo, se aplican disposiciones específicas para el tiempo de conducción en el sector del transporte urbano regular, basadas en las necesidades económicas y sociales. La duración máxima del tiempo de trabajo semanal depende de la empresa pero está sujeta a un límite de 48 horas.

Por último, se aplican excepciones generales a la duración del trabajo nocturno, a la evaluación de la salud, al traslado de los trabajadores nocturnos al trabajo diurno y a las garantías para el trabajo nocturno.

2.13. Italia

Las medidas de transposición de la Directiva permiten la aplicación de excepciones al sector del transporte urbano en el caso en que los convenios colectivos así lo prevean. Los convenios colectivos son de aplicación a escala nacional y regional.

La duración máxima del tiempo de trabajo semanal es de 40 horas. Se permite la aplicación de excepciones para el transporte regular de pasajeros por carretera, siempre que la media semanal no supere las 48 horas, incluidas las horas extraordinarias. Los convenios colectivos pueden establecer disposiciones más favorables. El período de referencia no puede superar los 4 meses (6 o 12 meses cuando así lo prevean los convenios colectivos, si es por motivos técnicos o de organización del trabajo).

2.14. Letonia

El transporte público se realiza por autobús, tranvía o trolebús (no hay transporte urbano por ferrocarril). Existen convenios colectivos de empresa.

La duración máxima del tiempo de trabajo semanal es de 56 horas (el límite de horas extraordinarias es de 144 horas en un período de 4 meses).

En determinadas circunstancias, el sistema no se ajusta a las disposiciones sobre tiempo de trabajo y tiempo de descanso. Según las autoridades letonas, ello se debe a la escasez de conductores. Estas autoridades argumentan que las disposiciones sobre el tiempo de trabajo aplicables al transporte público deben adaptarse a la situación real del mercado y que se necesitaría un período de transición mínimo de 3 años para conseguir cumplir la normativa.

2.15. Lituania

La ordenación del tiempo de trabajo está regulada mediante el Código del trabajo y una resolución del Gobierno que permite aplicar excepciones al transporte urbano por carretera (no hay transporte urbano por ferrocarril).

La legislación laboral lituana prevé la posibilidad de celebrar convenios colectivos de empresa, de ámbito sectorial, territorial y nacional para todos los sectores. Actualmente, en el sector del transporte urbano sólo hay vigentes convenios colectivos de empresa. No hay ninguna lista exhaustiva de estos convenios, ya que ninguna institución pública tiene derecho a registrar los convenios colectivos de empresa. Según el Código del trabajo, los convenios colectivos son nulos si permiten condiciones de trabajo menos favorables que las prescritas en el Código o en otros instrumentos jurídicos.

En el sector del transporte urbano, la duración máxima del tiempo de trabajo semanal es de 60 horas, con una media de tiempo máximo de trabajo semanal de 48 horas y un período de referencia de 4 meses (6 meses por causas objetivas y si se ha consultado a los interlocutores sociales pertinentes).

2.16. Luxemburgo

El sector del transporte urbano está regulado mediante un convenio colectivo aplicable a los conductores de autobús y a los trabajadores auxiliares (obligatorio a escala nacional para todas las empresas privadas).

Luxemburgo extiende a todos los conductores de transporte urbano los requisitos del Reglamento (CEE) nº 3820/85 sobre duración máxima del tiempo de trabajo semanal. Por tanto, la duración máxima del tiempo de conducción no puede superar las 90 horas durante un período de 2 semanas.

2.17. Malta

En el sector del transporte urbano, el 80 % de los trabajadores son autónomos (no existe transporte por ferrocarril). No hay convenios colectivos.

Las autoridades maltesas subrayan determinadas características como específicas del contexto de Malta: corta duración de los desplazamientos (máximo 60 minutos), límites de velocidad bajos en las carreteras, largos períodos de espera entre cada desplazamiento y sistema por el que se trabaja un día de cada dos. Se permite la aplicación de excepciones para el descanso diario y las pausas. Se aplica la exclusión voluntaria personal.

2.18. Países Bajos

El sector del transporte urbano se regula mediante un convenio colectivo nacional. No obstante, algunas empresas no se rigen por él y tienen su propio convenio de empresa. Además, las empresas pueden disponer de normas adicionales, que desarrollan y completan dichos convenios. De ese modo, todo el sector se regula mediante convenios colectivos.

El transporte regular de pasajeros por carretera (autobús) está reglamentado por un decreto sobre tiempo de trabajo basado en el Reglamento (CEE) nº 3820/85, excepto en lo referente a las pausas y al transporte regular de pasajeros en metro, tranvía, tren ligero y ferrocarril, que se regulan mediante la normativa que transpone la Directiva (Ley sobre horas de trabajo).

La duración media del tiempo de trabajo semanal en el sector del autobús es de 48 horas en un período de referencia de 13 semanas (26 semanas cuando así se prevea en un convenio colectivo). En cuanto al metro, tranvía, ferrocarril de vía estrecha y ferrocarril, la duración media del tiempo de trabajo semanal es de 45 horas (incluidas las horas extraordinarias) en un período de referencia de 13 semanas (48 horas en un período de referencia de 13 semanas cuando así se prevea en un convenio colectivo).

2.19. Polonia

No existen convenios colectivos nacionales o regionales que regulen el sector del transporte urbano, pero la gran mayoría de empresas tienen convenios colectivos, que no pueden contener disposiciones menos favorables que las aplicables con arreglo al Código del trabajo.

En lo referente a los conductores de transporte urbano, no existen diferencias entre lo dispuesto en el Código del trabajo y en la normativa sobre tiempo de trabajo de los conductores. No obstante, un artículo de la normativa sobre tiempo de trabajo permite, en casos excepcionales, un régimen de tiempo de trabajo discontinuo para los conductores de transporte urbano regular en las rutas urbanas con arreglo a un horario predefinido. La

duración máxima del tiempo de trabajo semanal (horas extraordinarias incluidas) es de 48 horas.

2.20. Portugal

El sector del transporte urbano está regulado mediante las disposiciones generales del Código del trabajo. Se permite la aplicación de excepciones en el sector del transporte urbano mediante convenios colectivos en lo referente a los períodos de descanso diario, de pausas, de descanso semanal, a la duración máxima de trabajo semanal y a la duración del trabajo nocturno.

La media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal (horas extraordinarias incluidas) no puede superar las 48 horas en un período de referencia que debe regularse mediante convenio colectivo y no puede superar los 12 meses (4 o 6 meses para el transporte urbano cuando no exista convenio colectivo).

2.21. Eslovaquia

Los empleados del transporte público urbano se rigen totalmente por convenios colectivos de empresa, que incluyen disposiciones con un grado de protección más elevado. Además, un convenio colectivo de sector, de carácter obligatorio para los empleadores y los sindicatos de su ámbito de aplicación, amplía y modifica determinadas disposiciones de los convenios colectivos de empresa.

Con arreglo al Código del trabajo, la duración máxima del trabajo semanal, incluidas las horas extraordinarias, no puede superar las 48 horas por cada semana. No obstante, previo acuerdo del empleado o de los representantes del personal, el empleador puede ordenar el tiempo de trabajo de manera desigual entre varias semanas en un período de referencia de 4 meses.

2.22. Eslovenia

Los servicios regulares de transporte público por carretera se dividen en urbanos y de cercanías. Eslovenia se considera una única región a efectos de transporte por carretera. Como no en todos los municipios existe transporte urbano, el transporte interurbano incluye servicios de distancia media (de 5 a 50 km) y de larga distancia (más de 50 km).

Los servicios regulares de transporte urbano están regulados por dos convenios colectivos (para el transporte de pasajeros por carretera y para el transporte por ferrocarril) y por convenios colectivos de empresa que prevén derechos adicionales para los trabajadores. Las disposiciones no son idénticas para los servicios de transporte por carretera, por ferrocarril y de transporte de pasajeros. La duración media del tiempo de trabajo semanal es de 40 horas, mientras que la duración máxima del tiempo de trabajo semanal no puede superar las 48 horas semanales.

2.23. España

El sector del transporte urbano está regulado mediante la legislación laboral nacional y mediante convenios colectivos de empresa y de ámbito nacional. La organización de transporte regular por carretera con distancias inferiores a 50 km es competencia de las autoridades autonómicas, mientras que el transporte urbano de pasajeros es responsabilidad de las autoridades locales.

La duración media del tiempo de trabajo semanal es de 40 horas en un período de referencia de 12 meses, con un máximo de 80 horas extraordinarias anuales. No existen disposiciones específicas sobre el tiempo de conducción en el transporte urbano regular.

2.24. Suecia

En cuanto a la normativa aplicable, no existe legislación específica para el sector del transporte urbano. La ley sueca sobre tiempo de trabajo se aplica íntegramente al sector, al igual que a la mayoría de otros sectores. No obstante, los interlocutores sociales pueden acordar excepciones a dicha ley mediante convenios colectivos, siempre que no supongan normas menos favorables que las prescritas en la Directiva. No existen disposiciones específicas sobre el tiempo de conducción en el transporte urbano regular, pero pueden existir en los convenios colectivos.

Los convenios colectivos pueden ser de empresa o de ámbito nacional. En cuanto al transporte urbano por ferrocarril, también hay convenios colectivos de ámbito local. Los convenios colectivos son obligatorios para las empresas pertenecientes a organizaciones de empleadores o que hayan firmado convenios colectivos propios.

La duración máxima agregada del tiempo de trabajo semanal (incluido el tiempo de trabajo normal, las horas extraordinarias y el tiempo de atención continuada) es de 48 horas por cada período de 7 días, con un período de referencia de 4 meses, que puede ampliarse a un máximo de 12 meses mediante convenio colectivo.

2.25. Reino Unido

En cuanto a la legislación aplicable, el sector del transporte urbano se regula mediante disposiciones reglamentarias nacionales y por convenios colectivos. La duración máxima del tiempo de trabajo semanal es de 48 horas (incluidas las horas extraordinarias) en caso de exclusión voluntaria personal, la cual se aplica en el Reino Unido. Según las autoridades británicas, la mayoría de convenios colectivos de empresa prevén una semana laboral de entre 35 y 45 horas, además de horas extraordinarias de carácter voluntario.

3. INTERLOCUTORES SOCIALES

Según la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), uno de los principales problemas consiste en la falta de mecanismos para imponer sanciones eficaces y disuasorias, que esta organización considera necesarias para garantizar el cumplimiento efectivo de las disposiciones sobre tiempo de trabajo. Además, la ETF pide la aplicación obligatoria de los convenios colectivos a todas las empresas y trabajadores activos en el sector del transporte urbano. Con la introducción de las licitaciones por concurso, de la subcontratación y la privatización, el número de trabajadores a los que no se aplican los convenios colectivos ha aumentado en países sin convenios colectivos nacionales de carácter obligatorio. Finalmente, la ETF ha señalado que, a su entender, la aplicación de la Directiva no ha causado ningún problema al sector. Ello parece deberse a sus características específicas, ya que en el artículo 17, apartado 3, se permite la aplicación de excepciones, lo que proporciona mucha flexibilidad al sector. No obstante, la ETF recalcó que dos elementos causaban problemas de salud y seguridad considerables: la falta de una definición cuantitativa de un mínimo de «descanso adecuado» y la amplia utilización, en el Reino Unido, de la exclusión voluntaria personal de los conductores de autobús de transporte regular de pasajeros.

Para la Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP), las disposiciones de la Directiva son adecuadas para el sector del transporte urbano. La UITP enfatiza particularmente la necesidad de mantener las excepciones permitidas en virtud del artículo 17, apartado 3, letra c), inciso viii), que garantiza «la continuidad del servicio o de la producción».

4. CONCLUSIONES

El sector del transporte urbano regular está regulado a escala nacional o regional mediante normas y estructuras que varían de un Estado miembro a otro. En muchos países se aplican distintas normativas o convenios colectivos, dependiendo de si el transporte se efectúa por carretera o por ferrocarril.

En general, el nivel de protección de los trabajadores del transporte urbano es superior a los requisitos mínimos de la Directiva.

En la mayoría de Estados miembros, los trabajadores del transporte urbano regular se rigen por convenios colectivos, cuyo ámbito de aplicación difiere de país a país. Estos convenios abarcan generalmente todos los aspectos de las relaciones entre los trabajadores y los empleadores. Los convenios colectivos son de aplicación a escala nacional, regional o de la empresa, dependiendo del Estado miembro.

En varios Estados miembros, la Directiva se aplica mediante distintas medidas legislativas nacionales. Si éste es el caso, a menudo existe legislación nacional específica para los conductores de autobús. Además, algunos Estados miembros amplían las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85 a los conductores de autobús de transporte urbano regular de pasajeros. No obstante, aún no está claro si se aplica todo lo dispuesto por la Directiva 2002/15/CE.

Cuando la misma empresa presta transporte urbano y regional, no siempre está claro si el Reglamento (CEE) nº 3820/85 y la Directiva 2002/15/CE se aplican a los trabajadores cuyo recorrido supera los 50 km. La inaplicación de ambos instrumentos jurídicos a trabajadores que forman parte de su ámbito de aplicación constituye una infracción del Derecho comunitario, ya que ofrecen un nivel de protección superior al de la Directiva.

En algunos casos, las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3820/85 y de la Directiva 2002/15/CE parecen combinarse con las posibilidades más amplias de aplicar excepciones permitidas por la Directiva.

Además, la legislación de algunos Estados miembros permite la existencia de un período de referencia de 12 meses para el cálculo de la media de la duración máxima del tiempo de trabajo semanal, contrariamente a lo previsto en la Directiva.

Cinco Estados miembros han comunicado que aplican la exclusión voluntaria personal (Alemania, Estonia, Hungría, Malta y el Reino Unido). No obstante, todos ellos la aplican de manera amplia, en vez de hacerlo específicamente para el sector del transporte urbano.

Ni los sindicatos ni los representantes de los empleadores han solicitado la revisión de la normativa aplicable actualmente a este sector. Los sindicatos resaltan las dificultades existentes para hacer cumplir las disposiciones, ya que consideran que las sanciones aplicables no son eficaces. Desde su punto de vista, debería progresarse al respecto para evitar riesgos para el desarrollo de dicho sector.

En conclusión, las disposiciones de la Directiva parecen ser adecuadas para el sector del transporte urbano y no se han identificado problemas importantes. Sólo un Estado miembro (Letonia) ha señalado la existencia de dificultades para ajustarse a lo dispuesto en la Directiva, en particular en lo referente a la duración máxima del tiempo de trabajo semanal.

La Comisión no considera necesario cambiar las normas relativas a la ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores del sector de transporte de pasajeros en servicios de transporte urbano regular. La Comisión investigará las situaciones antes mencionadas cuando hayan signos de dificultad para cumplir lo dispuesto por el Derecho comunitario y, en particular, por la Directiva, y realizará su cometido con arreglo al Tratado.