ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 7.7.2006
COM(2006) 371 τελικό

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2003/88/ΕΚ (οργάνωση του χρόνου εργασίας όσον αφορά τους εργαζομένους που ασχολούνται με τη μεταφορά επιβατών στο πλαίσιο των υπηρεσιών τακτικών αστικών μεταφορών)

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2003/88/ΕΚ (οργάνωση του χρόνου εργασίας όσον αφορά τους εργαζομένους που ασχολούνται με τη μεταφορά επιβατών στο πλαίσιο των υπηρεσιών τακτικών αστικών μεταφορών)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Νομοθετικό πλαίσιο

Η οδηγία 2003/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας (εφεξής καλούμενη «οδηγία»)[1] [2], ορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την ασφάλεια και την υγεία σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εργαζομένων[3], όσον αφορά τις περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης, τα διαλείμματα, την εβδομαδιαία ανάπαυση, τη μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας, την ετήσια άδεια καθώς και στοιχεία της νυχτερινής εργασίας, της εργασίας κατά βάρδιες και των ρυθμών εργασίας.

Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας καλύπτει όλους τους τομείς δραστηριοτήτων, δημόσιους και ιδιωτικούς[4], με εξαίρεση τις περιπτώσεις κατά τις οποίες άλλες κοινοτικές πράξεις περιλαμβάνουν ειδικότερες απαιτήσεις περί οργανώσεως του χρόνου εργασίας για ορισμένες επαγγελματικές ασχολίες ή δραστηριότητες[5]. Επί του παρόντος υπάρχουν τέσσερις τέτοιου είδους πράξεις[6], εκ των οποίων η οδηγία 2002/15/ΕΚ [7] είναι συναφής προς το αντικείμενο της παρούσας έκθεσης. Η εν λόγω οδηγία αφορά «*τους μετακινούμενους εργαζόμενους που απασχολούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτος μέλος, και συμμετέχουν σε δραστηριότητες οδικών μεταφορών διεπόμενες από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85*». Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές, αλλά όχι στις μεταφορές που

---

1 ΕΕ L 299, 18.11.2003, σ. 9.

2 Η οδηγία 2003/88/ΕΚ κωδικοποιεί την οδηγία 93/104/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 1993, (ΕΕ L 307, 13.12.1993, σ. 18) και την οδηγία 2000/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 2000 (ΕΕ L 195, 1.8.2000, σ. 41).

3 Όσον αφορά τους εργαζομένους που καλύπτονται από την οδηγία 2003/88/ΕΚ, μπορεί να γίνει διαχωρισμός μεταξύ των «μετακινούμενων εργαζομένων» και άλλων εργαζομένων. Ως μετακινούμενοι εργαζόμενοι ορίζονται οι εργαζόμενοι οι οποίοι απασχολούνται ως μέλη του ταξιδεύοντος ή ιπτάμενου προσωπικού μιας επιχείρησης, η οποία παρέχει υπηρεσίες μεταφορών επιβατών ή εμπορευμάτων οδικώς, αεροπορικώς ή διά μέσου εσωτερικών πλωτών οδών. Σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 1 της οδηγίας, οι διατάξεις των άρθρων 3, 4, 5 και 8 δεν εφαρμόζονται στους μετακινούμενους εργαζομένους.

4 Άρθρο 1 παράγραφος 3.

5 Άρθρο 14.

6 Οδηγία 1999/63/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 167, 2.7.1999, σ. 33)
οδηγία 2000/79/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000 (ΕΕ L 302, 1.12.2000, σ. 57)
οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002 (ΕΕ L 80, 23.3.2002, σ. 35)
οδηγία 2005/47/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2005 (ΕΕ L 195, 27.7.2005, σ. 15).

7 ΕΕ L 80, 23.3.2002, σ. 35.

εκτελούνται από «*οχήματα που χρησιμοποιούνται σε τακτικές επιβατικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χλμ*»[8].

Ως εκ τούτου, ο χρόνος εργασίας των εργαζομένων που ασχολούνται με τη μεταφορά επιβατών στο πλαίσιο των υπηρεσιών τακτικών αστικών μεταφορών, καθώς επίσης και το μετακινούμενο προσωπικό όταν η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Στην περίπτωση που η διαδρομή υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα, εφαρμόζεται η οδηγία 2002/15/ΕΚ. Λόγω διαφορών των κανονιστικών ρυθμίσεων, είναι σημαντικό οι εργαζόμενοι να καλύπτονται από τις σωστές ή, σε κάθε περίπτωση, τις πλέον προστατευτικές διατάξεις.

1.2. Σκοπός της έκθεσης

Το άρθρο 26 της οδηγίας ορίζει ότι «*το αργότερο την 1η Αυγούστου 2005, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη και τους κοινωνικούς εταίρους σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Επιτροπή επανεξετάζει την εφαρμογή των διατάξεων όσον αφορά τους εργαζόμενους που ασχολούνται με τη μεταφορά επιβατών στο πλαίσιο των υπηρεσιών τακτικών αστικών μεταφορών, προκειμένου να προτείνει, εφόσον χρειάζεται, τις κατάλληλες τροποποιήσεις ώστε να εξασφαλίσει συνεκτική και κατάλληλη προσέγγιση στον εν λόγω τομέα*».

Προκειμένου να συμμορφωθεί προς την υποχρέωση αυτή, η Επιτροπή συνέταξε ένα ερωτηματολόγιο προς συμπλήρωση από τα κράτη μέλη και τους κοινωνικούς εταίρους. Στην παρούσα έκθεση συνοψίζονται οι απαντήσεις που έλαβε η Επιτροπή και παρουσιάζονται ορισμένα συμπεράσματα όσον αφορά την καταλληλότητα των διατάξεων της οδηγίας για τον τομέα των αστικών μεταφορών.

2. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

2.1. Αυστρία

Οι αστικές μεταφορές διέπονται από συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ των δημοτικών αρχών και των δημοτικών εταιρειών μεταφορών. Οι εργαζόμενοι σε ιδιωτικές εταιρείες λεωφορείων και τρένων καλύπτονται από συλλογικές συμβάσεις σε ομοσπονδιακό επίπεδο. Είναι επίσης δυνατόν να υπάρχουν συλλογικές συμβάσεις σε εταιρικό επίπεδο.

Επιπροσθέτως, εφαρμόζονται δύο νομοθετικές πράξεις στον τομέα των τακτικών αστικών μεταφορών επιβατών, μία για τα τρένα και τα τραμ και μία για τις οδικές μεταφορές. Η τελευταία επιτρέπει παρεκκλίσεις, σύμφωνα τόσο με την οδηγία όσο και με την οδηγία 2002/15/ΕΚ, στις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται από συλλογική σύμβαση, αναφορικά με διατάξεις που ρυθμίζουν την ημερήσια ανάπαυση, την εβδομαδιαία ανάπαυση και τη μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας.

Η Αυστρία επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 ώστε να καλύπτονται και οι οδηγοί λεωφορείων στις τακτικές αστικές μεταφορές επιβατών. Οι αυστριακές αρχές αποδίδουν στην «οδική μεταφορά» (άρθρο 1 σημείο 1 του κανονισμού) έννοια που καλύπτει όλους τους οδηγούς σε δημόσιες οδούς και, ως εκ τούτου, θεωρούν ότι οι εργαζόμενοι αυτοί υπόκεινται στην οδηγία 2002/15/ΕΚ (άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού).

---

[8] Άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85.

2.2. Βέλγιο

Υπάρχουν εταιρείες που παρέχουν τόσο αστικές όσο και περιφερειακές μεταφορές και, κατά συνέπεια, ορισμένες τακτικές διαδρομές υπερβαίνουν το όριο των 50 χιλιομέτρων.

Οι διατάξεις της οδηγίας εφαρμόζονται στον τομέα των αστικών μεταφορών. Δεν υπάρχουν διαφορές ως προς τις κανονιστικές ρυθμίσεις μεταξύ των οδικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επιτρέπονται οι παρεκκλίσεις, βάσει συλλογικής σύμβασης που καθίσταται υποχρεωτική με βασιλικό διάταγμα («Arrêté royal»). Η μέση μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) είναι 38 ώρες.

2.3. Κύπρος

Η παροχή και η λειτουργία των αστικών μεταφορών ανήκει στον ιδιωτικό τομέα (σιδηροδρομικές μεταφορές δεν υπάρχουν). Όλες οι διατάξεις που ορίζουν ελάχιστα όρια εφαρμόζονται μέσω της νομοθετικής μεταφοράς της οδηγίας. Δεν υφίστανται παρεκκλίσεις για τους εργαζομένους στις αστικές μεταφορές. Ωστόσο, οι συλλογικές συμβάσεις περιλαμβάνουν ευνοϊκότερες διατάξεις και εφαρμόζονται σε εταιρικό επίπεδο (δεν υπάρχουν εθνικές ή περιφερειακές συλλογικές συμβάσεις στον τομέα αυτό). Η μέση μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) είναι 48 ώρες.

2.4. Τσεχική Δημοκρατία

Στην Τσεχική Δημοκρατία, όλες οι ελάχιστες διατάξεις εφαρμόζονται στον τομέα των αστικών μεταφορών μέσω της νομοθετικής μεταφοράς της οδηγίας, ανεξάρτητα από τα χρησιμοποιούμενα μέσα μεταφοράς. Η οργάνωση του χρόνου εργασίας διέπεται από τον εργατικό κώδικα καθώς και από ειδική νομοθεσία που εφαρμόζεται όσον αφορά το χρόνο εργασίας στον τομέα των μεταφορών (περίοδοι οδήγησης, περίοδοι ανάπαυσης και διαλείμματα για λόγους ασφάλειας). Συλλογικές συμβάσεις ισχύουν μόνον σε εταιρικό επίπεδο.

Όσον αφορά το χρόνο οδήγησης, το πλήρωμα των φορτηγών ή των λεωφορείων έχει ημερήσια περίοδο οδήγησης 9 ωρών το μέγιστο (δύο φορές την εβδομάδα η περίοδος οδήγησης μπορεί να παραταθεί έως τις 10 ώρες) και οι συνολικές περίοδοι οδήγησης δεν είναι δυνατόν να υπερβαίνουν τις 90 ώρες για 2 συνεχόμενες εβδομάδες.

2.5. Δανία

Ο τομέας των αστικών μεταφορών καλύπτεται από εθνικές συλλογικές συμβάσεις, με εξαίρεση τις δημοτικές υπηρεσίες λεωφορείων των αστικών κέντρων Odense και Århus, που διέπονται από τοπικές συλλογικές συμβάσεις.

Οι συλλογικές συμβάσεις δεν εφαρμόζονται υποχρεωτικά σε όλες τις εταιρείες λεωφορείων που παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών. Ωστόσο, στην πράξη όλες σχεδόν οι εταιρείες πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις της συλλογικής σύμβασης λόγω του ότι οι δημοτικές αρχές συνήθως αναφέρουν συγκεκριμένα τη συμμόρφωση προς την τομεακή εθνική συλλογική σύμβαση ως προϋπόθεση για την υποβολή προσφορών στον τομέα των δημόσιων μεταφορών.

Ορισμένες δραστηριότητες υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς και τακτικών αστικών μεταφορών ενδέχεται να υπόκεινται σε παρεκκλίσεις από τις διατάξεις που αφορούν

την ημερήσια και την εβδομαδιαία ανάπαυση. Η μέση μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας (μη συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) δεν είναι δυνατόν να υπερβαίνει τις 42 ώρες ή τις 37 ώρες κατά μέσο όρο για περίοδο που δεν υπερβαίνει τις 16 εβδομάδες. Η υπερωριακή εργασία αντισταθμίζεται συνήθως με περιόδους ανάπαυσης.

2.6. Εσθονία

Η οργάνωση των αστικών δημόσιων μεταφορών εμπίπτει στην αρμοδιότητα των δημοτικών αρχών. Μεταξύ των οδικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν υπάρχουν διαφορές ως προς το καθεστώς. Η συντριπτική μερίδα του τομέα των αστικών οδικών μεταφορών καλύπτεται από εθνική συλλογική σύμβαση, η οποία είναι υποχρεωτική για όλες τις εταιρείες που λειτουργούν στον τομέα οδικών μεταφορών. Οι συλλογικές συμβάσεις στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτονται σε εταιρικό επίπεδο.

Η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας περιορίζεται στις 40 ώρες. Η μέση μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 48 ώρες για περίοδο αναφοράς 4 μηνών. Στον τομέα των μεταφορών, η εθελούσια επιλογή εξαίρεσης («opt-out») χρησιμοποιείται κυρίως όσον αφορά τις οδικές μεταφορές.

2.7. Φινλανδία

Η οδηγία τέθηκε σε εφαρμογή με το «νόμο περί ωρών εργασίας» ο οποίος επιτρέπει την παρέκκλιση των συλλογικών συμβάσεων (υποχρεωτικές για όλες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα) από τις διατάξεις της οδηγίας. Ειδικές διατάξεις ισχύουν για το χρόνο οδήγησης στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες του τομέα των τακτικών αστικών μεταφορών. Σύμφωνα με τις φινλανδικές αρχές, ορισμένες διατάξεις της οδηγίας δεν ενδείκνυνται ιδιαίτερα για το σιδηροδρομικό τομέα (π.χ. οι διατάξεις σχετικά με τους εργαζόμενους τη νύχτα και τις εγγυήσεις ασφαλείας).

Η μέση μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) για το πλήρωμα λεωφορείων δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 48 ώρες για περίοδο αναφοράς 12 μηνών. Δεν υπάρχουν επίσημα όρια όσον αφορά τη μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας για τους εργαζομένους σε σιδηροδρόμους. Ωστόσο, σύμφωνα με τις εθνικές αρχές, στην πράξη ο μέσος χρόνος εργασίας (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) δεν υπερβαίνει τις 48 ώρες την εβδομάδα.

2.8. Γαλλία

Η μεταφορά της οδηγίας στον τομέα των αστικών μεταφορών δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί. (Απομένει η έκδοση δύο διαταγμάτων, τα οποία θα ρυθμίσουν το χρόνο εργασίας στον τομέα των αστικών δημόσιων μεταφορών καθώς και στην Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP – λεωφορεία και μετρό).

Οι διατάξεις της οδηγίας που έχουν ήδη μεταφερθεί επιτρέπουν παρεκκλίσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά τα διαλείμματα και την περίοδο ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Παρόμοιες διατάξεις ισχύουν για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες στον τομέα αυτό. Ο χρόνος οδήγησης δεν αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης για τις αστικές μεταφορές.

Οι αστικές μεταφορές διέπονται από διεπαγγελματικές εθνικές συλλογικές συμβάσεις (εφαρμοστέες σε εθνικό επίπεδο για όλες τις εταιρείες σε όλους τους τομείς ή σε έναν

προκαθορισμένο τομέα), από την εθνική συλλογική σύμβαση για τις αστικές μεταφορές (υποχρεωτική για όλες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αστικών μεταφορών), από συλλογικές συμβάσεις που συμπληρώνουν την εθνική τομεακή σύμβαση (υποχρεωτικές για τις επιχειρήσεις που είναι μέλη των συνυπογραφόντων επαγγελματικών οργανισμών και εκούσια για τις άλλες επιχειρήσεις) καθώς και από συμφωνίες σε εταιρικό επίπεδο.

Η RATP δεν υπόκειται σε εθνική συλλογική σύμβαση για τις αστικές μεταφορές ούτε και στις συμπληρωματικές προς αυτήν συλλογικές συμβάσεις, αλλά υπόκειται σε ειδικές διατάξεις και σε εσωτερικές συλλογικές συμβάσεις.

2.9. Γερμανία

Σε εθνικό επίπεδο, οι εργαζόμενοι στον τομέα των αστικών δημόσιων μεταφορών υπόκεινται σε γενικές διατάξεις που ρυθμίζουν το χρόνο εργασίας. Οι εργαζόμενοι στα δίκτυα λεωφορείων και τραμ υπόκεινται επίσης στους κανονισμούς που διέπουν τους οδηγούς.

Οι συλλογικές συμβάσεις ποικίλλουν όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής και είναι δυνατόν να ισχύουν για όλους τους φορείς λειτουργίας (που δραστηριοποιούνται εντός και εκτός του τομέα των σιδηροδρόμων) ή απλώς σε μερικούς. Οι ιδιωτικές εταιρείες υπόκεινται σε περιφερειακές συλλογικές συμβάσεις (σε επίπεδο ομόσπονδου κρατιδίου). Οι δημόσιες εταιρείες καλύπτονται από εθνική συλλογική σύμβαση. Εκτός από σπάνιες εξαιρέσεις, οι συλλογικές συμβάσεις δεν έχουν γενικό δεσμευτικό χαρακτήρα (ισχύουν μόνον για εκείνους τους εργοδότες και εργαζομένους που είναι μέλη των συνυπογραφόντων οργανισμών).

Υπάρχουν ειδικές διατάξεις που ρυθμίζουν το χρόνο εργασίας των οδηγών στις οδικές μεταφορές. Οι οδηγοί για διαδρομές που δεν υπερβαίνουν τα 50 χιλιόμετρα υπόκεινται επίσης στις απαιτήσεις σχετικά με το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που προβλέπονται βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85.

Η μέση μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 48 ώρες για περίοδο αναφοράς 12 μηνών. Από το 2004, ο γερμανικός νόμος περί του χρόνου εργασίας επιτρέπει την υπέρβαση των ορίων του χρόνου εργασίας στις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται από συλλογικές συμβάσεις, υπό την προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης των συγκεκριμένων εργαζομένων (εθελούσια επιλογή εξαίρεσης «opt-out»). Δεν είναι γνωστό εάν οι συλλογικές συμβάσεις αστικών μεταφορών έχουν κάνει χρήση της επιλογής αυτής.

2.10. Ελλάδα

Ο τομέας των αστικών μεταφορών καλύπτεται πλήρως από συλλογικές συμβάσεις ή εργασιακούς κανονισμούς. Οι εταιρείες καλύπτονται από εθνική συλλογική σύμβαση ή, κατά περίπτωση, από συλλογικές συμβάσεις σε εταιρικό επίπεδο.

Σύμφωνα με την εθνική συλλογική σύμβαση, η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας είναι 40 ώρες συν 3 ώρες υπερωριακής εργασίας, εκτός εάν συλλογική σύμβαση σε εταιρικό επίπεδο προβλέπει συγκεκριμένη διαφορετική ρύθμιση. Η περίοδος αναφοράς είναι σε γενικές γραμμές μία εβδομάδα.

2.11. Ουγγαρία

Οι εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες αστικών μεταφορών καλύπτονται από συλλογικές συμβάσεις σε εταιρικό επίπεδο και, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε κλαδικό επίπεδο.

Η ουγγρική νομοθεσία απαιτεί η ημερήσια ανάπαυση στις τακτικές αστικές μεταφορές επιβατών να συνάδει με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85. Η μέση μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) κυμαίνεται μεταξύ 42 και 48 ωρών και το διάστημα της περιόδου αναφοράς ποικίλλει (1 μήνας, 2 μήνες ή 3 μήνες). Ο μέγιστος χρόνος οδήγησης έχει περιορισθεί στις 11 ώρες. Ισχύει η εθελούσια επιλογή εξαίρεσης «opt-out» που προβλέπεται στο άρθρο 22.

2.12. Ιρλανδία

Υπάρχουν κανονισμοί, οι οποίοι εφαρμόζονται πρωταρχικά σε εθνικό επίπεδο και οι οποίοι συμπληρώνονται από ορισμένες συλλογικές συμβάσεις σε εταιρικό επίπεδο. Οι κανονισμοί που θεσπίζονται στο πλαίσιο των νόμων περί οδικής κυκλοφορίας είναι υποχρεωτικοί. Οι συλλογικές συμβάσεις δεν είναι υποχρεωτικές.

Στις οδικές τακτικές μεταφορές επιβατών εφαρμόζονται διαφορετικές διατάξεις απ' ό,τι στις σιδηροδρομικές, λόγω των διαφορών των υφιστάμενων νομοθετικών πλαισίων. Ειδικές διατάξεις ισχύουν επίσης και όσον αφορά το χρόνο οδήγησης στον τομέα των τακτικών αστικών μεταφορών, με βάση τις οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες του εν λόγω τομέα. Η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας εξαρτάται από τον μεταφορέα, αλλά υπόκειται στο όριο των 48 ωρών.

Τέλος, ισχύουν γενικές εξαιρέσεις όσον αφορά τη διάρκεια της νυχτερινής εργασίας, την ιατρική εξέταση και τη μετάθεση των εργαζομένων τη νύχτα σε θέση ημερήσιας εργασίας καθώς και τις εγγυήσεις για νυχτερινή εργασία.

2.13. Ιταλία

Τα μέτρα μεταφοράς της οδηγίας επιτρέπουν παρεκκλίσεις στον τομέα των αστικών μεταφορών στις περιπτώσεις που κάτι τέτοιο προβλέπεται από συλλογικές συμβάσεις. Οι συλλογικές συμβάσεις εφαρμόζονται σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας είναι οι 40 ώρες. Παρεκκλίσεις επιτρέπονται για τις τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών, υπό τον όρο ότι ο εβδομαδιαίος μέσος όρος δεν υπερβαίνει τις 48 ώρες, συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής απασχόλησης. Οι συλλογικές συμβάσεις μπορούν να περιλαμβάνουν ευνοϊκότερες διατάξεις. Η περίοδος αναφοράς δεν είναι δυνατόν να υπερβαίνει τους 4 μήνες (6 έως 12 μήνες στις περιπτώσεις που υπάρχει σχετική πρόβλεψη στις συλλογικές συμβάσεις για τεχνικούς λόγους ή για λόγους οργάνωσης της εργασίας).

2.14. Λεττονία

Οι δημόσιες μεταφορές γίνονται με λεωφορεία, τραμ ή τρόλεϊ (δεν υπάρχουν σιδηροδρομικές αστικές μεταφορές). Οι συλλογικές συμβάσεις εφαρμόζονται σε εταιρικό επίπεδο.

Η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας είναι 56 ώρες την εβδομάδα (η υπερωριακή εργασία περιορίζεται σε 144 ώρες για περίοδο 4 μηνών).

Το σύστημα δεν είναι σύμφωνο, σε ορισμένες περιπτώσεις, με τις διατάξεις που αφορούν το χρόνο εργασίας και το χρόνο ανάπαυσης. Σύμφωνα με τις λεττονικές αρχές, το γεγονός αυτό οφείλεται στην έλλειψη οδηγών. Οι αρχές υποστηρίζουν ότι οι διατάξεις που αφορούν το χρόνο εργασίας και ισχύουν για τις δημόσιες μεταφορές πρέπει να προσαρμόζονται στην πραγματική κατάσταση της αγοράς και ότι είναι απαραίτητη μεταβατική περίοδος τουλάχιστον 3 ετών για την επίτευξη της συμμόρφωσης.

2.15. Λιθουανία

Η οργάνωση του χρόνου εργασίας διέπεται από τον εργατικό κώδικα καθώς και από κυβερνητική απόφαση που επιτρέπει παρεκκλίσεις για τις αστικές οδικές μεταφορές (δεν υπάρχουν σιδηροδρομικές αστικές μεταφορές).

Η εργατική νομοθεσία της Λιθουανίας προβλέπει, για όλους τους τομείς, τη δυνατότητα σύναψης εταιρικών, τομεακών, τοπικών και εθνικών συλλογικών συμβάσεων. Επί του παρόντος, υπάρχουν μόνον εταιρικές συλλογικές συμβάσεις οι οποίες ισχύουν στον τομέα των αστικών μεταφορών. Δεν υπάρχει πλήρης κατάλογος των συμβάσεων αυτών λόγω του ότι κανένας δημόσιος φορέας δεν έχει αρμοδιότητα καταχώρισης των συλλογικών συμβάσεων που συνάπτονται σε εταιρικό επίπεδο. Σύμφωνα με τον εργατικό κώδικα, οι συλλογικές συμβάσεις θεωρούνται άκυρες εάν επιτρέπουν λιγότερο ευνοϊκές συνθήκες από αυτές που προβλέπει ο κώδικας ή άλλες νομικές πράξεις.

Στον τομέα των αστικών μεταφορών, η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας είναι 60 ώρες, με μέγιστη μέση κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας τις 48 ώρες και για περίοδο αναφοράς 4 μηνών (6 μηνών εάν η αιτιολογία είναι αντικειμενικοί λόγοι και εάν προηγούνται διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους κοινωνικούς εταίρους).

2.16. Λουξεμβούργο

Ο τομέας των αστικών μεταφορών διέπεται από συλλογική σύμβαση που εφαρμόζεται για τους οδηγούς λεωφορείων και το βοηθητικό προσωπικό (υποχρεωτική σε εθνικό επίπεδο για όλες τις ιδιωτικές εταιρείες).

Το Λουξεμβούργο επεκτείνει σε όλους τους οδηγούς αστικών λεωφορείων τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 όσον αφορά τη μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας. Κατά συνέπεια, ο χρόνος οδήγησης δεν είναι δυνατόν να υπερβαίνει τις 90 ώρες για διάστημα 2 εβδομάδων.

2.17. Μάλτα

Στις αστικές μεταφορές, το 80% των εργαζομένων είναι αυτοαπασχολούμενοι (δεν υπάρχουν σιδηροδρομικές μεταφορές). Δεν υφίστανται συλλογικές συμβάσεις.

Οι μαλτεζικές αρχές υπογραμμίζουν ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Μάλτας: μικρή διάρκεια ταξιδιού (60 λεπτά το μέγιστο), χαμηλά όρια ταχύτητας στους οδικούς άξονες, μακρές περίοδοι αναμονής μεταξύ μεμονωμένων ταξιδιών και πρόγραμμα βάρδιας με διαδοχική ημερήσια εναλλαγή εργασίας και ανάπαυσης. Επιτρέπονται παρεκκλίσεις όσον αφορά την ημερήσια ανάπαυση και τα διαλείμματα. Εφαρμόζεται η εθελούσια επιλογή εξαίρεσης «opt-out».

2.18. Κάτω Χώρες

Ο τομέας των αστικών μεταφορών ρυθμίζεται από εθνική συλλογική σύμβαση. Ωστόσο, ορισμένες εταιρείες δεν υπόκεινται στη σύμβαση αυτή και έχουν συνάψει δικές τους συλλογικές συμβάσεις. Επιπροσθέτως, οι εταιρείες ενδέχεται να έχουν πρόσθετους κανονισμούς οι οποίοι επεκτείνουν ή συμπληρώνουν τις συμβάσεις αυτές. Κατά συνέπεια, ο τομέας στο σύνολό του καλύπτεται από συλλογικές συμβάσεις.

Οι τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών (με λεωφορείο) ρυθμίζονται από το διάταγμα περί του χρόνου εργασίας, το οποίο βασίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85, με εξαίρεση τα διαλείμματα τα οποία, όπως και οι τακτικές μεταφορές επιβατών με το μετρό, τα τραμ, τα ελαφριά τρένα και τα τρένα, υπόκεινται στη νομοθετική μεταφορά της οδηγίας («νόμος περί ωρών εργασίας»).

Η μέση κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας στον τομέα των λεωφορείων είναι 48 ώρες για περίοδο αναφοράς 13 εβδομάδων (26 εβδομάδων στις περιπτώσεις που αυτό προβλέπεται από τη συλλογική σύμβαση). Όσον αφορά το μετρό, τα τραμ, τα ελαφριά τρένα και τα τρένα, η μέση κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας είναι 45 ώρες (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) για περίοδο αναφοράς 13 εβδομάδων (48 ώρες για περίοδο αναφοράς 13 εβδομάδων στην περίπτωση που αυτό προβλέπεται από τη συλλογική σύμβαση).

2.19. Πολωνία

Δεν υπάρχουν εθνικές ή περιφερειακές συλλογικές συμβάσεις που να ρυθμίζουν τον τομέα των αστικών μεταφορών, αλλά στη συντριπτική τους πλειονότητα οι εταιρείες συνάπτουν συλλογικές συμβάσεις. Οι συμβάσεις αυτές δεν επιτρέπεται να περιλαμβάνουν λιγότερο ευνοϊκές διατάξεις από αυτές που ισχύουν στο πλαίσιο του εργατικού κώδικα.

Δεν παρατηρούνται διαφορές μεταξύ των κανόνων που ισχύουν για τους οδηγούς των αστικών μεταφορών στο πλαίσιο του εργατικού κώδικα και της νομοθεσίας για το χρόνο εργασίας. Ωστόσο, άρθρο της νομοθεσίας για το χρόνο εργασίας επιτρέπει, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, καθεστώς ασυνεχούς χρόνου εργασίας για τους οδηγούς τακτικών μεταφορών σε αστικές διαδρομές, σύμφωνα με προκαθορισμένο χρονοδιάγραμμα. Η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) είναι 48 ώρες.

2.20. Πορτογαλία

Ο τομέας των αστικών μεταφορών ρυθμίζεται από τους γενικούς κανόνες του εργατικού κώδικα. Επιτρέπονται παρεκκλίσεις στον τομέα των αστικών μεταφορών στο πλαίσιο συλλογικών συμβάσεων σε εταιρικό επίπεδο, όσον αφορά την ημερήσια ανάπαυση, τα διαλείμματα, την εβδομαδιαία ανάπαυση, τη μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας και τη διάρκεια της νυχτερινής εργασίας.

Η μέγιστη μέση κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας (μη συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής εργασίας) δεν δύναται να υπερβαίνει τις 48 ώρες για περίοδο αναφοράς η οποία πρέπει να ρυθμίζεται με συλλογική σύμβαση και δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τους 12 μήνες (4 έως 6 μήνες για τις αστικές μεταφορές στην περίπτωση που δεν υπάρχει συλλογική σύμβαση).

2.21. Σλοβακία

Οι συλλογικές συμβάσεις, οι οποίες συνάπτονται σε εταιρικό επίπεδο, καλύπτουν πλήρως τους εργαζομένους στις αστικές δημόσιες μεταφορές και οι ρυθμίσεις τους έχουν πιο έντονο προστατευτικό χαρακτήρα. Επιπροσθέτως, συλλογική σύμβαση υψηλότερου επιπέδου, η οποία καλύπτει τον οικονομικό τομέα στο σύνολό του και είναι υποχρεωτική για όλους τους εργοδότες και τα συνδικάτα που καλύπτονται από αυτήν, διευρύνει και τροποποιεί ορισμένες διατάξεις των συλλογικών συμβάσεων σε εταιρικό επίπεδο.

Στο πλαίσιο του εργατικού κώδικα, η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής απασχόλησης, δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 48 ώρες, ομοιόμορφα κατανεμημένες σε μεμονωμένες εβδομάδες. Ο εργοδότης μπορεί, ωστόσο, κατόπιν συμφωνίας με τους αντιπροσώπους των εργαζομένων ή με τον εργαζόμενο, να ρυθμίσει το χρόνο εργασίας μη ομοιόμορφα για μεμονωμένες εβδομάδες για περίοδο αναφοράς 4 μηνών.

2.22. Σλοβενία

Οι υπηρεσίες τακτικών οδικών μεταφορών χωρίζονται σε αστικές και ημιαστικές υπηρεσίες. Η Σλοβενία θεωρείται ενιαία περιοχή όσον αφορά τις οδικές μεταφορές. Λόγω του ότι οι αστικές μεταφορές δεν παρέχονται σε όλους τους δήμους, οι υπεραστικές μεταφορές καλύπτουν τις υπηρεσίες μεσαίων αποστάσεων (από 5 έως 50 χιλιόμετρα) καθώς επίσης και τις υπηρεσίες μακρινών αποστάσεων (περισσότερα από 50 χιλιόμετρα).

Οι υπηρεσίες τακτικών αστικών μεταφορών ρυθμίζονται από 2 εθνικές συλλογικές συμβάσεις (όσον αφορά τις οδικές μεταφορές επιβατών και τις σιδηροδρομικές μεταφορές) καθώς και από εταιρικές συλλογικές συμβάσεις οι οποίες παρέχουν περαιτέρω δικαιώματα στους εργαζομένους. Οι διατάξεις αναφορικά με τις υπηρεσίες οδικών μεταφορών, σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς και μεταφορών επιβατών διαφέρουν μεταξύ τους. Η μέση κατ΄ εβδομάδα διάρκεια εργασίας είναι 40 ώρες και η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τις 48 ώρες.

2.23. Ισπανία

Ο τομέας των αστικών μεταφορών ρυθμίζεται από την εθνική εργατική νομοθεσία καθώς και από συλλογικές συμβάσεις σε εταιρικό και εθνικό επίπεδο. Η οργάνωση των τακτικών οδικών μεταφορών για ταξίδια που καλύπτουν διαδρομές μικρότερες των 50 χιλιομέτρων εμπίπτει στη σφαίρα ευθύνης των «Autoridades Autónomas», ενώ η παροχή αστικών μεταφορών επιβατών είναι ευθύνη των τοπικών αρχών.

Η μέση κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας είναι 40 ώρες για περίοδο αναφοράς 12 μηνών, ενώ η υπερωριακή εργασία δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τις 80 ώρες ανά έτος. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένες διατάξεις σχετικά με το χρόνο οδήγησης στις τακτικές αστικές μεταφορές.

2.24. Σουηδία

Όσον αφορά την ισχύουσα νομοθεσία, δεν υπάρχει ειδική νομοθεσία που να διέπει τον τομέα των αστικών μεταφορών. Ο σουηδικός νόμος περί ωρών εργασίας εφαρμόζεται πλήρως στον τομέα αυτό, όπως και στους περισσότερους άλλους τομείς. Είναι, ωστόσο, δυνατόν να παρεκκλίνουν οι κοινωνικοί εταίροι από το νόμο μέσω συλλογικών συμβάσεων, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω συμβάσεις δεν περιλαμβάνουν λιγότερο ευνοϊκούς όρους από

αυτούς που ορίζονται στην οδηγία. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένες διατάξεις όσον αφορά το χρόνο οδήγησης στις τακτικές αστικές μεταφορές, αλλά ενδέχεται να εμπεριέχονται σε συλλογικές συμβάσεις.

Οι συλλογικές συμβάσεις υπογράφονται σε εθνικό και εταιρικό επίπεδο. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές αστικές μεταφορές, οι συμβάσεις υπογράφονται επίσης σε τοπικό επίπεδο. Οι συλλογικές συμβάσεις είναι υποχρεωτικές για τις εταιρείες που είναι μέλη των οργανώσεων εργοδοτών ή έχουν υπογράψει δικές τους συλλογικές συμβάσεις.

Ο μέγιστος συνολικός εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας (συμπεριλαμβανομένων του κανονικού χρόνου εργασίας, της υπερωριακής εργασίας και του χρόνου εφημερίας) είναι 48 ώρες για κάθε περίοδο 7 ημερών και υπολογίζεται για περίοδο 4 μηνών. Αυτή η περίοδος υπολογισμού είναι δυνατόν να παραταθεί σε 12 μήνες στο πλαίσιο συλλογικής σύμβασης.

2.25. Ηνωμένο Βασίλειο

Η νομοθεσία που εφαρμόζεται στον τομέα των αστικών μεταφορών συνίσταται σε εθνικούς κανονισμούς και σε εταιρικές συλλογικές συμβάσεις. Η 48ωρη μέγιστη διάρκεια εργασίας (συμπεριλαμβανομένης της υπερωριακής απασχόλησης) εφαρμόζεται υπό τον όρο της εθελούσιας επιλογής εξαίρεσης «opt-out» που έχει τεθεί σε εφαρμογή στο ΗΒ. Σύμφωνα με τις αρχές του ΗΒ, οι περισσότερες εταιρικές συλλογικές συμβάσεις προβλέπουν εργάσιμη εβδομάδα διάρκειας μεταξύ 35 και 45 ωρών συν τις εθελούσιες υπερωρίες.

3. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΕΤΑΙΡΟΙ

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), σημαντικό πρόβλημα είναι η έλλειψη μηχανισμών για αποτελεσματικές και αποτρεπτικές κυρώσεις, τις οποίες η ομοσπονδία θεωρεί απαραίτητες προκειμένου να εξασφαλιστεί η εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν τις ώρες εργασίας. Επιπροσθέτως, η ETF ζητά οι συλλογικές συμβάσεις να έχουν υποχρεωτική εφαρμογή για όλες τις εταιρείες και τους εργαζομένους που δραστηριοποιούνται στον τομέα των αστικών μεταφορών. Με την εισαγωγή των ανταγωνιστικών προσκλήσεων υποβολής προσφοράς, της υπεργολαβίας και της ιδιωτικοποίησης, ο αριθμός των εργαζομένων που δεν καλύπτονται από συλλογικές συμβάσεις έχει αυξηθεί σε χώρες όπου δεν υπάρχουν υποχρεωτικές συλλογικές συμβάσεις σε εθνικό επίπεδο. Τέλος, η ETF ανέφερε ότι, εξ όσων γνωρίζει, η εφαρμογή της οδηγίας δεν προκάλεσε προβλήματα στον τομέα. Αυτό φαίνεται ότι οφείλεται στα ειδικά χαρακτηριστικά της, καθώς το άρθρο 17 παράγραφος 3 επιτρέπει παρεκκλίσεις που παρέχουν μεγάλο βαθμό ευελιξίας στον εν λόγω τομέα. Ωστόσο, η ETF υπογράμμισε δύο στοιχεία που προκαλούν σημαντικά προβλήματα υγείας και ασφάλειας: την έλλειψη ποσοτικών στοιχείων σχετικά με την ελάχιστη πρότυπη «επαρκή ανάπαυση» και την ευρεία χρήση της εθελούσιας επιλογής εξαίρεσης («opt-out») από οδηγούς λεωφορείων σε τακτικές μεταφορές επιβατών στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Όσον αφορά τη Διεθνή Ένωση Δημόσιων Μεταφορών (UITP), θεωρεί ότι οι διατάξεις της οδηγίας ενδείκνυνται για τον τομέα των αστικών μεταφορών. Η UITP υπογραμμίζει ιδιαίτερα την αναγκαιότητα της διατήρησης των παρεκκλίσεων που προβλέπονται από το άρθρο 17 παράγραφος 3 στοιχείο γ) σημείο viii), οι οποίες εξασφαλίζουν τη «συνέχεια της υπηρεσίας ή της παραγωγής».

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο τομέας των τακτικών αστικών μεταφορών ρυθμίζεται σε εθνικό και/ή περιφερειακό επίπεδο, από κανόνες και δομές που διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών. Σε πολλές χώρες, εφαρμόζονται διαφορετικές νομοθεσίες και/ή συλλογικές συμβάσεις, ανάλογα με το αν πρόκειται για σιδηροδρομικές ή οδικές μεταφορές.

Σε γενικές γραμμές, το επίπεδο προστασίας που παρέχεται στους εργαζομένους των αστικών μεταφορών είναι υψηλότερο από τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται στην οδηγία.

Στα περισσότερα κράτη μέλη, οι εργαζόμενοι στις τακτικές αστικές μεταφορές καλύπτονται από συλλογικές συμβάσεις, των οποίων το πεδίο εφαρμογής διαφέρει από χώρα σε χώρα. Οι ρυθμίσεις αυτές καλύπτουν σε γενικές γραμμές όλες τις πτυχές των σχέσεων εργαζομένων – εργοδοτών. Οι συλλογικές συμβάσεις εφαρμόζονται σε εθνικό, περιφερειακό και/ή εταιρικό επίπεδο ανάλογα με το κράτος μέλος.

Σε ορισμένα κράτη μέλη, η οδηγία εφαρμόζεται με διάφορα εθνικά νομοθετικά μέτρα. Στην περίπτωση αυτή, συνήθως υπάρχει ξεχωριστή εθνική νομοθεσία για τους οδηγούς λεωφορείων. Επιπροσθέτως, ορισμένα κράτη μέλη επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 ώστε να καλύπτονται και οι οδηγοί λεωφορείων στις τακτικές αστικές μεταφορές επιβατών. Ωστόσο, στο στάδιο αυτό δεν είναι σαφές εάν εφαρμόζονται όλες οι διατάξεις της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.

Στις περιπτώσεις που οι αστικές και περιφερειακές μεταφορές παρέχονται από την ίδια εταιρεία, δεν είναι πάντοτε σαφές εάν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και η οδηγία 2002/15/ΕΚ ισχύουν για τους εργαζομένους που καλύπτουν διαδρομές μεγαλύτερες των 50 χιλιομέτρων. Η μη εφαρμογή των νομοθετικών αυτών πράξεων στους εργαζομένους που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους συνιστά παραβίαση του κοινοτικού δικαίου, λόγω του ότι οι συγκεκριμένες αυτές νομικές πράξεις έχουν πιο έντονο προστατευτικό χαρακτήρα απ' ό,τι η οδηγία.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ φαίνεται ότι συνδυάζονται με τις ευρύτερες δυνατότητες παρεκκλίσεων που επιτρέπει η οδηγία.

Επιπροσθέτως, η νομοθεσία ορισμένων κρατών μελών επιτρέπει 12μηνη περίοδο αναφοράς για τον υπολογισμό της μέσης μέγιστης κατ' εβδομάδα διάρκειας εργασίας, εν αντιθέσει με τις διατάξεις της οδηγίας.

Πέντε κράτη μέλη ανέφεραν ότι εφάρμοσαν την εθελούσια επιλογή εξαίρεσης «opt-out» (η Εσθονία, η Γερμανία, η Ουγγαρία, η Μάλτα και το Ηνωμένο Βασίλειο). Ωστόσο, όλα αυτά τα κράτη μέλη εφάρμοσαν την επιλογή αυτή σε ευρύ πλαίσιο και όχι συγκεκριμένα στον τομέα των αστικών μεταφορών.

Κανένας από τους αντιπροσώπους των συνδικάτων ή των εργοδοτών δεν ζήτησε αναθεώρηση των επί του παρόντος ισχυουσών διατάξεων που εφαρμόζονται στον εν λόγω τομέα. Τα συνδικάτα υπογραμμίζουν τις δυσκολίες στην επιβολή των διατάξεων, λόγω του ότι θεωρούν ότι οι εφαρμόσιμες κυρώσεις δεν είναι αποτελεσματικές. Κατά την άποψή τους, πρέπει να επιτευχθεί πρόοδος στο ζήτημα αυτό έτσι ώστε να αποφευχθούν κίνδυνοι για την ανάπτυξη του τομέα.

Συμπερασματικά, οι διατάξεις της οδηγίας φαίνεται ότι είναι κατάλληλες για τον τομέα των αστικών μεταφορών και δεν εντοπίσθηκαν σημαντικά προβλήματα. Ένα μόνον κράτος μέλος (η Λεττονία) υπογράμμισε δυσκολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση του προς τους κανόνες της οδηγίας, ιδιαίτερα ως προς τη μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας.

Η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να γίνουν αλλαγές στους κανόνες που αφορούν την οργάνωση του χρόνου εργασίας για τους εργαζομένους που ασχολούνται με τη μεταφορά επιβατών στις υπηρεσίες τακτικών αστικών μεταφορών. Η Επιτροπή θα εξετάσει τις περιπτώσεις στις οποίες, σύμφωνα με τα ανωτέρω, εντοπίζονται δυσκολίες συμμόρφωσης προς το κοινοτικό δίκαιο, και ιδιαίτερα προς την οδηγία, και θα αναλάβει τις ευθύνες της σύμφωνα με τη Συνθήκη.